

Branschseminarium 2011-10-29

Plats: Konferensrummet, Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle

Tidpunkt: 10:00

Deltagare enligt lista (28 st)

1 Inledning

Robert Sjöo hälsade välkommen och Morrgan Claesson berättade om en pendyl från BJ som hängts upp på väggen i konferensrummet och dess historia – den har nu skänkts till SJVM för att bevaras för framtiden. Ragnar Hellborg meddelade att han skulle fungera som moderator och lät de närvarande presentera sig – se deltagarlistan.

2 Aktuellt om Trafikverkets museer

Robert Sjöo berättade att det är lite rörigt just nu på Trafikverkets museer, som under årens lopp varit föremål för flera utredningar. Nu är inriktningen att man ska minska från fyra arenor till två samlade arenor, Gävle och Kjula. Museet i Ängelholm överförs till kommunen – kommunstyrelsen tog beslut om detta 2011-10-24. Trafikverket fortsätter att bidra till museet i Ängelholm med 5 MSEK 2012 och totalt 15 MSEK under fem år. Museets problem är att man bara har ett indirekt uppdrag från regeringen, bara uttryckt som ett allmänt myndighetsansvar för sitt kulturarv. Verksamhetsidén är att med historia som grund ta sikte på framtiden. Anders Johansson berättade att JHRF av andra skäl kommer att ta kontakt med näringsdepartementet angående Trafikverkets regleringsbrev och undrade om man skulle ta upp detta också? Robert Sjöo svarade att det fick man gärna. Peter Alsén undrade om alla museer är placerade under kulturdepartementet? Robert Sjöo svarade att de flesta är det, men att det finns undantag. Pierre Marklund undrade över placering av museerna för luftfart och sjöfart? Robert Sjöo svarade att sjöfart och militär luftfart ligger under kulturdepartementet. Civil luftfart finns hos LFV och omfattas av utredningsarbete parallellt med Trafikverkets museer. Peter Alsén undrade om det han hört om ett transportmuseum på Gärdet? Robert Sjöo svarade att det utreds, men mer som ett *Science Center* utan museala ambitioner.

Robert Sjöo visade *Unescos* definition på ett museum. SJVM har tre mål: samla, veta och visa, Anslaget 2010 var 39,9 MSEK och 2011 blir det 34,9 MSEK. Man har 41 tjänster, 20 timanställda och tillsammans 44 årsverk (2010). JvmV ger med sina 1 200 medlemmar museet ytterligare 5 årsverk ideellt. I samlingarna finns 500 fordon, mer än 100 000 föremål och mer än 1,5 miljoner foton. Man bedriver tågtrafik med eget trafiktillstånd och har totalt 90 000 besökare + 70 000 st i Sveriges Vägsmuseum (i Borlänge). Carl-Erik Olsson undrade hur det fungerar med trafiktillstånd för verksamheten i Ängelholm? Robert Sjöo svarade att de inte har något eget utan går under SJVM allmänt. Jonas Sjöberg undrade vad som skulle hända med arkiv m m i Ängelholm? Robert Sjöo svarade att samlingarna fortfarande ska ha staten som ägare – en del kommer dock att flyttas till Gävle.

Peter Alsén undrade hur många anställda per miljoner invånare SJVM har jämfört med andra länders motsvarande museer? Robert Sjöo svarade att han inte visste – de nationella järnvägsmuseerna i de övriga nordiska länderna har färre anställda (men länderna har också mindre befolkningar; antecknarens anm). Lars Granström påpekade att enligt kommunens önskemål skulle Region Skåne bli inblandade i två järnvägsmuseer – vill de bli det? Robert Sjöo svarade att det var en intressant fråga... Han fortsatte med att avsikten är att avveckla den publika verksamheten i Pylonen (Trafikverkets huvudkontor), utveckla Sveriges

Vägmuseum i Eskilstuna (Kjula) samt överföra museet i Ängelholm till annan huvudman – Ängelholms kommun vill utveckla samlingarna m m med 7 MSEK/år. SJVM planerar också en kraftig avveckling av järnvägsfordon, renodla tågtrafikkoncept samt ökade ideella insatser, och hänvisade till pågående FAS3-projekt (eller motsvarande).

