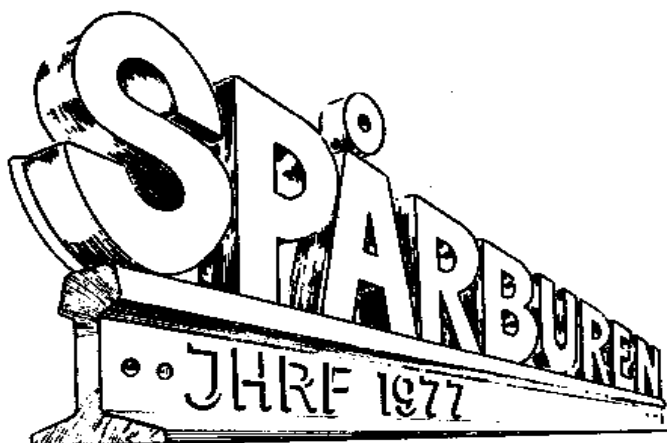


Föga periodiskt organ
för

**JÄRNVÄGS-
HISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**
Box 1134
171 22 SOLNA

Hemsida: www.jhrf.se
Mejl: kontakt@jhrf.se

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



3/14

2014-04-26

ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

Spårburen
c/o JHRF, Box 1134
171 22 SOLNA
anders.svensson@jhrf.se

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här ytterligare en Spårburen efter över två månaders uppehåll med en del smått och gott som hänt sedan senast. Tanken är att återkomma om några veckor för att bl a berätta om FEDECRAIL-kongressen.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med information från BTO om möjlighet till medlemskap, information från ett gemensamt möte som JHRF- och MRO-styrelserna hade i samband med vårmötet, information resultatet av den enkät från FEDECRAIL som vi nyligen besvarat med er hjälp, en kortrapport från ett möte som några från SMoK hade med några från kulturutskottet samt ett remissvar som sänts till Transportstyrelsen
- (Återupprepning av) ett ordförandens nyhetsbrev som kort informerar om årsstämman, berättar om skillnader mellan JHRF/MRO och BTO försäkringslösningar, framhåller arbetet i FEDECRAILs HOG-grupp samt framhåller Spårburen (red tackar!)
- Två nyhetsbrev från Trafikverket om omprioriteringar i införandet av ERTMS
- Ett meddelande från Transportstyrelsen om att de kommer att sluta förvalta JTF
- En artikel med det brev som skrevs till riksantikvarierna och som resulterade i nedanstående möte
- En artikel med rapport från ett möte med RAÄ som representanter från de transporthistoriska riksorganisationerna genomfört
- En artikel med en rapport från SÅF årsmöte.

FRÅN STYRELSEN

Övertaliga banarbetsmaskiner

Morrgan Claesson hälsar att även JHRFs medlemmar omfattas av möjligheten att kunna överta övertaliga maskiner från Infranord, se den tidigare utsända *MRO-*

Information 1/14. JHRF-medlemmar som är intresserade av maskiner skickar dock sina listor med önskemål direkt till mejl morrgan@tele2.se. (Även utsänt per mejl 2014-03-02)

Rapport om Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO)

Vid BTO styrelsemöte 2014-03-06 fick veteranstågsföreningarna OK att kunna bli associerade medlemmar. Det är inte frågan om någon kollektivanslutning utan förening som är ett godkänt järnvägsföretag kan med "underföreningar" söka enskilt associerat medlemskap i BTO.

Detta innebär att vi får tillgång till den information som servicebolaget tar fram om "Regelverk" blir tillgängligt för veteranstågsföreningarna. De framställer reglmallar som vi sedan kan inarbeta i vårt regelsystem.

Sköter man detta och sedan följer reglerna torde många "avstängningar" som järnvägsföretag förhindras, då vi kommer att ha regler enligt gällande lagstiftning.

Vi föreningar får också tillgång till de olika arbetsgrupper som finns inom BTO, bland annat trafiksäkerhet och infrastruktur.

Sist öppnar sig dörren för att få del av den försäkringslösning som BTO har med Marsh, där premien baserar sig på respektive förenings omsättning.

Man kan också välja självrisk, den minsta är på 10 000 kr. (Mejl från Morrgan Claesson 2014-03-07)

Information från BTO

Nu har vi diskuterat museiföreningarnas medlemskap i BTO under en längre tid. Huvudregeln för medlemskap är att man ska bedriva yrkesmässig järnvägs-, spårvägs eller tunnelbanetrafik i Sverige. Den som inte bedriver sådan yrkesmässig trafik men har anknypning till branschen kan ansöka om associerat medlemskap. Vi

FRÅN STYRELSEN forts

delar ju användningen av infrastrukturen, vi är beroende av varandras agerande på spåren – det är därför viktigt att vi samarbetar för att ha en säker järnväg.

