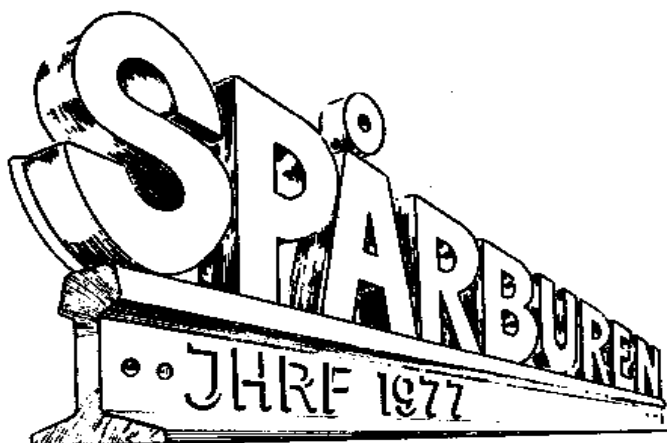


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



5/17

2017-10-18

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets femte Spårburen efter ett ”normalt” uppehåll sedan senast. Detta är ett nummer med ett mycket blandat innehåll.

I detta inte fullt så omfattande nummer kan man läsa om:

- Kalendern med vad som känt av årets datum och lite nästa år.
- Från styrelsen med kort information om höstmötet, säkerhetsseminariet och JHRF 40 år samt en preliminär inbjudan till ett Ångmöte för båt och tåg, referat av ERTMS-seminarier på Nordic Rail och två remissvar som JHRF/MRO sänt in sedan senast.
- Styrelsens informerar – ett tidigare utsänt nyhetsbrev med påminnelse om höstmötet i Västervik (texten något modifierad här) och säkerhetsseminariet i Hallberg med visst inslag av JHRF 40 år.
- En artikel *Från Transportstyrelsen* med information om sprickbildningar i vissa hjul typer, inbjudan till Järnvägens säkerhetskonferens och temadag om säkerhetsstyrning m m.
- En artikel med referat från ett speciellt branschrådsmöte(?) om TAP och TAF – telematikapplikationer för person- respektive godstrafik.
- En artikel *Från ThN* med information kring det rörliga kulturarvet ur budgetpropositionen, regeringsbeslutet att förbereda SJVM övergång från Trafikverket till Statens maritima museer, en förordning om statsbidrag till kulturarvsarbete (det som ska komplettera arbetslivsmuseibidraget) samt en förteckning över motioner om och kring det rörliga kulturarvet.
- En artikel *Från ArbetSam* med information om fototävlingen *Wiki Loves Monuments* (tyvärr för sent – beklagar; red anm), *Årets Arbetslivsmuseum*, att Arbetets museum får 2,5 MSEK till Kunskapscentrum samt om E-Faith.
- En artikel *Från SIM* med en inbjudan till konferensen *Konflikter och brytpunkter*.

KALENDER

Här kommer avdelningen i Spårburen med datum för JHRFs möten, seminarier m m och annat som påverkar föreningarna. Även denna gång är JHRFs egna aktiviteter i **fetstil**.

- **2017-10-21—22 JHRF höstmöte i Västervik**
- 2017-10-26 FRI-möte i Stockholm
- 2017-11-01 Branschråd spårväg i Norrköping
- **2017-11-11—12 säkerhetsseminarium i Hallsberg med JHRF 40 år**
- 2017-11-13 Temadag om *säkerhetsstyrning och övervakning* i Örebro
- 2017-11-14 *Järnvägens säkerhetskonferens* i Örebro
- 2017-11-25 Hjulmarknaden i Solna
- 2017-12-04 *Järnvägsdagen* i Stockholm
- 2018-01-20—21 Ångmöte i Eskilstuna

FRÅN STYRELSEN

JHRF (och MRO) höstmöte

äger som nedan (se **STYRELSEN INFORMERAR**) meddelas rum i Västervik 21—22 oktober, alltså nu i helgen. Deltagandet ser ut att bli mycket gott (för att vara ett höstmöte) och fler får gärna hänga på! Uppge kod *smalspåret* när ni bokar rum!

Säkerhetsseminarium

äger som nedan (se **STYRELSEN INFORMERAR**) meddelas rum i Hallsberg 11—12 november. Redan har flera anmält sig, men till detta ska alla medlemmar som bedriver tågtrafik skicka representanter. Ni som inte bedriver trafik bbehöver alltså inte komma, men är också välkomna för att få information, utbyta erfarenheter m m. Dessutom är alla välkomna på det på delar av mötet pågående jubileet – JHRF 40 år – enligt nedan!

FRÅN STYRELSEN forts

JHRF 40 år

Firandet av att förbundet funnits till i 40 år äger som nedan (se **STYRELSEN INFORMERAR**) meddelas rum i Hallsberg på eftermiddagen 11 november ("jubileumsafton" – själva jubileumsdagen är 12 november). Styrelsen har tagit en del kontakter för att få dit en del intressanta personer, både ur "JHRF-historien" och andra, men inget är klart än. Klart är att red ska göra en presentation av förbundet under de fyrtio åren och att det ska bli en jubileumsmiddag på kvällen. Antagligen blir också nästa Spårburen ett jubileumsnummer med mer ur JHRF-historien – förhållandet mellan presentation och artikel är inte riktigt klara än och beror också på hur många programpunkter vi kan få till på jubileumseftermiddagen/-kvällen.

Ångmöte Maskinteknik och Säkerhet

Det pågår förberedelser inför nästa **Ångmöte**. Det kommer att ske lördagen den 20 januari och söndagen den 21 i **Ånghallen** Eskilstuna. På lördag kör vi stora och små maskiner inklusive en varmluftsmaskin av äldre modell. Medlemmar som vill provköra sina maskiner är välkomna. I samband med detta får vi en presentation som speciellt kommer handla om lager, smörjning på mindre maskiner m m. På kvällen har vi gemensam middag i ånghallen med viss underhållning. Söndagen kommer vi att få höra ett föredrag om Sterlingmaskinen av en mycket initierad och kunnig talare. Säkerhetsavsnittet kommer att presenteras av en representant från Dekra och handla om erfarenheter och information från olika besiktningar. Vi har lyckats engagera tre mycket intressanta och kompetenta talare. Det kommer även finnas tid att ta upp olika ämnen under en avslutande diskussion. Vi avser att försöka få ett specialpris på något lämpligt hotell i närheten. Ett utförligt program kommer snart att presenteras på SÅF hemsida och Facebook. (*Mejl från Sven Jönsson, SÅF, 2017-10-18*)

Red kommentar: SÅF önskar deltagande också från oss i museitågssektorn för att t ex prata om hur vi hanterar utbildning. Vi återkommer med utförligare inbjudan senare, men notera redan nu dessa datum i er kalender!

ERTMS-seminarier på Nordic Rail

Red, som på alla tidigare år har haft monter på Nordic Rail för JInF med föregångare, valde denna gång att stå över deltagande i mässan och i stället åka dit en dag som besökare. Det gav ordentlig tid att gå runt och titta och prata i montrarna och också besöka seminarier – det ett planerat (det första nedan) och ett oplanerat (det andra nedan), båda kring ERTMS.

ERTMS behöver inte vara så dyrt

Noteringar från ett seminarium på Nordic Rail 2017-10-11 kl 09:00 som Per Börjel, *Stockholmskonsulterna*, höll.

Till hösten 2016 har 156 fordon utrustats med ERTMS, varav Stockholmskonsulterna har varit inblandade i 70 % av fallen.