Robert Sjöo fortsatte med att de flesta statliga museer ligger under kulturdepartementet, men de kan eller vill troligen inte ta över SJVM, som dock är en kostnadseffektiv verksamhet jämfört med andra statliga museer. *Statens Maritima museer* är en av Sveriges största museimyndigheter med en omsättning på 100 MSEK och 200 årsverken. Det publika intresset är störst för bra transportmuseer men också minst för dåliga transportmuseer. Johan Vinberg undrade varför kulturdepartementets intresse för SJVM är svagt? Robert Sjöo svarade att han tror att det är av rädsla för konkurrens om befintliga anslag och Torsten Nilsson fyllde på med att det blir nog inte några nya museer. Robert Sjöo fortsatte med att i jämförelse med andra museer har SJVM en låg kostnad per besökare. Man har följande *styrkor*: Samlingar i världsklass, ett starkt varumärke, trafiktillstånd, positiv personal, kostnadseffektiv verksamhet, ideellt engagemang, stora markområden, ett stort allmänintresse för historia och resande samt internationellt anseende.

Christer Svensson påpekade att inget annat statligt museum har så stort ideellt engagemang i bakgrunden. Björn Wesström undrade om det är en nackdel att vara utanför kulturdepartementet? Robert Sjöo och Torsten Nilsson svarade att det är de svängiga förutsättningarna för verksamheten som är besvärande annars är det nog snarare en fördel. Robert Sjöo fortsatte med att museet har följande *svagheter*: Bristfälliga lokaler, en liten arbetsstyrka, stora oregistrerade och (för) omfattande samlingar. Man har också ett antal *möjligheter*: koncentration av verksamheten, samordning med luftfart, samverkan med kommuner och turistnäringen, mer samverkan med transportnäringen samt en organiserad samordning med kulturmiljövården inom Trafikverket.

Robert Sjöo fortsatte med att det finns ett antal *hinder/hot*: Otydligt uppdrag från regeringen (det största hindret), bristande resurser från ägaren, stora investeringsbehov för bevarande o utveckling. Det finns ett antal *risker*: fortsatt underfinansiering, minskat intresse från omvärlden samt ett växande gap mellan ledning och personal, vilket kan leda till kompetensflykt. Följande strategier gäller för perioden 2012—2014: Att få ett tydligare uppdrag från regeringen, att synergierna mellan målområdena behålls, ändamålsenliga lokaler i Gävle för förvaring av samlingarna, en investeringsplan för den publika verksamheten i Gävle och Eskilstuna (Kjula) samt utvecklad personalorganisation. ”Det gäller inte museet eller Trafikverket utan en bra lösning för staten.” Sammanfattningsvis gäller det uppdraget, investeringar, samordning och samverkan.

Johan Vinberg funderade om inte det var finansministern som var problemet – förbunden avser att skriva till näringsdepartementet, kulturdepartementet och finansdepartementet! Pierre Marklund föreslog att rida på vågen av turistsatsningar. Robert Sjöo svarade att besökssiffrorna går åt rätt håll och Gävle kommun har valt SJVM som förstahandsmål för turister. Lars Lindström föreslog att gå på partierna och ta reda på vilka personer inom dessa som man ska kontakta. Torsten Nilsson påpekade att det är viktigt med ett starkt Järnvägmuseum och att den ideella sektorn bör stötta detta – har man tänkt på den egna rollen mot den ideella sektorn? Robert Sjöo svarade att man har framhållit detta, men det handlar om pengar – han skulle vilja ha en morot i kontakterna med den ideella sektorn att kunna dela ut pengar. Torsten Nilsson fortsatte med att museet inom den maritima sektorn

arbetar för kunskapsöverföring och det skulle också järnvägssektorn behöva. Robert Sjöo höll med och påpekade att det återigen handlar om pengar...

Björn Wesström berättade att han och de andra på förbundens Almedalsplats träffat Monica Green från trafikutskott som inte visste något om detta. Peter Alsén meddelade angående Herrljunga så har Per-Åke Lampemo berättat att lokstallet ska avvecklas – NJ kan tänka sig att köpa lokstallet, men behöver en bra inköpskostnad och vettiga driftskostnader. Avsikten är inte att bedriva trafik i området; det handlar mer om uppställning och att bevara den kompetens som finns i Herrljunga. Lars Granström undrade om det också ingår överföring av samlingarna? Peter Alsén svarade att dessa kan man tänka sig att köpa – detta diskuteras tillsammans med lokstallsövertagandet. Anders Johansson påpekade att det är viktigt att spara spåranslutna lokstall inom bevarandeverksamheten.