Tågoperatörerna har nu kommit fram till följande:

1. Järnvägmuseiföreningar har möjlighet att söka associerat medlemskap i Tågoperatörerna. BTO kommer inte att kunna erbjuda någon specifik information riktad till museiföreningarna, utan det ansvaret åvilar även fortsättningsvis JHRF.
2. Den museiförening som övergår till att bedriva yrkesmässig trafik och konkurrera med andra tågoperatörer är välkommen att söka fullt medlemskap
3. Företrädare för museiföreningar som är medlemmar har rätt att få information, inbjudningar till möten, delta i möten, få tillgång till *TågDok* m m. Man har dock inte rösträtt i föreningen.
4. BTO kan erbjuda möjlighet att delta i fokusgruppernas arbete. De föreningar som är medlemmar bör utse 1–2 representanter som kan delta i olika grupper, t ex fokusgrupperna för trafiksäkerhet och infrastruktur
5. Den som har ansökt om medlemskap är välkommen till BTO:s årsmöte eftermiddagen 2014-05-08 i Kollektivtrafikens hus, Stockholm C
6. Kostnaden för associerat medlemskap är i serviceavgift 0,006 % av omsättningen, dock lägst 15 000 kr och i föreningsavgift ½ årsavgiften 12 000 kr, alltså 6 000 kr. I normalläget kostar ett medlemskap för en museiförening 15 000 kr + 6 000 kr/år
7. Medlemskapet sägs upp innan årsmötet och löper ut till årsskiftet samma år. Om medlemskapet sägs upp efter årsmötet löper det till nästa ½-årsskifte därefter
8. Ansökan kan ske genom ett e-brev till info@tagoperatorerna.se; ange att ni vill bli medlemmar, typ av verksamhet, var ni är verksamma, kontaktuppgifter för bolaget, fakturaadress, logotype och kontaktperson.

Med vänliga hälsningar och varmt välkomna som associerade medlemmar i BTO (*Mejl från Christel Wiman, VD / CEO, 2014-03-07*).

JHRF/MRO gemensamt styrelsemöte 2014-03-08

Följande deltog i mötet: Stefan Blomstrand, JHRF, Micke Däckfors, JHRF, Ragnar Hellborg, MRO, Åke Paulsson, MRO, Jonas Svartlok, JHRF och Anders Svensson, JHRF.

Från *JHRF* informerade Jonas Svartlok om sammansättningen av JHRF:s styrelse efter JHRF:s årsstämma samma dag. Angående *mötets öppnande och dagordning* hade Ragnar Hellborg hade ett förslag på dagordning som mötet beslutade att följa, se nedan. Angående *branschmötet* enades de båda styrelserna efter diskus-

sion om att till Robert Sjö, Trafikverkets museer, föreslå att dels döpa om det som tidigare kallats *Branschseminariet* till *Teknik och renoveringsseminarium* och dels hålla detta seminarium vartannat år med första tillfälle januari 2015. Mötet funderade också kring hur seminariet på bästa sätt marknadsförs gentemot respektive organisations medlemmar.

MRO önskar information om storleken på JHRF och MRO:s gemensamma *försäkringsreserv*. JHRF lovade att genom sin kassör lämna denna information. Mötet fick en kort rapport från Åke Paulsson och Anders Svensson om hur det går med förberedelserna för *Altmedalen* 2014. Det diskuterades detaljer kring hur många seminarier som skall hållas och vad dessa skall ha för innehåll. Ragnar Hellborg undrade hur det går med det föreslagna gemensamma *arbetsmiljöseminariet*. Jonas Svartlok tar kontakt med Anders Johansson för att undersöka hur det går. Avslutningsvis informerade Anders Svensson om JHRF tilltänkta nästa *årsmöte* i Arvidsjaur, preliminärt 2015-03-21–22.

Statistik till FEDECRAIL – och andra

Som red hoppas att de flesta har märkt har vi tjuvat rätt mycket om att komma in med statistikuppgifter de senaste veckorna, allt enligt devisen att ”syns man inte så finns man inte” – och statistiken hjälper oss och allt det vi gör att synas! Först frågade FEDECRAIL efter ett antal uppgifter man ska använda bl a i de nya kontaktvägar man fått med ERA, turismfrågor m m. Efter en hel del tjuv kom det så småningom in uppgifter från hälften (18 st inkl en ”eftersläntare”) av förbundets medlemmar och deras samlade värden ser ut som följer:

Antal besökare (inkl resenärer m m)	56 442
Km (egen) bana	82
Antal ånglok (i drift eller ej)	64
Antal (ideellt) aktiva	641
Antal anställda	17
Antal medlemmar	2 741

Den sistnämnda frågan, som FEDECRAIL inte ställde men JHRF har nytta av, svarade endast 11 medlemmar på.

Om vi antar att de som svarat utgör ett tvärsnitt av förbundets alla 36 medlemmar blir en beräknad totalsiffra som följer:

Antal besökare (inkl resenärer m m)	112 884
Km (egen) bana	164
Antal ånglok (i drift eller ej)	128
Antal (ideellt) aktiva	1 282
Antal anställda	34
Antal medlemmar	8 971

Troligen är km bana för högt (några har även räknat depåspår, som troligen inte var FEDECRAILs avsikt att ha med) liksom antal ånglok, medan däremot antal anställda kan vara för lågt. Detta beror ju på om de svarande verkligen är ett tvärsnitt eller inte... Det samlade medlemstalet borde vara högre, vilket ju kan påverkas av att bl a SJK inte återfanns bland de svarande...

FRÅN STYRELSEN forts

Sedan har även myndigheten *Kulturanalys* frågat efter statistik m h a en omfattande webenkät. Red har jobbat med den för SKÅJ och det var mycket och inte helt enkelt, men det gick! Från myndigheten var man ytterst hjälpsam med att svara på frågor (per mejl), vilket hjälpte en hel del. Bl a ska även i denna statistik resenärer (o dyl) räknas som museibesökare. De har även tagit åt sig behovet av något verktyg för att "förhandsifylla" svaren för att sedan kunna cirkulerar dem inom en grupp, t ex en förenings styrelse, för att "vassa" svaret inför att det skickas in.