Frågeställningar: kan ledtiden för typfordon kortas, kan kostnaden för typfordon minskas och kan tiden för slutgiltigt godkännande kortas?

För ERTMS-installationer är 2 MSEK kostnad för utrustningen, 10 MSEK kostnaden för första fordonet av en fordonstyp och 0,2 MSEK kostnaden för serieinstallationer.

Vanlig ansvarsfördelning är att fordonsägaren (tillsammans med systemleverantör som utförare) är ansvarig för "allt" utom operationellt godkännande, som operatören sköter.

En alternativ – och bättre – ansvarsfördelning: generell applikation – systemleverantör, specifik applikation och serieinstallation – systemintegratör samt operationellt godkännande – operatör.

Systemintegratören är expert på kravställning, projekt, verifiering, godkännande och kunskap om systemet, men ej på utvecklingsnivå; denne kan utgöras av personal hos systemleverantören, fordonsägaren eller expertorganisation.

En förstudie behövs, bl a avseende plats för utrustningen, gränssnitt m m. Denna gör fordonsägare eller systemintegratör och även genomförande. De gör även avslut med dokumentation mot Transportstyrelsen via andra organ.

ECTS har installerats i sex Kockumsmotortrallor åt *InfraNord*. Erfarenheterna är blandade men goda. Man klarade till 55 % kostnaden, en ledtid på 9 mån i st f normala 12–18 månader för första fordonet; men 6 månader är möjligt. Någon frågade hur länge fordonet var borta från produktionen? Per Börjel svarade att den var borta 3 månader – det var ett bra val att låta typfordonet var borta länge. Lärdomar är att tydliga tekniska gränssnitt behövs, att kommersiella gränssnitt ska följa tekniska d:o, att ISA, NoBo och godkännande instanser behöver förstå projektupplägget och processen tidigt samt att tydlig kravställning mot leverantören hade förkortat tiden för slutgodkännande. Detta var det första godkända fordonet som var pionjärer och det fanns inga erfarenheter från andra att ta del av. Man ska också tydligt tala om vad systemet kan och inte kan samt tala om hur dokumentationen ska se ut.

Nyckelfaktorer för framgång är att processen är fastslagen från start, att betrakta installationsprojektet som ett rent d:o, att ha klara gränser mellan utveckling och anpassning, tänk systemintegration, ha korta kontaktvägar mellan el- och mekanikkonstruktörer samt installatör (under lättas av att det är ett litet bolag med rätt personal nära), ha ett litet team med rätt kompetenser samt ha en "lean" godkännandeprocess och tydlig kravställning från start, särskilt runt godkännande frågor.

FRÅN STYRELSEN forts

Ett kommande seminarium om förbereder för ERTMS i fordon äger rum 2017-11-29 i Stockholm – anmälan till info@stockholmskonsulterna.se. (Red 2017-10-11)

ERTMS – vad händer nu?

Noteringar från ett seminarium på Nordic Rail 2017-10-11 kl 10:30 som Anders Åkesson, *Trafikverket*, höll.

Järnvägen är ett system.

Malmbanans signalsystem, som är äldst, är 50 år – teknisk livslängd är högst 40 år.

ERTMS arbetar kontinuerligt.

Boden – Luleå ska förses med ERTMS 2023, andra delar av Malmbanan något/några år tidigare.

ERTMS är nu ett tekniskt bättre system än ATC med högre tillgänglighet och färre fel. (Red 2017-10-11)

Remissvar och skrivelser

Här kommer två remissvar, insända i september respektive oktober – även dessa har sända in tillsammans med MRO.

Remissvar avseende förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter (TSF 2017-36)

Synpunkter

Förbundens grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för tillsyn, tillstånd eller kvalitetskontroll.

JHRF och MRO ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2017-36) framförda förslagen med nedan nämnda undantag.

Eftersom förbunden enligt första stycket anser att tillstånd och tillsyn för en museiorganisationens verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att första stycket i den befintliga 2 § i 3 kap. omformuleras till:

”En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap. 1–12 §§, 5 kap. 1–11 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §.”

Förbunden önskar fortsatt framhålla att tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatorer slår hårt mot den i sammanhanget blygsamma verksamhet som förbundens medlemmar bedriver. Denna utbildning handlar dessutom, vad avser verksamheten med

museitåg på statens spåranläggningar, endast om fortbildning av förare på museitågens fordon, inte grundutbildning till lokförare.

I Transportstyrelsens beskrivning av avgiftsförändringarna inför 2017 års avgifter (TSF 2016-59, punkt 3.3.1, sid 11), står det att Transportstyrelsen utreder att för företag som endast utbildar sin egen personal låta utbildningsverksamheten skötas inom ramen för deras säkerhetsintyg och inte kräva separata tillstånd för utbildningsorganisation och examinator. JHRF och MRO understryker att detta fortsatt också i högsta grad gäller förbundsmedlemmarnas utbildningsverksamhet – denna handlar om att utbilda förbundsmedlemmarnas egen (ideella) personal på de egna fordonen och de förhållanden som gäller för museitåg. Därför undrar förbunden vad som hänt med denna utredning – JHRF och MRO ser inga spår av den i årets beskrivning av avgiftsförändringarna.

Dessutom undrar förbunden fortsatt vad som avses med att ta ut avgift på museitrafik enligt tabellerna i 3 § i 4 kap. respektive 3 § i 5 kap.? Enligt 2 § i 3 kap. är ju museiorganisationer befriade från dessa avgifter så här ifrågasätter JHRF och MRO vilken trafik som avses – museitrafik som bedrivs av någon som inte är godkänd som museiorganisation? Är det i så fall museitrafik?

Presentation

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 Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaldat av Trafikverket.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2015).

FRÅN STYRELSEN forts

Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, dvs 22 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal

För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:

- Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.
- Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet.
- Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.

Remissvar avseende förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:8) om järnvägens säkerhetsbestämmelser vad gäller trafik och arbete på spåren

Synpunkter

Förbundens har inget att erinra mot förslaget till föreskriftsändring utan ser tvärtom positivt på att denna innebär regelförenklingar.

Däremot har JHRF och MRO synpunkter på remissförfarandet eftersom remissen inte har sänts till någon av branschorganisationerna (Branschföreningen Tågoperatörerna, BTO, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ, Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, och Museibanornas Riksorganisation, MRO) – JHRF och MRO har fått tillgång till den genom en uppmärksam medlem. Det är förbundens bestämda uppfattning att remisser alltid ska sändas till relevanta branschorganisationer.

Presentation

Som i remissvaret ovan.

STYRELSEN INFORMERAR

är namnet på nyhetsbrev som skickas ut mellan Spårburen-utgåvorna – när det finns informationsbehov. Sedan senast har det sänts ut två sådana hyetbrev och här kommer texten som påminnelse och dokumentation!