3

ATC / ERTMS

Martin Öhlin inledde med att SJVM inte bara avvecklat samlingar – man har även tagit över en Y1 och två X1 (de senare för att kunna bevara en fungerande). Man arbetar på ett B-lok som ursprungligen sponsrats av SJ maskin att få en installation av ATC gjord i detta. När föreningen som jobbat med detta (Föreningen Ängeloket) skulle upplösas tog SJVM tillbaka loket för att fortsätta projektet (mot ERTMS) – det finns dock ingen dokumentation av det man gjort och inga kontakter tagna med Transportstyrelsen. Han visade kablarna till ATC-antennen. Problemet är att någon har plockat ur ATC-anläggningen, men man har dock annan utrustning att använda. Förarplatsen är något ombyggd. Presentationspanelen finns bakom kaffebordet. Även antennerna har tagits bort. Ambitionen är att komma vidare om medel tillförs och arbetet utförs i Ängelholm - verkstadsdelen där släpper Trafikverket inte. Det finns också ett embryo till frivilligverksamhet i Ängelholm. Ragnar Hellborg påpekade att trafik sker i JvmV regi. Carl-Erik Olsson undrade hur strömförsörjning ordnats? Martin Öhlin svarade att ett hållrum i tendern används för batterier – detta kompletteras eventuellt med en Pyle-generator. Jonas Sjöberg undrade över kostnaden? Martin Öhlin svarade att man hittills äskat 200 000 SEK. Peter Alsén undrade hur man påverkar ångpådraget? Martin Öhlin svarade att en lösning som innebär att det går ut i skorstenen i stället är påbörjad, alternativt röda lampor m m som visar föraren att denne ska strypa ångpådraget. Anders Johansson berättade om en holländsk lösning utan att strypa detta och där man anser att vagnarnas broms räcker – ångan släpper man rakt ut. Martin Öhlin avslutade med att han vill komma igång med praktiska tester.

Anders Johansson framhöll att ERTMS-frågan är väsentlig för JHRF-föreningarna: NJ blir instängda om två år och ÖJS är redan instängda. JHRF och SMoK sökte pengar från RAÄ för två ERTMS-projekt, men fick 60 000 SEK till JHRF för deltagande i möten, konferenser och resor – inte pengar till studium av tekniska lösningar. Det var ett möte i anslutning till årets vårmöte med två personer från Trafikverket, utpekade av Gunnar Malm, och Morrgan Claesson, Anders Johansson och Rutger Friberg. Det blev senare andra från Trafikverket för de fortsatta kontakterna: Sven-Håkan Nilsson som basar för Trafikverkets ERTMS-projekt och Jan Åström från NRSA, som är Nordiska Referensgruppen för Spårgående arbetsfordon. Uppdelningen inom JHRFs ERTMS-grupp har blivit att Morrgan Claesson svarar för ekonomifrågor och Anders Johansson teknikfrågor.

Anders Johansson informerade om gruppens arbete: JHRF (deltagare enligt ovan), den danska motsvarigheten DVF (Anders Dörge) och NRSA (enligt ovan) har bildat en arbetsgrupp. Man har kontakt med svenska *Trafikverket*, danska motsvarigheten *BaneDanmark*, svenska

Transportstyrelsen, danska motsvarigheten *Trafikstyrelsen* och europeiska motsvarigheten *ERA*. Den svenska bakgrunden är att första ERTMS-installationen (Botniabanan) redan är i trafik, Ådalsbanan kommer 2012, första delen av södra stambanan (Lund—Hässleholm) kommer 2014—15, sidobanor med början 2012 och Öresundsbron 2013—15. I Danmark blir det Öresundsbron enligt ovan, fortsatta driftstarter till 2021 men olika system huvudbanorna och Köpenhamns S-bana. Man har konstaterat att problem för musei- och banunderhållsfordon i princip är desamma: litet antal fordon av samma typ (med verifikation, nykonstruktion m m för i stort sett varje fordon), oftast bullrig och skakig förarmiljö och att föraren oftast inte har tid att följa en display – skillnaden är finansiering! En väg till en (ekonomiskt) möjlig lösning är standardiserad utrustning, verifikation på systemnivå, installation som kan utföras av föreningsmedlemmar (eller motsvarande), utrustning uppfyllande ERA, TSI och EN-krav samt utrustning som klarar ERTMS level 3.0 Basic.