Tågsläpp

När detta skrivs är det "Tågsläppsafton" i Krylbo och red har bl a ägnat sig åt några förberedelser inför själva dagen. Vi i JHRF/MRO Tågsläppsgroup är tacksamma om ni kan rapportera hur ert Tågsläpp har gått: Lite allmänt, hur många besökare ni uppskattade att ni hade och hur många media som skrev inför/efter evenemanget. Det ger värdefull statistik om evenemangets genomslag – jfr de andra statistikförfrågningarna ovan! Skicka er rapport till mejl anders.svensson@jhrf.se! Mer om Tågsläpp på Tågsläppshemsidan, www.jvmv.se/tagsslapp/!

Möte med kulturutskottets vice ordf

2014-02-17 hade SMoK vice ordföranden i kulturutskottet på besök i Falköping. Det var genom Björn Perneborns försorg som detta möte tillkommit.

Det var tre personer från SMoK som tog emot en delegation med Ulf, Björn, Katarina och Annika som kom hit för att höra vad vi var för några men även vilka problem och bekymmer alla museiföreningar står inför.

Ulf lyssnade väldigt mycket och noga och framförallt på det faktum att ERTMS kommer, om inget görs, fälla de allra flesta museiföreningarna då vi inte har råd att certifiera våra fordon för detta.

Han skulle ta med detta till trafikutskottet och även försöka få till ett möte med infrastrukturminister Elmsäter om just detta, då han tyckte det var en stor angelägenhet för hela Sverige i den meningen att en stor kulturdel skulle dö ut om detta inte går att lösa.

Det var ett bra besök med många frågor och intressanta diskussioner, allt ifrån hur vi fungerade som förening till ERTMS och andra krav som sätts på oss föreningar. Vi tryckte en hel del på att allt vi gör är på fritid men vi har lika hårda krav m m som de bolag som kör dagligen och har anställd personal att sköta allt. Detta gör tyvärr att det blir svårare och svårare att rekrytera nya funktionärer m m till alla poster då dessa är mer och mer betungande med olika krav som ställs. Vi ville påpeka att givetvis så skall vi leva upp till säkerhetskrav etc men att allt runt om kring blir "döden" för många föreningar också när det gäller tillstånd, funktionärer etc.

Vi tog upp trafiksäkerhetsfunktionärernas jobb som exempel och Ulf och övriga häpnade över att det var så mycket jobb. Man vet tyvärr inte hur mycket jobb det ligger bakom att driva en förening inom järnväg till skillnad mot att ha en bil eller lastbil. Bara lite reflektioner om gårdagens möte. (*Mejl från Filip Kiliansson via Anders Johansson 2014-02-18, något redigerat och förtydligt av red*)

Remissvar och skrivelser

Det frågades på årsmötet om huruvida JHRF redogjort för sina remissvar och i så fall hur och svaret utlovades senare under mötet. Detta missades tyvärr, men här är en sammanställning över var remissvaren publicerats:

- Spårburen 3/13 2013-06-04, sid 1-2 (två remissvar)
- Spårburen 1/14 2014-01-12, sid 3-4 (ett remissvar /står felaktigt två/ och två skrivelser)
- Dessutom har JHRF i början av 2014 lämnat in synpunkter på och till Järnvägsorganisationsutredningen utan att vara remissinstans, se Spårburen 2/14.

Här kommer dessutom ytterligare ett, inlämnat i mitten av mars:

Remissvar avseende Förslag till upphävande av Järnvägstyrelsens föreskrifter JvSFS 2007:7 och införande av nya föreskrifter om registrering och märkning av fordon

JHRF består av 36 medlemsorganisationer, varav 33 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket.

Totalt körs årligen ca 200 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spåranläggning (2012).

JHRF ställer sig positiv till upphävande av den gamla föreskriften (JvSFS 2007:7) och ersättande av denna med en ny (TSFS 2014:XX).

Förbundet måste dock peka på att det förekommer en otydlighet i den terminologi som används i såväl föreskriftsförslaget (9 §) som i konsekvensutredningen. Genomgående används termen *museijärnvägsfordon*, som inte omfattar de fordon som utför den enligt ovan relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spåranläggningar, vilken är den huvudsakliga inriktningen på förbundets medlemmars verksamhet. En museijärnväg definieras som en "anläggning vars syfte är att återskapa en äldre järnvägsanläggning" (ur Museibanornas Riksorganisations stadga 2007-03-10).

FRÅN STYRELSEN forts

I detta begrepp ingår alltså att en museijärnväg opererar på egen infrastruktur.

Den museitrafik som förbundets medlemmar bedriver äger enligt ovan till större delen rum på infrastruktur ägd av annan infrastrukturförvaltare och då i huvudsak på statens infrastruktur (d v s Trafikverkets spår). Förbundet föreslår därför användande av termen *museifordon*, som även täcker in förbundets medlemmars verksamhet, i denna och kommande föreskrifter (e dyl).

Förbundet vill också göra Transportstyrelsen uppmärksam på att denna remiss inte sänts till förbundet utan kommit till förbundets kännedom via en uppmärksam medlemsförening. JHRF finner det självklart att även förbundet läggs till i Transportstyrelsens förteckning över berörda remissorgan, med postadress JHRF, Box 1134, 171 22 SOLNA och mejladressen kontakt@jhrf.se.

ORDFÖRANDENS NYHETSBRIV

Hej medlemmar

Inledningsvis i detta nyhetsbrev några rader om JHRF:s årsmöte 8—9 mars.