Påminnelse om höstmöte

JHRF höstmöte 2017-10-21—22 äger rum i *Direktionsväningen* i *Hotell Fängelset* i Västervik, Fängelsetorget 1. Programmet börjar med lunch på Hotell Fängelset kl 12:10, fortsätter med möten och middag m m lördag kväll, fortsätter med seminarier och lunch på söndag följt av avslutande mötestid – senast kl 16:00 är möteshelgen slut. Möjlighet till rälsbussutflykt lördag fm. För tider, se kallelsen. Deltagande kostar inget, men vi erbjuder enkelrum för 600,-. Dubbelrum går att ordna. Korrigerat sedan inbjudan: **OBS!** att deltagarna ska betala och boka och sina rum själva på tfn 076-136 89 66 eller mejl info@hotellfangelset.se – uppge att bokningen avser JHRF-mötet. Anmälningstiden går ut 2017-10-07, så skynda att boka enligt ovan och anmäl er till anders.svensson@jhrf.se – detta vill vi ha med i anmälan:

- deltagare (samtligas namn och förening),
- eventuella tillval, allergier eller specialkost
- deltagande endast delar av arrangemangen
- i så fall ungefärlig ankomst och avgång
- deltagande i utflykt lördag förmiddag

Förhandsinformation om säkerhetsseminarium

OBS Servera att deltagande i säkerhetsseminariet är obligatoriskt för att också få delta i ansvarsförsäkringen!

JHRF säkerhetsseminarium avses liksom föregående år äga rum 2017-11-11—12 på Hotell Stinsen, Stortorget 3, Hallsberg. Programmet börjar med möjlighet till fika från kl 10:30 varpå seminariet startar kl 11. Vi återkommer med kallelse med övriga tider. Deltagandet kostar 800,- och inkluderar mat, möteslokal och boende. Anmälan senast 2017-11-03 till anders.svensson@jhrf.se – detta vill vi ha med i anmälan:

- deltagare (samtligas namn och förening samt gärna mejladress),
- eventuella önskemål om rumskamrat
- eventuella tillval, allergier eller specialkost
- deltagande endast delar av arrangemangen
- i så fall ungefärlig ankomst och avgång

Detta år fyller JHRF 40 år och tanken är att kombinera säkerhetsseminariet med några jubileumsinslag lördag kväll fr ca 16:00 – lördag kväll är ”jubileumsafton” eftersom förbundet bildades 1977-11-12 på Kalmar Slott, men den har valts såsom mer praktisk. Vi återkommer om jubileumsprogrammet, men det planeras både in-

STYRELSEN INFORMERAR forts

slag kring JHRF-historien och mer framåtblickande aktiviteter samt en jubileumsmiddag. Vi återkommer!

För att underlätta er planering är det tänkt att detta seminarium alltid ska äga rum två veckor innan Hjulmarknaden, så reservera redan nu datumen 2018-11-10—11!

Anders Svensson, Sekreterare
(Nyhetsbrev 2017-09-29)

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

Sprickbildningar i hjul typerna BA 314 / ZDB29 och BA004

Med anledning av hjulhaveri i Italien i våras så har Europeiska unionens järnvägsbyrå gett ut instruktioner för kontroller och åtgärder av vagnar med hjul typerna BA 314 / ZDB29 och BA004. Instruktionerna riktar sig till både underhållsansvarig enhet (ECM) och järnvägsföretag. Se bifogat dokument, JNS UP – Broken Wheels.

Om ni drar vagnar med aktuella hjul typer och ni inte har nåtts av informationen tidigare, t.ex. från ECM, branschorganisationer, vagnägare etc. meddela gärna Transportstyrelsen detta, då vi genom era svar kan få underlag om system för att dela information fungerar som avsett.

Skicka ert svar till jarnvag@transportstyrelsen.se och ange diarienummer TSJ 2017-3525

Med vänlig hälsning, Kristina Lindroth, Handläggare, sektion järnvägsföretag. (TSJ 2017-3525, 2017-09-19)

Järnvägens säkerhetskonferens

Välkommen till Järnvägens säkerhetskonferens 2017

Nu är det dags för årets upplaga av Järnvägens säkerhetskonferens, som för första gången arrangeras av Transportstyrelsen. Välkommen till en heldag med fokus på aktuella trafiksäkerhetsfrågor för järnvägen. Årets tema är *säkerhetskultur*.

Datum: Tisdag 14 november
Tid: 9.30-16.30
Plats: Conventum, Örebro

Program:

En god säkerhetskultur är grunden för att vi tillsammans ska kunna skapa en säker och tillgänglig järnväg för framtiden. Under *Järnvägens säkerhetskonferens 2017* får du möjlighet att inspireras av intressanta föreläsare, träffa kollegor i järnvägsbranschen och utveckla dina kunskaper inom området.

Konferensens fokusområden:

- Vad är en god säkerhetskultur?
- Varför är säkerhetskultur en nyckel för en säker och tillgänglig järnväg?
- Hur skapar vi en god säkerhetskultur?

Ta del av programmet:

transportstyrelsen.se/jarnvagenssakerhetskonferens
Programmet uppdateras kontinuerligt.

Anmälan:

Anmäl dig senast 1 november till konferensen:
transportstyrelsen.se/jarnvagenssakerhetskonferens

Kostnad:

2 200 kronor per person exkl. moms. För- och eftermiddagsfika samt lunch ingår. Anmälan är bindande, men går att överlåta om du får förhinder.

Det finns ett begränsat antal hotellrum avsatta för bokning mellan 13 och 14 november. Bokningsinformation ges i samband med anmälan.

Mer information:

Frågor besvaras av Stig Brahn, Transportstyrelsen
E-post: stig.brahn@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 55 07

Erbjudande: Välkommen på inspirationsmiddag

Kvällen innan Järnvägens säkerhetskonferens finns möjlighet att delta på en inspirationsmiddag. Ett kortare föredrag om förbättringskultur efterföljs av middag. Kostnad för deltagande är 300 kr per person exkl. moms. På plats tillkommer kostnad för dryck. Sista anmälningsdatum för inspirationsmiddagen är 26 oktober.

Datum: Måndag 13 november

Tid: 18.00

Plats: Restaurang Makeriet, Kungsgatan 3, Örebro
(Inbjudan från Transportstyrelsen 2017-09-12)

Temadag om säkerhetsstyrning m m

Inbjudan till temadag om säkerhetsstyrning och övervakning den 13 november 2017 i Örebro.

Transportstyrelsen, sektion järnvägsföretag, har fått önskemål från branschen om att anordna en dag för att diskutera kommissionens förordning (EU) 1078/2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning (CSM övervakning). Det har också visat sig vid granskning av tillståndsansökningar och vid tillsyner att många järnvägsföretag inte har kommit så långt i tillämpningen av denna förordning. Med anledning av detta bjuder vi in till en temadag den 13 november 2017 i Örebro. Temadagen riktar sig till:

- järnvägsföretag som idag har licens och säkerhetsintyg, samt
- de som kommer att behöva byta till licens och säkerhetsintyg, eftersom särskilt tillstånd har upphört som tillståndsform.

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

Syftet med dagen är att försöka skapa en gemensam plattform för tillämpningen av CSM övervakning. Vi inleder med säkerhetsstyrningssystemets uppbyggnad utifrån järnvägsföretagens hantering av egna och gemensamma risker.

Dagen kommer även att innehålla pass om

- ett gemensamt synsätt och språkbruk gällande viktiga begrepp i förordningarna,
- att hålla säkerhetsstyrningssystemet levande och uppdaterat,
- de regelverk som vi ska förhålla oss till och uppfylla, samt
- de olika rollerna i järnvägssystemet.

Vi har också bjudit in SJ AB som kommer att beskriva hur de har infört CSM övervakning i sitt säkerhetsstyrningssystem.

Plats: City Konferenscenter i Örebro, Klostergatan 23

Datum: Måndag den 13 november 2017.

Tid: Vi inleder kl 09.00 med kaffe, programmet startar kl 09.30 och beräknas sluta kl 16.30.

Anmälan: till temadagen skickas till jarnvag@transportstyrelsen.se senast den 31 oktober 2017.