Anders Johansson fortsatte med att fordonskraven är ett godkänt bromssystem (UIC, EP), förarövervaknings-/kraftreduktionssystem (SIFA, elektrisk övervakning) samt begränsad sth (till 120 km/h). Verifieringen ska utföras av leverantören och ingen annan verifiering ska krävas! Idag är kostnaden för utrustning inkl verifikation i värsta fall 20 MSEK/fordon, med förenklad verifikation blir det ca 1,2 MSEK för utrustning och 0,3 MSEK för verifikation – kostnaden sjunker dock med större volym, varför standardisering behövs! Han visade ett principalschema för en standardiserad utrustning, som till större delen består av gränssnitt mot annan utrustning. Trafikverket stöder denna lösning, den kan accepteras som en s k ”intermediate solution” och de första kontakterna med leverantörer är inledda. Fortsatta steg är att ha möten med Trafik- och Transportstyrelserna, kontakta en verifieringsfirma, få fram ett ramavtal med en eller flera leverantörer, få till en första installation (banarbetsfordon 2012, museifordon 2014?), förhandla fram ett avtal med myndigheter om finansiering (kontakt med infrastrukturministern har tagits och JHRF/FEDECRAIL har träffat departementen) samt övertyga ERA att detta är en realistisk lösning för hela EU! Men det finns många underliga fordon att få in utrustningen i...

Anders Johansson berättade att detta nu har tagit en ny vändning – JHRFs arbetsgrupp tillsammans med Sven-Håkan Nilsson (Trafikverkets chef för ERTMS) träffade Björn von Sydow 2011-10-28 efter att ERA 2011-10-27 har sagt ja till den lösning som ovanstående grupp jobbat med i Sverige – nu gäller att det ska bli en färdig lösning i april 2012 för gul-fordonen för Botniabanan. De spelare som finns är Ansaldo, Siemens, Alstom och Bombardier som leverantörer. Peter Alsén undrade över kommunikationen? Anders Johansson svarade att den ingår. Björn Wesström undrade över kostnaden? Anders Johansson svarade att utrustningen kostar ca 1,2 MSEK och verifikationen ungefär lika mycket – det är mer dokumentjobb. Peter Alsén undrade vem som betalar vad? Anders Johansson svarade att kostnaden ligger till en del i utrustning i loket, vilket kommer att totalt kosta ca 30—50 MSEK på tjugo år. Föreningarna kommer att behöva jobba själva ideellt med installationen – stöd från Trafikverket jobbas det på. Morrgan Claesson fyllde på med att en del av de pengar Trafikverket sparar på att inte behöva installera och underhålla signaler ska gå till föreningslivet. Lars Granström undrade över andra länders intresse? Anders Johansson svarade att endast Sverige och Danmark har tagit nationella beslut om införande – ERTMS finns dock på delar av bannätet i vissa andra länder. Peter Alsén fyllde på med att i Tyskland har DB netz sagt nej till införande av ERTMS. Anders Johansson svarade att det handlar om att få staten att betala...

Anders Johansson inledde med att frågan kom upp på förra branschmötet – sedan dess har det hänt att SJVM ska avveckla de fordon reservdelarna ligger i. Punkter att fundera på: gemensamt reservdelsförråd (föreningarna har varit bra på att plocka på sig delar själva), reservdelsdatabas, vad händer med SJVMs reservdelar, kompetensutbyte, verktyg, upparbetning, testning, nytillverkning och nykonstruktion. Lars Lindström förordade ett gemensamt register i st f d:o förråd. Anders Johansson meddelade att man jobbar på en Scania 800-motor-/rälsbusdelsdatabas. Peter Alsén meddelade att NJ har en sådan databas nu och har fem anställda som jobbar med detta – man vill dessutom avveckla delar till äldre vagnar som man inte längre har kvar.