Förbundsstyrelsen är något förändrad och ser nu ut som följer:

Ordförande:	Jonas Svartlok
Vice ordf:	Anders Johansson
Sekreterare:	Anders Svensson
Kassör:	Sten Nordström
Ledamot:	Stefan Blomstrand
Suppleant:	Mikael Däckfors
Suppleant:	Björn Santesson

Valberedningen är helt ny och består av Henrik Arvidsson Samsonowitz, sammankallande, Morrigan Claesson och Lars Lindström.

Revisorer är Peter Alsén och Carl-Erik Olsson med Lars Nilsson och Mats Ragnarsson som suppleanter för dessa (oförändrat).

Försäkringar

I samband med årsstämman presenterades möjligheten att söka medlemskap i *Branschföreningen Tågoperatörerna* (BTO) och då, bland annat, få tillgång till Tågoperatörernas ansvarsförsäkring.

Med anledning av det har Marsh, vår försäkringsmäklare tagit fram en jämförelse mellan de två försäkringslösningarna. Denna återfinns som sida 2 i ordförandens nyhetsbrev och publiceras av tekniska skäl inte här; red anm.

Som synes finns det stora skillnader och den kanske viktigaste är avsaknaden av alla de tilläggsförsäkringar

som är tillgängliga för de som deltar i JHRF/MRO:s försäkring och som saknas helt i BTO:s upplägg.

Det är självklart helt fritt att välja den lösning som man anser passa sin verksamhet bäst men det är då också rimligt att få ta del av all information innan man gör sitt val.

Från Marsh meddelas via Marie Åberg att ”Är det så att man väljer att gå ur programmet och tecknar Ansvarsförsäkring utanför JHRF/MRO program så får man inte tillgång till de andra försäkringarna. Ansvarsförsäkringen är grunden och sedan är resterande ”tillägg”.

Fedecrail

Den 31 januari meddelade Fedecrail att organisationen nu fått erkännande som remissorgan till Europeiska Järnvägsbyrån, ERA (jfr Spårburen 2/14; red anm). Det innebär att vi, via Fedecrail, nu har en möjlighet att påverka ERA:s beslut och lämna de synpunkter som är viktiga för JHRF:s medlemmar redan innan de meddelas Sverige och Transportstyrelsen.

I början av april kommer Fedecrails arbetsgrupp, *Heritage and operations group* (HOG), träffas i samband med Fedecrails årsstämma och diskutera närmare vilka som skall utses som representanter från Fedecrail.

Spårburen

Ni har väl inte missat att vi har ett utförligare nyhetsbrev som kommer ut med (o)jämn mellanrum? Där kan man i detalj läsa mer om vad som pågår inom JHRF.

Spårburen skickas till de som är anmälda som mottagare av information från JHRF i respektive förening. (*Jonas Svartlok 2014-03-24*)

OMPRIORITERINGAR I INFÖRANDET AV ERTMS I SVERIGE

Regeringen har tagit beslut om Nationell plan för utbyggnad och underhåll av landets vägar och järnvägar. För ERTMS innebär beslutet bland annat att Trafikverket får senarelägga första inkoppling på korridor B till efter 2017 dock senast till 2019.

ERTMS-projektet tilldelas 11 miljarder för planperioden 2014-2025 i regeringsbeslutet. Det är en kraftfull satsning på det nya signalsystemet som innebär att utvecklingen av ERTMS-systemen kan fullföljas i oförminskad takt. Likaså kan arbetet med att byta ut det gamla signalsystemet på Malmbanan mellan Luleå och Riksgränsen (Narvik) genomföras enligt plan, det är den bana som har enskilt störst behov i Sverige. Trafikverket jobbar vidare med ERTMS på Malmbanan med sikte på inkopplingar mellan 2018 och 2021.

OMPRIORITERINGAR ... ERTMS ... forts

Korridor B senareläggs

Regeringen drar dock ner 2 miljarder på Trafikverkets tidigare äskande för ERTMS under planperioden, pengar som skulle använts för projektering och utrustning av ERTMS på korridor B. Första inkoppling var där planerad till 2017. Denna plan får nu ses över och tidpunkten för första inkoppling senareläggas till senast 2019. Det innebär att upphandling av projektering för första delsträckorna på korridor B avbryts.

– Vi ser nu över vilka konsekvenser för införande av ERTMS i Sverige som detta i övrigt innebär. Dialog med branschen, operatörer och leverantörer, måste ske för att analysera hur vi kan anpassa planeringen. Det arbete som redan lagts ner inom Trafikverket och i branschen på att förbereda utrustningen på korridor B har vi givetvis med oss när vi fullföljer arbetet, säger Anders Strandberg projektchef för ERTMS på Trafikverket.

Längre tid för fordonsinstallationer

För branschen innebär förändringen att det ges längre tid för upphandling och installationer av ombordutrustning.

– En av ERTMS-projektets största risker är att tågoperatörer och fordonsägare inte installerar fordonsutrustning i den takt som krävs för ERTMS-utrustningen. Nu får fordonsägarna längre tid på sig att installera. Det är en mindre mängd fordon och färre fordonsägare som berörs på Malmbanan, säger Anders Strandberg.

Tågoperatörernas och fordonsägarnas kostnader för installation av ERTMS-ombordutrustning har varit en av införandets stora frågor i Sverige. Trafikverket har tagit fram flera förslag på modeller för finansiellt stöd vid fordonsinstallationer. Med en senarelagd trafikstart på Korridor B ges utrymme för att hitta en acceptabel lösning av finansieringsfrågan.