Märk anmälan med Temadag om säkerhetsstyrning och övervakning. Ange även namn, företag och funktion samt eventuell specialkost.

Vi har ett begränsat antal platser och kommer så långt som möjligt se till att en deltagare per företag får plats. Vi vill gärna att ni återkommer så snart som möjligt vid eventuellt återbud.

Om ni har önskemål om fler deltagare anger ni detta i er anmälan. Om det blir platser över kommer vi att kontakta de företag som har önskemål om fler deltagare.

Temadagen är kostnadsfri, lunch och fika ingår.

Välkommen!

(Inbjudan från Transportstyrelsen 2017-09-25)

BRANSCHRÅDSMÖTEN

I år tycks det inte varit något regelrätt branschrådsmöte i Transportstyrelsens regi, däremot ett specialmöte enligt nedan. Presentationerna från detta möte kan läsas/laddas ner från

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/branschrad/branschradet/Moten/moten-2017/taftap-dagen/>

TAP- och TAF-möte 2017-09-21

Kresimir Raguz från ERA berättade att TAP avser att kunna ge resenärerna info och bokningsmöjligheter över hela Europa. EU-regeln är 454/2011 och direktivet 2008/57/EC. Det ska även ge möjlighet att presentera information ombord på tågen. TAF är annat regelverk – för godstrafik. Detta handlar om att få information om tåg, sändningar, vagnar m m. Det vänder sig också till (slut)kunderna. Det ska underlätta datautbyte mellan tågoperatörer och infrastrukturförvaltare. Det ska finnas databaser för rullande materiel, vagnar och intermodalt samt vagnsturer. Man kan utveckla egna system byggd på denna standard. Det finns en förteckning över tekniska dok i EU-tidningen från 2014-12-12.

Stefan Jugelt, också från ERA berättade mer avseende TAP: Det ska hantera information om tidtabeller, tariffer med tillgång och bokning, biljetter, reseinformation och hantering av eventuella klagomål... Även information på stationer och i fordon ska hanteras. Regelverket ska respekteras enligt EC/1371/2007 men ERA ska hjälpa till. Regelverket avser det sammanhängande järnvägsnätet men även järnvägarna med spårvidd 1520 mm. Även betalningar ska kunna hanteras och kontakt med andra kollektiva färdmedel. ERA kan ändra definitionerna. Man kan även rapportera tågavbrott. Dokumentation finns på www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/TAP-TSI.aspx och ändringar på ccm.era.europa.eu/cqweb/. Årliga tidtabeller ska publiceras minst två månader i förväg, ändringar 7 dagar i förväg. Meddelandena är i EDIFACT-format. Någon frågade om bokningar av t ex Stockholm–Budapest ska kunna hanteras? Stefan Jugelt svarade att det inte är ett krav. Järnvägsoperatörerna ska hålla med data. Det ska också finnas information för/till rörelsehindrade. Biljetter byggs dock på affärskontrakt mellan järnvägsoperatörer och biljettsäljare.

Angående säkerhetskrav/-information nämnde han att tekniska standarder inte finns och måste utvecklas av ERA. Dessa kommer i en kommande vers av TAP TSI. Biljett ska kunna komma från en maskin eller skrivas ut hemma. Standard CEN/TS 16406 används för e-biljetter. Det behövs också data mellan tåg och infrastruktur, t ex om stationer. Det behövs åtminstone på och för stationer med internationell trafik. Det ska även användas för information i tågen som stopp, anslutningar m m. Detta gäller åtminstone för internationella tåg. Det finns ingen teknisk metod beskriven i TAP TSI, men den kommer att utvecklas och publiceras i kommande versioner. Man måste komma överens med infrastrukturförvaltarna om rapporteringspunkter. F n handlar det endast om internationella förbindelser. Det finns dock idéer om att också utbyta data om nationella förbindelser. F n pågår utveckling, senare blir det drifttagande – det har blivit förseningar. Det finns ett antal verktyg: MERITS (tidtabeller), PRIFIS (taxor), HERMES (bokningar), PCS/TIS av RNE för tågoperatör/infrastrukturförvaltar-kommunikation. Om TAF har man regionala workshops.

BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Finansiering sker via INEA (Innovation and Networks Executive Agency). ERA hjälper till med detta. Det finns fyra tillämpliga finansieringsprogram. En går det inte till Sverige, men det bör komma. Nationella mål är inte relevanta, TEN-sträckor o dyl prioriteras. Det gäller att starta tidigt, skriv ansökningar klart och koncist samt kolla mot regelverken. Länk: ...

Petra Wermström, Transportstyrelsen, undrade om det fanns någon uppskattning av kostnader för införande? Kresimir Raguz svarade att 10 000 EUR har nämnts och Stefan Jugelt fyllde på med att en kostnad-/nyttoanalys ger större fördelar för kunderna. En del systemdelar finns redan att köpa. Kresimir Raguz fortsatte med att man önskar använda det som redan finns. Stefan Jugelt fortsatte med att allt kan anslutas via Internet. Man behöver inte göra om sitt eget IT-system helt, utan det gäller att identifiera gränssnitten. Det är bara en mindre del centrala data.

Lina Andersson berättade angående Transportstyrelsen som nationell kontaktpunkt att man ska vara en brygga mellan ERA och aktörerna. De senare görs delaktiga och informerade och denna dag är en start på detta. Det finns många berörda: Infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, fordonsinnehavare m fl och Transportstyrelsen känner inte till alla. Man önskar skapa arenor för erfarenhetsutbyte samt anpassa och utveckla regler, men TAP TSI revideras. Rollen är administrativ.

Mats Lindqvist och Stefan Karlsson från Trafikverket berättade om Trafikverkets införande av TAF/TAP. Mats Lindqvist började med att detta är en gemensam fråga för branschen och att arbetet ska ske genom samverkan med målsättningen att detta ska vara driftsatt till 2021. Trafikverket skickade in en plan till UIC 2012, men följer nu den konsoliderade planen. Det finns en handbok för kommunikation mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Det som ska hanteras är bl a ansökan och meddelande om kapacitet. Även trafikledning och -information samt grunddata om infrastrukturen kommer att hanteras genom detta. Indirekt påverkan blir det på uppföljning och fakturering. Systemet består av gemensamma obligatoriska komponenter: CI, common interface (format och systemkomponenter). Det finns kanske möjlighet att köpa in sig i molntjänster för att hantera detta. Därutöver referensfiler (land, företag, platser m m). Det finns processer och standard meddelanden: kapacitetstilldelning, trafikledning, information om tåg och trafik till passagerare, järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Trafikverket påverkas i mycket av detta. Man får se hur man själv påverkas. Det finns path (infrastrukturförvaltare) samt transport och train (järnvägsföretag).

I framtiden kommer järnvägsföretagen att äga tågidentiteten och tar med denna i ansökan. Nu bygger systemet på tågnummer – TAP/TAF ställer krav på innehåll i och format för informationen. Det finns en plattform för extern kommunikation (CI). Innehåll som påverkas av detta: platser, unika identiteter (tåg, plats m m). Man behöver vara med ute i Europa för att påverka.

Spårburen 5/17

Transportstyrelsen har en roll mot ERA i detta. Man ska uppfylla EU-krav men även se vad dessa kan förbättra internt och externt. Någon frågade om Norge omfattas? Mats Lindqvist svarade att de är med. Detta ska fungera fr o m 2021. Man jobbar f n med kartläggning, sedan införande. Någon undrade hur kraven hanteras mot branschöverenskommelser? Mats Lindqvist svarade att branschöverenskommelser har man tagit hand om det där krav saknades. Vissa branschöverenskommelser kanske dock inte kommer med. Trafikverket medverkar i en pilotverksamhet från 2018. Man ska klargöra Trafikverkets påverkan rörande TAP/TAF i branschen. Man ska testa tillsammans med branschen 2020. Koordinering med Trafikverkets kunder ska vara klart senast 2020. Man vill ha projektpartners bland järnvägsföretagen.

Någon frågade om biljetthanteringen? Mats Lindqvist svarade att detta har Trafikverket inte. Samma person frågade om det samarbete för biljetthantering inom kollektivtrafiken som pågår – det kan bli två system att förhålla sig till. Stefan Jugelt rekommenderade att använda samma standards för kommunikation med andra transportsätt. Kommissionen arbetar på att införa textinformation för publika transporter. Någon frågade vilken version av NETX som används? Stefan Jugelt svarade att det inte är beslutat än – man arbetar på detta. Laila Berkhahn, Samtrafiken, meddelade att man redan samlar in alla tidtabeller och att man redan publicera dessa i TAP TSI-format.

Stefan Karlsson fortsatte med MPK (Marknadsanpassad kapacitet). Detta ska stegvis införas mot TAF/TAP. MPK handlar om att frigöra och optimera järnvägens kapacitet. Man ska göra dold kapacitet tillgänglig och kunna teckna avtal successivt. Det blir ökad kundinteraktion och självplanering. MPK ska stödja arbetssätt för path request, path modification (järnvägsföretag), path alternation (infrastrukturförvaltare) och järnvägsföretags harmonisation. Det blir baserat på nya identiteter, men man avser tilldela tågnummer till järnvägsföretagen. Det finns samverkan via bl a JBS. Mats Lindqvist påpekade att man ska göra detta tillsammans. Man ska utnyttja forum inom MPK för detta. Vad betyder detta för respektive organisation? Det är farligt att vänta... Man ordnar kontaktpunkter. Någon frågade om TAF/TAP synkroniseras med MPK? Stefan Karlsson svarade att det pågår diskussion om synkning. Mats Lindqvist framhöll att Trafikverket inte ska belastas er med två förändringar – man ska införa detta på smartaste sätt för branschen. Någon fråga om att uppdatera kodlistor. Mats Lindqvist svarade att Trafikverket gör det för huvudkoder – det kan innebära att uppdatering av underkoder delegeras. Någon påpekade att ingen vill ta i frågan om koder. Mats Lindqvist svarade att dessa läggs upp. Någon påpekade att företagskoder är ett problem. Red svarade att det redan finns företagskoder för alla med fordon. Mats Lindqvist frågade vem som utser företagskoder? Stefan Jugelt svarade att det görs via UIC. Henrik Nyman, Linkon, påpekade att landskod 1174 finns och att Linkon sköter uppdateringen.

BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Camilla Odenteg på SJ AB berättade att deras engagemang handlar om före, under och efter resan. Det berör bara internationella resor. SJ har dock inte försäljning av internationella biljetter. Dessutom berör det bara IT-system. Trafikverket, SJ, Green Cargo och Linkon hade en gemensam masterplan. Linkon har påverkat TAP TSI. Det finns många i tågbranschen i dag, därför är det viktigt att samverka. Samtrafiken är viktig för SJ och andra. *ResPlus* har successivt anpassats till TAP TSI, men också påverkat detta. Sverige är i framkant när det gäller biljettförsäljning. SJ är hyggligt klara med det mesta, tack vare Samtrafiken. Man jobbar också med MPK – detta är inte helt samordnat med TAP TSI, *ResPlus* och interna verktyg. Det går nu att boka om ett helt tåg på fem minuter vid störningar. Passagerarförordningen och TAP TSI går hand i hand. SJ har gjort en hel del m h a appar. Detta är inget att vara rädd för, men det ska göras tillsammans. Någon från Trafikverket undrade hur man jobbat internt för att få det att fungera? Camilla Odenteg svarade att man har många regler, men pratar nyttor. Mats Lindqvist påpekade att TAP och TAF rör internationell trafik, men i praktiken kommer att införas för all trafik för att det ska bli ett sätt för all trafik. Från Linkon påpekades att det gäller att göra avgränsningar – t ex SL behöver inte publicera taxor i hela Europa.

Tommy Ransmark från Green Cargo berättade att man inte kommit så långt med kommunikationen mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag – man jobbar tillsammans med Trafikverket om detta. Man har haft kommunikation med internationella godsoperatörer länge. Dessa kommer inte längre att jobba som kompanjoner – det blir mer som affärskontakter och underleverantörer. Redan för 25 år sedan infördes *RailData* för gods. Det finns två meddelanden: fraktsedelsinformation och statusinformation/vagn. TAF TSI bygger på detta. Man jobbar tillsammans inom *RailData*-gruppen med TAF TSI och det mesta finns redan. Det är dock svårt med location code. Man skickar TAF-meddelanden via *RailData*. TAF ger möjligheter genom gemensamma meddelanden. Staffan Rittgård från Svenska Privatvagnsföreningen, påpekade att medlemmarnas vagnar finns med i tågen och det blir krav att kunna lämna ut vagndata via TAF. Detta finns i ett gammalt system från SJ-tiden där det läggs ut information från verkstäderna. Kan data laddas upp därifrån? Tommy Ransmark svarade att det går. Det gäller att hitta någon broker som kan förmedla frågor om vagnar. Stefan Rittgård påpekade att det pågår ett arbete med att tanka ur information från systemen. Petra Wermström påpekade att vi fått veta hur Green Cargo jobbar externt – hur jobbar man internt? Tommy Ransmark svarade att man ska göra en del anpassningar i IT-systemet.

Petra Wermström undrade hur man ska bidra till implementeringen, hur vill ni ha information och hur samarbeta? Bengt Hultin, DVVJ, svarade att när det gäller persontrafiken måste Samtrafiken ta en stor roll – den kommersiella trafiken är relativt liten. Laila Berkahn svarade att Samtrafiken både representerar samhällsägda och kommersiell persontrafik och man behöver ta rol-
Spårburen 5/17

len tillsammans med andra, t ex med Linkon och få data från all kollektivtrafik. Transportstyrelsen bör ha den samlade rollen. Samtrafiken omförhandlar alla avtal under hösten och vet inte sin framtida roll. Någon framhöll att man behöver någon nationell samlingspunkt och styrning, lämpligen statlig via Transportstyrelsen, men även inom Samtrafiken. Laila Berkahn framhöll att man behöver finansiering för nationella uppdrag. Mats Portinson, IBAB, påpekade att man önskar ta rygg på Trafikverket och införa detta även på Inlandsbanan. Han förtydligade med att Trafikverket gör mycket bra, men saknar biljettförsäljning – Linkon har gjort mycket där. Petra Wermström svarade varken bu eller bä – Transportstyrelsen har två roller att skriva regler och att vara nationell kontaktpunkt. Risken finns att det är tryck om öppna data och det är läskigt att det pågår mycket parallellt som inte pratar med varandra. I Danmark och Norge har man nationell samling kring biljettförsäljning och trafikinformation, men vem har den rollen i Sverige? I samband med avregleringen ska varje företag sköta sig själv. Någon påpekade att det kommer direktiv från EU att man ska kunna köpa biljetter ”överallt”. Ett problem är att det är så disparata delar med många parter i målet – man behöver kraftsamla kring de olika delarna. Petra Wermström påpekade att Transportstyrelsen kommer att lägga ut presentationerna på Branschrådets hemsida och mejla ut länken.