ERTMS är ett gemensamt tågtrafikstyrningssystem för Europa. Det ersätter signalsystemet ATC som nått sin fulla livslängd. ERTMS underlättar trafiken mellan länder, ökar kapaciteten, sänker underhållskostnaderna och stärker järnvägens konkurrenskraft. (*Trafikverkets hemsida 2014-04-10*)

ERTMS korridor B, Kronobergs län, Jönköpings län, Skånes län, Stockholms län, Södermanlands län, Örebro län, Östergötlands län
Nationell transportplan 2014–2025

Åtgärd

Införande av ERTMS (European Rail Traffic Management System) på sträckan Stockholm (Älvsjö) – Malmö (Pepparholmen), Hallsberg – Katrineholm samt Hallsberg – Mjölby senast 2020 som en del av Korridor B. För trafik på sträckor eller driftplatser där ERTMS införts krävs att fordon har ombordutrustning med tåg-
Spårburen 3/14

skyddssystemet ETCS. Krav på ombordutrustning gäller även för trafik som passerar genom eller går fram till knutpunkt där ERTMS är installerat. Kostnaden beräknas till 5 193 miljoner kronor, varav 5 157 belastar nationell plan 2014–2025.

ERTMS bidrar till exempel till ett bättre kapacitetsutnyttjande av järnvägen vilket bland annat medför förbättrade möjligheter till arbetspendling och förbättringar för näringslivets godstransporter.

Byggstarten är beräknad till 2014–2016.

Se även mer i PM som beskriver Utveckling av ERTMS och ERTMS fortsättning.

Nuläge och brister

Det nuvarande systemet ATC börjar nå slutet av sin tekniska livslängd. Reservdelshållning till systemet kommer på sikt att bli ett problem. Ett tekniskifte är därför nödvändigt och i juni 2009 undertecknades en avsiktsförklaring av samtliga berörda länders regeringar om att det nya signalsystemet ERTMS ska vara fullt uppbyggt längs Korridor B (Stockholm – Neapel) senast år 2020. Eftersom systemet på sikt ska införas i samtliga EU-länder skapas en gemensam plattform, som förenklar transporter och resor över landsgränserna. Den svenska delen av Korridor B, södra stambanan, kommer att färdigställas först efter 2020 på grund av förseningar i utvecklingen av standarden och för att bättre kunna synkronisera implementeringen med Danmark. (*PM ERTMS Korridor B till Nationella Transportplanen 2014–2025*)

TRANSPORTSTYRELSEN UPPHÖR MED ATT FÖRVALTA JTF

Senast den 1 januari 2016 slutar Transportstyrelsen att förvalta Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF). Då måste infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag själva förvalta sina trafiksäkerhetsinstruktioner (TRI). Förändringen innebär att branschen får ta ett större ansvar med ökade kostnader som följd. Nu finns en möjlighet till gemensam förvaltning, där branschen delar på ansvaret och på kostnaderna.

Dagens JTF innehåller operativa instruktioner och utgör en del av företagens trafiksäkerhetsinstruktioner. När Transportstyrelsen slutar förvalta JTF måste branschen ta över.

Samarbete som kan ge vinster

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan välja att förvalta JTF var och en för sig eller att göra det gemensamt. Nu föreslår Trafikverket en lösning som innebär att JTF förvaltas via forum för gemensam riskhantering (FRI) och att branschen på så sätt förvaltar reglerna tillsammans.

TRANSPORTSTYRELSEN ... JTF forts

Det skulle innebära att Trafikverket administrerar de gemensamma reglerna och tillsätter resurser för infrastrukturregler medan järnvägsföretagen bistår med resurser för järnvägsspecifika frågor.

Det finns flera fördelar med att förvalta JTF gemensamt:

- Det blir billigare för företagen.
- Företagen behöver inte bygga upp en egen förvaltningsorganisation.
- Kvaliteten på reglerna blir bättre om flera aktörer samarbetar.
- Tillståndsprövningar blir enklare både för företaget och Transportstyrelsen.

Kontakta Trafikverket om ni är intresserade av att samarbeta i en gemensam förvaltning! Kontaktperson är Åsa Anderzén.

Fortsatt höga krav på kvalitet

Transportstyrelsen kommer att fortsätta granska företagens förmåga att hantera gemensamma risker. Som ett led i detta ingår även att i tillståndshanteringen granska förmågan att förvalta trafiksäkerhetsinstruktionerna. Det är därför viktigt att förvaltningen fungerar.

Besök Transportstyrelsens webbplats, Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF, för att hålla dig uppdaterad. På webbplatsen får du till exempel information om när det finns beslut på vilket datum Transportstyrelsens förvaltning upphör och när det införs gemensamma regler för tågdrift i Europa (TSD Drift och trafikledning). (*Nyhetsbrev från Transportstyrelsen mars 2014*)

BREV TILL RIKSANTIKVARIEN

Sedan några år tillbaka samarbetar tio organisationer inom ArbetSam i frågor som rör bevarandet av industrisamhällets kulturarv – såväl dess fasta som dess rörliga arv – se lista på dessa tio organisationer nedan. Organisationerna är alla en del av civilsamhället och det gemensamma målet är ett hållbart, resurseffektivt bevarande av det fasta och rörliga kulturarvet, både materiellt och immateriellt. En viktig fråga i vårt samarbete är att vi upplever att skyddet av det rörliga kulturarvet inte är det bästa. I det löpande arbetet samlas våra organisationer kring uttalanden och goda exempel när det gäller bevarandefrågor. Samtidigt får vi från olika myndigheter författningar och propåer som gäller säkerhet, konstruktion, miljöfrågor och arbetsmiljö. Gamla föremål måste byggas om för kanske hundratusentals kronor för att uppfylla dagens regelsystem. Andra kan överhuvudtaget inte längre brukas på grund av retroaktivt verkande krav. Detta får till följd att ett historiskt föremål förändras till en hybrid av då- och nutid. Orsaken är ofta att myndigheterna saknar ett tydligt mandat att ta hänsyn till kulturarvsdimensionen. Dagens regelsystem tar oftast inte hänsyn till hur ett