Petra Wermström undrade vad man ser för möjligheter? Någon påpekade att MÅLAB planerar för nya tåg där de vill kunna visa anslutningar, men det finns nu sex olika system – med detta infört ger det möjligheter. Red påpekade möjligheten att enkelt kunna köpa internationella biljetter – det är krångligt nu och där har tåget en konkurrensnackdel mot flyget. Någon påpekade att det blir svårt med de nya persondatareglerna. Dessutom med olika lagstiftning för olika transportslag.

Petra Wermström undrade vilket stöd som behövs och var tror ni att ni kan få det? Är det ett bra sätt att träffas – på detta svarade alla ja. Också att fortsätta få exempel från varandra.

Kommentarer och reflexioner

Red pratade med representanter från både Transportstyrelsen och Trafikverket och känslan är att museitågsbranschen mest berörs indirekt av detta – för de som kör på Trafikverkets spår kommer TAP (som gäller i vårt fall) att vara inbäddat i Trafikverkets system, som dessa operatörer ändå måste ha tillgång till. För de museibanor som ingår i *ResPlus* känns det på motsvarande sätt som att TAP ligger inbäddat i Samtrafikens system. Någon biljettförsäljning (i övrigt) via dessa system är inte aktuell och informationssystem inne i tågen är inte aktuellt för dagens museitåg. Men det är fortsatt bra att bevaka vad som händer och delta på eventuella kommande informationsmöten.

Red passade också på att framföra till särskilt Trafikverkets representant att det som museitågen säljer är upplevelser, inte transporter. Men Trafikverket hanterar ofta museitågen som transporter, särskilt i samband

BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

med banarbeten och andra störningar då bussersättning reflexmässigt framförs som alternativ... (Red 2017-09-21)

FRÅN ThN

Ur budgetpropositionen

...

Kunskapscentrum för arbetslivsmuseer

Regeringen beräknar att tillföra Stiftelsen Arbetets museum 2,5 miljoner kronor fr.o.m. 2018 för ett permanent driftsbidrag till Kunskapscentrum för arbetslivsmuseer. Genom ett permanent Kunskapscentrum för arbetslivsmuseer bedömer regeringen att frivilligkrafterna inom arbetslivsmuseirörelsen kan stärkas.

...

Organisatoriska förändringar på museiområdet

...

De transporthistoriska samlingar och museer som Trafikverket i dag ansvarar för införlivas i Statens maritima museer och regeringen beräknar därför att myndigheten tillförs 47 miljoner kronor fr.o.m. 2018. Regeringen bedömer att Statens maritima museer har förutsättningar att bedriva verksamheten effektivt och med goda möjligheter att utveckla samlingarnas särart och att tillgängliggöra dessa för fler i hela landet.

...

Donation av föremål

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör utreda förutsättningarna för statliga museer att kunna donera föremål genom gåvor även utanför det allmänna museiväsendet (bet. 2016/17:KrU9, punkt 3, rskr. 2016/17:281). Regeringen har beslutat om förordningen (2017:564) om statliga museers förfoganden över museiföremål. Där framgår att de statliga museerna genom gåva får överlåta museiföremål som har ett begränsat kulturhistoriskt och vetenskapligt värde till annan offentlig verksamhet, till museer utanför det allmänna museiväsendet och till ideell kulturarvsverksamhet. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2017. (Red:s understrykning)

...

Bidrag till det civila samhället

Kulturmiljöarbetet i det civila samhället spelar en viktig roll för att nå kulturmiljömålen. Det sker dels genom direkta insatser för att bevara och utveckla en mångfald av kulturmiljöer, dels genom att organisera

Spårburen 5/17

andra människors engagemang och skapa delaktighet och ansvarstagande i kulturarvsarbetet. Under 2016 betalades 8 miljoner kronor ut till arbetslivsmuseer inom ramen för anslag 7:2 *Bidrag till kulturmiljövärd*, en ökning med 2 miljoner kronor från 2015.

Genom beslut om budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1, bet. 2016/17:KrU1, rskr. 2016/17:83) har ytterligare 3 miljoner kronor årligen tillförts bidraget till kulturmiljövärd under 2017–2020 i syfte att skapa ett nytt bidrag till det civila samhällets aktörer inom kulturarvsområdet. Det tidigare bidraget har omvandlats så att det omfattar såväl arbetslivsmuseer som hembygds museer och ideella kulturarvsverksamheter och gäller fr.o.m. den 1 augusti 2017 i enlighet med förordning (2017:628) om statsbidrag till kulturarvsarbete.

Från anslag 7:1 *Riksantikvarieämbetet* beviljades 4,5 miljoner kronor till 19 ideella organisationer som verkar inom kulturmiljöområdet vilket motsvarar knappt hälften av de som sökte."

...

10.5.2 7:2 Bidrag till kulturmiljövärd

...

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag till kulturmiljövärd. Anslaget får även användas för utgifter för statsbidrag till hembygds museer och ideella kulturarvsverksamheter."

...

... anslaget ökas ... samt med 47 000 000 kronor fr.o.m. 2018 med anledning av att de uppgifter och verksamheter som avser bevarande av transporthistoriska samlingar flyttas från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* under utgiftsområde 22 Kommunikationer och införlivas i Statens maritima museer (se även utg.omr. 22 avsnitt 3.6). (Prop 2017/18:1, utgiftsområde 17)

...

Trafikverkets transporthistoriska museer och samlingar

Ansvar för transporthistoriska museer och samlingar är i dag i hög utsträckning samlat hos Trafikverket. Sveriges järnvägmuseum i Gävle är det enda egna museet som Trafikverket driver, men omfattande samlingar vårdas eller visas även på andra ställen i Sverige.

Regeringen har beslutat att Trafikverket och Statens maritima museer ska inleda förberedelser för att föra över uppgiften att förvalta och utveckla Sveriges järnvägmuseum och de samlingar som Trafikverket ansvarar för till Statens maritima museer (N2017/04204/SUBT). Regeringen föreslog i 2017 års

FRÅN ThN forts

ekonomiska vårproposition (prop. 2016/17:100) att de uppgifter och verksamheter som avser bevarande av transporthistoriska samlingar och som finansieras från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* under utgiftsområde 22 Kommunikationer flyttas till utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid. Konsekvensen av förslaget är att utgiftsramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer permanent minskas med 47 miljoner kronor fr.o.m. 2018 och att utgiftsramen för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid ökas med motsvarande belopp. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2016/17:KU26, rskr. 2016/17:305) Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* under utgiftsområde 22 Kommunikationer minskas med 47 miljoner kronor fr.o.m. 2018 och att motsvarande belopp tillförs anslaget 8:1 *Centrala museer: Myndigheter* under utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid. (Prop 2017/18:1, utgiftsområde 22)

Uppdrag att förbereda överföringen av Sveriges järnvägmuseum och de samlingar som Trafikverket ansvarar för till Statens maritima museer

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att förbereda överföringen av Sveriges järnvägmuseum och de transporthistoriska samlingar som Trafikverket ansvarar för till Statens maritima museer den 1 januari 2018. Uppdraget ges med förbehåll för riksdagens beslut i nödvändiga delar.

Trafikverket ska samråda med Statens maritima museer vid uppdragets genomförande.