Spårburen 3/14

kanske 100-årigt föremål brukas. Detta är ingen enkel fråga med ett enkelt svar. Vi är väl medvetna om att våra verksamheter måste bedrivas på ett säkert och hållbart sätt och att miljöfrågorna måste spela en viktig roll. Samtidigt oroas vi av att vi tvingas till att tillgripa stora förändringar i det gemensamma kulturarv som vi har tagit på oss att bevara.

Vår metod för kulturarvsbevarande bygger på brukande av våra föremål. Listan på jämförelser av bevarandestatus mellan brukade industriella föremål och stillastående kan göras lång. Ett måttfullt brukande, utfört av personer med goda kunskaper, är ofta en förutsättning för bevarandet. Det har tidigare funnits en skarp skiljelinje med offentligt finansierade museer och länsstyrelser å ena sidan och arbetslivsmuseer å den andra. Nu känner vi att fler och fler delar vår inställning att bevara genom att bruka. Särskilt inom transportmedelsområdet finns äldre såväl korporativt ägda kollektivtransportmedel, som enskilt ägda persontransportmedel. Exempel är vagnar, båtar, bilar och flygplan. Vår aktivitet är stor. Det har inte tidigare byggts så mycket smalspårig järnväg och vattenhjul som under de senaste åren. Aldrig tidigare har det genomförts så många kurser och utbildningar som handlar om att ta hand om, underhålla och köra maskiner från förr. Veteranplöjning, skutseglatser, veteranbåtsregattor, veteranflyguppvisningar, gammalbilkorteger, mopedkörningar, härdfärskningsförsök, tryckerikunskaper, nitning av tryckkärl, varvsarbeten är några av de kulturyttringar man kan uppleva. Glädjande är också att ett flertal personer under konferensen *Museer i en ny värld* till den tillträdande museiutredaren poängterade museisektorns bredd. Den består inte bara av 240 offentligt finansierade museer, det finns även 1450 arbetslivsmuseer och ett stort antal föreningar som arbetar med kulturarvsbevarande. Till detta kan också räknas de ideella föreningar och enskilda personer som bevarar, brukar och utvecklar vårt gemensamma rullande kulturarv i form äldre transportmedel.

Vi vill med anledning av ovanstående beskrivning träffa dig och diskutera hur vi kan hjälpa alla dessa kulturentreprenörer att bevara det rörliga kulturarvet genom brukande. Kan vi hitta en arena för samarbete?

För nedanstående organisationer genom Torsten Nilsson, Arbetets museum.

Deltagande organisationer

<u>Organisation</u>	<u>Föreningar/museer</u>	<u>Medl</u>
ArbetSam	492 museer	15 000
BHRF	16	18 000
EAA Sverige	*	1 600
JHRF	36 föreningar	15 000
MHRF	175	96 500
MRO	21 föreningar	15 000
SFF	15	5 800
SSF	67 medlemsfartyg	7 500
SÅF		15 000
VHS		

* = EAA Sverige har idag c:a 1 600 medlemmar spridda över landet. Ungefär 100 veteranflygplan är renoverade och flyger och lika många är under renovering.

BREV TILL RIKSANTIKVARIEN forts

Fartyg

- 77 000 st fritidsbåtar byggda före 1970, varav 30 000 st ruffade och 76 st K-märkta
- 67 segelfartyg i SSF och ett okänt antal utanför
- Inemot 300 ångfartyg
- Totalt troligen högst 400—500 fartyg, varav 108 K-märkta segel- och ångfartyg (huvudsakligen de större fartygen)

Flyg

- Ca 1 200 historiska luftfartyg i Sverige varav 700 luftvärdiga där ca 100 är amatörrenoverade.
- Huvuddelen är lätta luftfartyg som opereras av enskilda

Vägfordon

- 200 000 historiska fordon, minst 30 år gamla, i trafik vid midsommar. Avser bil, mc, buss och lastbil.
- Tusentals vagnar, slädar m m.

Järnväg

- Ca 1 400 registrerade museifordon (lok och vagnar) på Trafikverkets och fristående spår
- Utöver detta uppställda fordon, t ex på museer
- Drygt 300 km museibana

(Brev till RAÄ från Torsten Nilsson 2014-02-25)

MÖTE PÅ OCH MED RAÄ

(Ovanstående brev resulterade sedan i nedanstående möte; red anm.)

I Riksantikvarieämbetets lokaler, Storgatan 41, Stockholm 2014-03-21 kl 10 – 11 mötte nätverkets representanter Catrine Wallheim (MHRF), Kerstin Bergström (ArbetSam), Rutger Palmstierna (BHRF) och Torsten Nilsson (Arbetets museum) Riksantikvarieämbetets representanter Lars Amréus, Riksantikvarie, Knut Weibull, överantikvarie och Ove Bengtsson, samhälls-avdelningen och handläggare av bidrag till arbetslivsmuseer.

Mötet inleddes med att vi i positiva ordalag berättade om allt det fantastiska arbete som våra medlemmar ut-
rättar; bygger museijärnväg, renoverar båtar och fartyg, genomför veteranrallyn, uppträder på flygdagar, renoverar vagnar, samlar traktorer och bidrar till upplevelsen av ett levande kulturarv. Vi berömde också RAÄ för deras verksamhetsstöd till ideella organisationer som arbetar med bevarande av kulturarv. Utan dessa bidrag skulle vårt arbete vara mycket svårare att genomföra.

Utgångspunkten är att vi bevarar genom ett försiktigt brukande. Därefter diskuterade vi de problem som uppstår när man brukar historiska föremål i en modern nutid. Vi berättade om hur olika beslut på europeisk eller nationell nivå kan påverka oss. Omvärldsbevak-

ningen är inte lätt varken för oss eller för RAÄ. Under gångna vintern överraskades till exempel RAÄ av den svenska utredningen rörande EU:s vattendirektiv. Får utredarna som de vill hotas tusentals historiska vattenanläggningar.

Enligt vad vi uppfattade trodde inte RAÄ på att försöka skydda det rörliga kulturarvet med utökad lagstiftning, det är inte lätt att få en lagstiftning som täcker alla aspekter av det rörliga kulturarvet. Vi tog upp lösöresproblematiken som Kulturdepartementet hade talat om i oktober, som hinder för att komma vidare. RAÄ avfärdade däremot lösöresproblematiken, eftersom en mängd lösöre redan omfattas av lagstiftning. (Av intresse i sammanhanget är att överantikvarien tidigare var rättschef på Kulturdepartementet.)

Vi pekade också på förhållandet att det saknas författningar som myndigheter såsom Transportstyrelsen kan luta sig mot för att göra undantag för äldre transportmedel, även om regeringen säger så. Konsekvensen blir att rätten att bevara en del av det rörliga kulturarvet underordnas krav avseende nyare teknik på t ex säkerhet eller miljö. Ett exempel som framhölls var Transportstyrelsens septiktanktömningsförbud, där regeringen tänkte sig undantag för äldre båtar: kvalifikationskriteriet för undantag blev K-märkning där prejudikat fanns avseende ång- och segelfartyg, trots att K-märkningen för fritidsbåtar enbart omfattar någon promille av äldre fritidsbåtar och alltså blev ett meningslöst undantag.

Däremot öppnade man för strategisk samverkan. De tänkte sig bl a att organisera någon form av samråd med berörda instanser, som Transportstyrelsen, Trafikverket och dess museum, SMM, naturvårdsverket för att diskutera hur man kunde integrera kulturarvsdimensionen. RAÄ kan inte övervaka alla våra fält därför är det viktigt att vi hjälps åt med omvärldsbevakning. De föreslog att vi tog fram en lista på problem, som de kunde ta upp med de berörda myndigheterna. RAÄ kan inte arbeta politiskt men de tyckte att det var alldeles lysande att vi uppträder tillsammans i Almedalen och där driver gemensamma frågor.

– Vi kan hjälpa till att uppmärksamma frågorna, spela in dem i systemet och ta debatterna där det passar, uttryckte Lars Amréus.

Vi kom överens om att våra respektive organisationer skall sammanställa de problem och utmaningar som finns i skärningen mellan brukande av historiska föremål och nutida regler och lagstiftning. Gissningsvis kommer en stor del av dessa punkter att handla om Transportstyrelsen men glöm inte bort andra regelverk som påverkar vår vardag.

1. Dessa synpunkter skickas till Torsten Nilsson som sammanställer en lista över samtliga problem och utmaningar som går till RAÄ.
2. Utifrån denna lista skall varje organisation också välja sin viktigaste punkt.
3. Dessa tio punkter skall vi sedan driva i samarbete med RAÄ.

MÖTE PÅ OCH MED RAÄ forts

4. Vi skulle också ge RAÄ en fullbordad lista över transportmedelspecifika kvalifikationskriterier (som vi började sammanställa till skrivelsen till kulturministern).

Det kan verka som ett magert resultat, trots det positiva bemötandet, men innebär egentligen att vi fått en ny öppning gentemot regeringskansliet och myndighetsvärlden. RAÄ är intresserad av att ha en dialog med oss kring det rörliga kulturarvets problematik. Med hjälp av denna dialog kan vi få RAÄ som en intresserad allierad, som kan föra in våra synpunkter på ett annat sätt också hos Kulturdepartementet och andra myndigheter. Alltså är det viktigt att vi gör hemläxan med listorna ovan. (*Rapport från Torsten Nilsson, Arbetets museum, 2014-03-25*)

SÅF ÅRSMÖTE

Som en del i det alltmer utökade samarbetet mellan de transporthistoriska riksorganisationerna försöker vi också närvara vid varandras årsmöten. För första gången besöktes JHRFs årsmöte 2014-03-08 av Håkan Johansson från Sveriges Ångbåtsförening (SÅF) och SÅFs årsmöte 2014-03-22 kl 13 på *m/s Skepparholmen* vid Skeppsbron i Stockholm besöktes i gengäld av red. Ca 35 personer var närvarande och mötet öppnades av den avgående ordföranden Kjell Nordeman. Mötet startade på traditionellt vis med behörigt utlysande samt val av mötesordförande, sekreterare och justeringsmän.