Trafikverket ska vid genomförandet av uppdraget beakta 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd. Myndigheten ska samråda med Arbetsgivarverket i arbetsrättsliga frågor.

Trafikverket ska senast den 1 november 2017 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) redogöra för de personella konsekvenserna av förändringen. Trafikverket ska löpande hålla Regeringskansliet (Näringsdepartementet) informerat om genomförandet av uppdraget och återrapportera uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 januari 2018.

Bakgrund

Regeringen har i 2017 års ekonomiska vårproposition (prop. 2016/17:100) föreslagit att ansvaret för transporthistoriska museer och samlingar som i dag i hög utsträckning är samlat hos Trafikverket ska överföras till Statens maritima museer. Sveriges järnvägmuseum i Gävle är det enda egna museet som Trafikverket driver, men omfattande samlingar vårdas eller visas även på andra ställen i Sverige. Regeringen anser att Spårburen 5/17

Sveriges järnvägmuseum och de samlingar som Trafikverket ansvarar för bör integreras i myndigheten Statens maritima museer.

Regeringen har vidare i 2017 års ekonomiska vårproposition föreslagit att de samlingar som Trafikverket ansvarar för och som finansieras från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* under utgiftsområde 22 Kommunikationer flyttas till utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid och integreras i myndigheten Statens maritima museer.

Red kommentar: Det är denna skrivelse det hänvisas till i budgetpropositionen ovan. (Skrivelse N2017/04204/SUBT, 2017-06-15)

Förordning (2017:628) om statsbidrag till kulturarvsarbete

Inledande bestämmelser

1 § I denna förordning finns bestämmelser om statsbidrag till arbetslivsmuseer, hembygdsmuseer och ideella kulturarvsverksamheter.

Bidrag enligt denna förordning lämnas i mån av tillgång på medel.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 14 § och 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Ändamålet med bidraget

2 § Det övergripande ändamålet med bidraget är att öka delaktigheten i kulturarvsarbetet och allmänhetens tillgång till kulturarvet.

Förutsättningar för bidrag

3 § Bidrag enligt denna förordning får lämnas för särskilda insatser som syftar till att bevara, använda och utveckla kulturarvet.

4 § Bidrag får lämnas till arbetslivsmuseer, hembygdsmuseer och ideella kulturarvsverksamheter som syftar till att bevara och utveckla fysiska och immateriella kulturhistoriska värden.

5 § Bidrag får endast lämnas till juridiska personer. En ideell organisation som får bidrag ska i sin verksamhet respektera demokratins idéer, inklusive jämställdhet och förbud mot diskriminering.

6 § Bidrag får inte lämnas till en sökande som har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten eller som är i likvidation eller försatt i konkurs.

Ärendenas handläggning

7 § Riksantikvarieämbetet prövar frågor om bidrag enligt denna förordning.

FRÅN ThN forts

8 § En ansökan om bidrag ska vara skriftlig och ges in till Riksantikvarieämbetet. Den sökande ska lämna de handlingar och uppgifter som myndigheten behöver för att kunna pröva ansökan.

Redovisning

9 § Den som har beviljats bidrag enligt denna förordning ska till Riksantikvarieämbetet redovisa hur medlen har använts och vilka resultat som har uppnåtts.

Återbetalning och återkrav

10 § Mottagaren av ett bidrag enligt denna förordning är återbetalningsskyldig om

1. mottagaren genom att lämna oriktiga uppgifter eller på något annat sätt har förorsakat att bidraget har lämnats felaktigt eller med för högt belopp,
2. bidraget av något annat skäl har lämnats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren borde ha insett detta,
3. bidraget inte har använts för det ändamål som det har beviljats för, eller
4. den som har tagit emot bidraget inte lämnar sådan redovisning som avses i 9 §.

11 § Om någon är återbetalningsskyldig enligt 10 §, ska Riksantikvarieämbetet besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget.

12 § Om ett belopp som har återkrävts med stöd av 11 § inte betalas i rätt tid, ska dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635) tas ut på beloppet.

13 § Om det finns särskilda skäl, får Riksantikvarieämbetet helt eller delvis avstå från ett krav på återbetalning enligt 11 § eller ett krav på ränta enligt 12 §.

Bemyndigande

14 § Riksantikvarieämbetet får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

15 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Red kommentar: Det är denna förordning det hänvisas till i budgetpropositionen ovan. (SFS 2017:628)

Motioner om och kring det rörliga kulturarvet

Även i år har det under den allmänna motionsperioden i Riksdagen lämnats in motioner om och kring det rörliga kulturarvet, även om ThN detta år inte gjort något motionsunderlag – det är delvis tidigare års motionsunderlag som lever sitt eget liv... Här är en sammanställning:

Motion 2017/18:86 – Representation från motorhobbyn i berörda myndigheter

Av Sara-Lena Bjälkö (SD)

Motion 2017/18:137 – Industrimuseer för att öka turismen och stärka intresset för teknisk utbildning

Av Said Abdu (L)

Motion 2017/18:196 – Båtcharterföretag och föreningsdriven passagerartrafik

Av Ola Johansson

Motion 2017/18:220 – Bevarandet av det rörliga och det flytande kulturarvet

Av Lars Tysklind (L)

Motion 2017/18:351 – Ersättning till lokförare vid personpåkörning

Av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD)

Motion 2017/18:390 – Avskaffa avgiften för av- och påställning av fordon

Av Jan Ericson (M) – detta är dock redan genomfört för det rullande kulturarvet, meddelar MHRF.

Motion 2017/18:702 – Bevara minnet av varvsindustrin

Av Niklas Karlsson (S)

Motion 2017/18:705 – Fri entré på museer även regionalt och lokalt

Av Johan Löfstrand m fl (S)

Motion 2017/18:1162 – Tillämpningen av vattendirektivet inom kultursektorn

Av Roland Utbult (KD)

Motion 2017/18:1685 – Signalsystem för tågtrafik

Av Jan Lindholm (MP) – handlar om att skjuta på ERTMS-införandet.

Motion 2017/18:2032 – Filial till Flygvapenmuseum i Ljungbyhed

Av Anette Åkesson (M)

Motion 2017/18:2271 – Bevarandet av det rörliga kulturarvet

Av Jan Ericson (M)

Motion 2017/18:2693 – Förutsättningar för förvaltning av det rullande kulturarvet

Av Isak From m fl (S)

Motion 2017/18:3023 – Värna veteranbilsintresset

av Jan Lindholm (MP)

Motion 2017/18:3506 – Den svenska motorhobbyn och det rullande kulturarvet

av Johan Hedin (C)

Motion 2017/18:3526 – Motorsport och motorhobby

av Josef Fransson (SD)

FRÅN ThN forts

Motion 2017/18:3781 – Inköp av Spiggen till Statens försvarshistoriska museer
av Mikael Jansson (SD)

FRÅN ARBETSAM

Wiki Loves Monuments

Fototävlingen Wiki Loves Monuments drar snart i gång igen men börja fota redan nu! Under september månad laddar du sedan upp de bilder du vill bidra med till tävlingen. Se länkarna nedan:

<http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2017/06/WLM.pdf>

<https://www.wikimedia.se/sv/wlm/instruktioner/>

Om Wiki Loves Monuments

Wiki Loves Monuments är en internationell fototävling som arrangeras av Wikimedia. Tävlingen går ut på att man laddar upp bilder av kulturarv på Wiki Commons. I Sverige är det Wikimedia Sverige som är arrangör. ArbetSam är med som samarbetspart. 2014 fick tävlingen en ny kategori – arbetslivsmuseer. Tävlingen är öppen för alla. Bilderna på Wikimedia Commons används på Wikipedia men kan också användas i andra sammanhang av vem som helst.