Därefter presenterades verksamberättelsen där det bl a informerades om att SÅF deltar i Transportstyrelsens utredningsarbete om nya regler och begärt utträde ur den (dåligt fungerande) europeiska organisationen EMH för att i stället satsa nordiskt samarbete. Man kämpar också med Transportstyrelsens avgifter. Torbjörn Eriksson berättade om den europeiska överenskommelsen om *traditionsklassning* av fartyg som startade 1999, men som svenska myndigheter vid detta tillfälle berättat att man inte tänkte tillämpa. Rutger Palmstierna, BHRF, påpekade att detta till stor del beror på problemet med att det rörliga kulturarvet inte omfattas av k-märkningen, vilket bromsat tillämpningarna. 2014-03-21 var fyra företrädare för det rörliga kulturarvets riksorganisationer på ett möte med RAÄ, och dessa förstod problemet, ska sätta igång ett arbete med dessa frågor samt ska samla in olika önskemål och att stärka bevarandet (se artikeln **MÖTE PÅ OCH MED RAÄ** ovan; red anm).

Red:s namne (med ett ”s” mindre) drog den ekonomiska berättelsen och revisionsberättelsen lästes upp. Så var det dags för verksamhetsplanen, som drogs och fastställdes, följt av att ersättningsprinciper fastställdes. En motion hade inkommit (för sent) om införande av ständigt medlemskap och detta diskuterades vid årsmötet, men kunde inte beslutas denna gång nu. I stället beslutades om oförändrad medlemsavgift. Stadgeändringar godkändes en andra gång.

Valberedningen hade föreslagit en ny ordförande som inte tidigare deltagit i föreningens arbete. Denne, Lars Sjöstrand, presenterade sig, berättade att han bl a gillar marknadsföring och förklarade att han gärna kan vara ledamot – det är bättre med någon annan som ordförande. Som ordförande valdes Lars Jansson och som ledamöter valdes Sten Ekwall, Per Palmér, Boris Wall, Lars Sjöstrand och Håkan Johansson. Till suppleant valdes Sonja Fagerström. Därefter valdes revisor, suppleant och en ny valberedning, där den tidigare ordföranden Kjell Nordeman blev sammankallande.

Ett båtregister har varit en stående fråga som man inte kommit så långt med. Tanken är att kunna sköta det själv på hemsidan, men man har inte kommit igång med detta och vill komma igång. Rutger Palmstierna berättade att BHRF önskar komma igång med en veteranbåtdatabas och sökt RAÄ-bidrag för detta – man kan samverka med SÅF om detta. Det berättades att skärgårdsredarna redan har en båtdatabas. Kjell Nordeman sammanfattade med att hemsidan behöver förbättra inklusive möjlighet till inläggning av eget fartyg.

Rutger Palmstierna berättade att BHRF bildades 1999, organiserar veteranbåtsklubbar och att SÅF var med och grundade organisationen. Det hände inte så mycket de första åtta åren men sedan kom problemet med EUs däckstabilitetsdirektiv. Detta ledde till insikten om att det rörliga kulturarvet är undantagen från möjlighet till k-märkning, en skrivelse om detta och senare ny skrivelse tills med flera andra båtorganisationer. Man går på kulturdepartementet. Det har även blivit ett samarbete med MHRF och JHRF. Skillnaden består ofta enskilt/kollektivt ägande genom att det är olika regelverk för fysiska och juridiska personer. Vad tillför då BHRF SÅF? För ångsluparna är problematiken liknande BHRFs (övriga) medlemmar, t ex om k-märkning som undantagskriterium från regler och avgifter, vilket få små fartyg är. BHRF tillför nytta för de små båtarna, t ex idén om ett K-RUT-avdrag. Även frågorna om stärkt bevaranderätt och båtinventering är intressanta att delta i. Han hoppades på fortsatt medlemskap från SÅF. Kjell Nordeman påpekade att SÅF fortsatt vill samverka, tycker inte man behöver vara medlem i BHRF för detta. Claes Insulander tyckte att medlemsavgiften är högst marginell och såg ingen anledning att avbryta medlemskapet. Anders Svenson (red:s namne) berättade att kostnaden är ca 750,-, men att man nu samarbetar med nio andra transporthistoriska organisationer om gemensamma frågor. Rutger Palmstierna framhöll de personägda sluparnas intresse av BHRF och erbjöd att BHRF kan revidera SÅFs medlemsavgift till att endast omfatta sluparna. Anders Svenson påpekade att alla båtar kan komma att omfattas av nya regelverk från Transportstyrelsen. Efter omröstning med 9 för och 6 mot beslutades om fortsatt medlemskap i BHRF.

Bland övriga frågor beslutades om ett kreditkort till kassören med en limit på 15 000,-. Kjell Nordeman informerade om sommarmötet på Strömsholms kanal 2014-07-11—12 + veckan och helgen efter. Först ska man samlas i Skansensjön, sedan i Smedjebacken.

SÅF ÅRSMÖTE forts

Puh Gadd informerade om att motorsamlingen i Sjötorp ska livas upp. Anders Svenson informerade om att Transportstyrelsen har jämfört regler i de nordiska länderna och traditionsfartyg behandlas olika. I Norge har en våghöjdsformel skapats, vilket inte fungerar på ångbåtar (m fl) – där finns det mycket att göra. Finland ska lyfta ut traditionsfartygskonventionen från sin lagstiftning. Kjell Nordeman berättade att det blir en resa med ett finskt ångfartyg Helsingfors—Tallin 2014-07-18, ångkurs i Eskilstuna 2014-09-05—06 och 2014-10-11—12 är det *Fartygsforum* i Eskilstuna. Han informerade om möjligheten att få ArbetSams nyhetsbrev. Red gjorde en kort presentation av sig själv, JHRF och JHRFs aktuella frågor. Mötet avslutades med ett antal avtackningar, bl a av den avgående ordföranden och slutade sedan 15:45. (red 2014-03-22)