Det finns fyra kategorier i fototävlingen:

- Arbetslivsmuseer
- K-märkta byggnader
- K-märkta fartyg
- Fornlämningar

Från varje land kommer tio bilder att gå vidare till en internationell final. De tio svenska bilderna kommer att väljas ut av en jury och fotograferna bakom bilderna belönas med priser. Läs mer om tävlingen på Wikipedias sida <https://www.wikimedia.se/sv/wlm/om>

”Wiki Loves Monuments är tävlingen som synliggör och tillgängliggör vårt kulturarv och våra fantastiska arbetslivsmuseer! ArbetSam ser tävlingen som ett bra sätt att sprida kunskap om industrisamhällets kulturarv, vilket dessutom är väldigt vackert.” Anders Lind, ordförande ArbetSam (Via ArbetSam nyhetsbrev 2017-08-30)

Årets Arbetslivsmuseum 2018 – Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri i Kinnekulle

– Jag är överväldigad, det är ett erkännande och kvitto på att vi arbetar i rätt riktning, säger Eric Julihn, ordförande för *Föreningen Stenhuggeriets Vänner* som driver museet.

Juryns motivering i sin helhet: Genom stenhårt ideellt

arbete visas en autentisk och fungerande stenhuggerimiljö där besökaren får kunskap om stenindustrins historia. I föreningens kursverksamhet förmedlas kunskapen med klubba och mejsel i hand. På ett föredömligt sätt engagerar och välkomnar museet en mångfald av besökare. Föreningen är dessutom aktiv i samhällsfrågor som berör industrisamhällets kulturarv.

Om Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri i Kinnekulle: På Kinnekulle i Västergötland finns en av landets bäst bevarade arbetsplatser från det industriella genombrottets tid. Det är Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri, som togs i bruk år 1888 och var i drift till 1970. Idag är stenhuggeriet ett museum som vill visa stenarbetets teknik, miljö och historia. Stenhuggeriet är beläget vid Råbäcks hamn och är ett levande, fungerande och väl bevarat industriminne. Alla maskiner är restaurerade och kan visas i drift. Den ideella föreningen Stenhuggeriets Vänner bildades 1983 och har till uppgift att bevara, vårda och levandegöra Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri och anläggningen ägs av stiftelsen Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri.

Om utmärkelsen Årets Arbetslivsmuseum: Bakom utmärkelsen Årets Arbetslivsmuseum står Arbetets museum i samverkan med Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, Statens försvarshistoriska museer, Statens maritima museer och Sveriges Järnvägsmuseum. Priset består av 25 000 kr, en emaljskylt samt äran. Prisutdelning sker hos Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri i Kinnekulle under hösten 2017. (Via *ArbetSam nyhetsbrev 2017-09-27*)

Arbetets museum får 2,5 miljoner till Kunskapscentrum

Arbetets museum föreslås få 2 500 000 kronor för fortsatt stöd till landets alla arbetslivsmuseer. Genom satsningen på Kunskapscentrum för arbetslivsmuseer kan Arbetets museum nu fortsätta erbjuda kurser och annan fortbildande verksamhet för bevarandet av vårt gemensamma kulturarv.

2013 startade Arbetets museum *Kunskapscentrum för arbetslivsmuseer*, en satsning på kursverksamhet och annan fortbildning för landets ca 1 500 arbetslivsmuseer. Satsningen finansierades genom ett statligt bidrag på 1 000 000 kronor årligen från 2014 till 2016.

2017 fick Kunskapscentrum fortsatt statligt bidrag för ett år. I höstbudgeten som offentliggjordes idag, den 20 september 2017, har Arbetets museums äskan om ett permanent och mer omfattande stöd till kunskapscentrum hör sammats. Arbetets museum föreslås få ytterligare 2,5 miljoner årligen, som läggs till befintligt statsbidrag.

- Vi är oerhört glada för att vi nu kan fortsätta driva Kunskapscentrum som en permanent del av vår verksamhet. Det ökade anslaget kommer att kunna användas till kurser, seminarier, och nätverk för frivilliga inom arbetslivsmuseirörelsen samt marknadsföring av arbetslivsmuseer genom gemensamma projekt och ut-

FRÅN ARBETSAM forts

ställningar, berättar Niklas Cserhalmi, Museidirektör, Arbetets museum.

Sedan kursverksamheten kom igång 2014 har Arbetets museums Kunskapscentrum genomfört 65 utbildningstillfällen för totalt 1 030 deltagare. Kurserna har hållits på arbetslivsmuseer över hela landet och handlat om exempelvis maskinvård, föreningsvård, värdskap, utställningsbygge, ekonomi, marknadsföring och hantering av föremål, arkivalier och byggnader. Förutom kurser för de aktiva på museerna har även ungdomsläger genomförts, med syftet att uppnå en ökad kunskapsöverföring mellan generationer och få fler unga att engagera sig i arbetslivsmuseernas verksamhet och vårt gemensamma kulturarv.

- För Arbetets museum och för vårt Kunskapscentrum är detta en fin bekräftelse på vikten av våra 1 500 arbetslivsmuseer runt om i landet, alla ideella eldsjälur som verkar där och den insats vi gjort hittills för att stötta dem, avslutar Niklas Cserhalmi.

(Pressmeddelande från Arbetets museum 2017-09-20 via ArbetSam nyhetsbrev 2017-09-27 – jfr även Budgetpropositionen ovan; red anm)

E-FAITH

För er som är intresserade av internationellt samarbete finns E-FAITH som är en Europeisk organisation för volontärer och organisationer som är engagerade i industri och tekniskt kulturarv, se <http://www.industrialheritage.eu/> (ArbetSam nyhetsbrev 2017-09-27)

FRÅN SIM

Konflikter och brytpunkter

Inbjudan till Konflikter och brytpunkter – ett seminarium om Bergslagen i förändring

Med stöd från Riksantikvarieämbetet studerade forskningsprojektet Brytpunkt Bergslagen industriarvet som en resurs i förnyelsen av Bergslagen. I en av tre rapporter, *Industrihistoriska värden: formering och omförhandling*, riktades fokus mot fyra fall där värdefulla industrihistoriska miljöer utsatts för akuta hot (Hälleforsnäs bruk, dammsystemet vid världsarvet i Falun, Avestaforsen samt Dannemora gruvor). Bergslagens FoU-grupp bjuder nu in till en kostnadsfri endagskonferens kring mötet mellan kulturmiljövärden, naturmiljövärden och produktionsvärden. Vilka är aktuella konfliktområden och hur byggs samarbeten och möten? Talare är bl. a. representanter för Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Jernkontoret.

Tid: Tisdagen den 28 november 2017, kl. 10:00-15:00
Plats: Riksantikvarieämbetet, Storgatan 41, Stockholm.
Kostnad: Seminariedagen är kostnadsfri, inklusive välkomstkaffe, lunch och eftermiddagsfika. Begränsat antal deltagare.

Obligatorisk anmälan till jan@geijerstam.se, senast tisdagen den 7 november. Ange gärna även organisatorisk hemhörighet. För fullständig inbjudan och program se bilaga eller gå till www.raa.se/aktuellt/kalenderhandlingar/konflikter-och-brytpunkter-seminarium-om-bergslagen-i-forandring/
Välkomna! (Mejl från SIM 2017-10-04)