Torsten Nilsson undrade om inte detta är ett potentiellt kulturarvslyftsprojekt? Han berättade att *kulturarvslyftet* går ut på att människor ska anställas för att jobba med digitalisering av samlingarna, att det ska omfatta 4 400 personer (en fördubbling av museernas nuvarande antal anställda) och ska sjasättas 2012-01 samt riktar sig till utförsäkrade från arbetsmarknaden. Robert Sjöo undrade hur det fungerar i Nässjö? Peter Alsén svarade att det fungerar bra, men man har inte pengar för att sysselsätta fler. Torsten Nilsson fyllde på med att i kulturarvslyftet finns det handledarpengar om 5 000,-/anställd. Peter Alsén underströk att det behövs en handledare och NJ har fått bidrag till en del av dennes lön. Rolf Sten underströk att man ska komma ihåg att FAS3 kan försvinna genom politiska beslut, men att de man fått också kan försvinna till andra jobb. Anders Johansson påpekade att det kan behövas när databasen ska byggas upp – i startfasen behövs många som hjälper till, på längre sikt räcker det med 2—3 anställda för förråden. Johan Vinberg påpekade att det tagits riksdagsbeslut om att inga nya FAS3-anställda ska tillkomma, men varje kommun har andra personer att erbjuda. Pierre Marklund framhöll att kan vi visa upp en vettig verksamhet att sysselsätta andra med så är detta världens chans – vi behöver hjälp med att få i gång detta.

Björn Wesström berättade att SKÅJ har undersökt detta men för SKÅJ var problemet att få till arbetsledning. Rolf Sten framhöll att olika anställningsbidrag finns det alltid, det viktiga är kunnig handledning. Lars Lindström föreslog att koncentrera sig på databas. Peter Alsén undrade vem som kan bygga upp databasen – NJ har en enkel lösning, men något som ska fungera gemensamt? Mats Inge Eriksson undrade vem som gör detta – ingen i MfGDJ har tid med att jobba med en databas. Johan Vinberg påpekade att kostnaden för en databas är småpengar i hyra på serverhotell – sådant som databaser finns det alltid någon som kan hjälpa till med, men som inte kan jobba praktiskt i föreningarna. Anders Johansson berättade att inom Scania 800-motor-/rälsbusdels-gruppen verkade detta vara klart möjligt. Peter Alsén framhöll att det blir skillnad på volymer om delar blir nytillverkade för varje enskild förening eller om det görs tillsammans.

Anders Johansson fortsatte med att en del handlar om behov av nya material. Det behövs också utrustning för testning och även nytillverkning av verktyg, lista över befintliga sådana och var de finns. Dessutom exempel på jobb som är gjorda, t ex utredningar som SJ gjort och som nu finns i databasen. Carl-Erik Olsson framhöll att tillgång till kataloger med artikelnummer gör det enklare att få tag i delar, men vad gör man när man inte vet vad det är för delar? Morrgan Claesson svarade att man då frågar på *Järnvägshistoriskt Forum*. Rolf Sten påpekade att han känner igen problemet från registreringen av bilder och föremål: att ta reda på eller skapa nomenklatur. Man behöver också registrera reservdelar och har ett verktyg (SOFI) att jobba i som kan användas av andra – det kan vara något att jobba utifrån. Martin Öhlin fyllde på att alla SJVMs reservdelar på *Tillfället* registreras f n.

Ragnar Hellborg berättade att det svenska regelverket bygger på Järnvägslagen (SFS 2004:519), järnvägsförordningen (SFS 2004:526) samt EUs tre järnvägspaket (om de europeiska järnvägarnas harmonisering) som måste implementeras i EU-ländernas lagstiftning. Transportstyrelsen har gett ut ett antal föreskrifter/författningar. Därutöver har varje infrastrukturförvaltare och/eller järnvägsföretag sina egna (detaljerade) regler. Dessa senare måste godkännas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen regelbok för spårburen trafik innehåller "allt" och utges årligen – han rekommenderade denna. MROs inställning är att regelverket ska tas på största allvar och man ska följa det. MRO anordnar därför ett säkerhetsseminarium under kommande vinter. Däremot är MRO inte nöjd med regelverkets utformning, t ex att EU-reglernas undantag för museitrafik inte alltid utnyttjas. Han frågade om JHRF håller med om detta? Anders Johansson svarade att det gjorde JHRF men han framhöll också att det ska stå *museitrafik på järnväg* i dessa undantag, inte *museijärnväg*.

Ragnar Hellborg fortsatte med frågan om Transportstyrelsens avgifter. De presenterade en utredning om avgifter på sina tjänster 2010-06-30 och MRO tillsatte då en arbetsgrupp (bestående av Ragnar Hellborg, Björn von Sydow och Sven Fredén). Det blev stor medial turbulens kring avgifterna under juli 2010. Transportstyrelsen sände ut en remiss på förslaget i augusti 2010 där konsekvenserna för museibanorna lindrats. I denna stod att ökade kostnader med 0,1% av trafikintäkterna var följderna för järnvägsföretagen, men för en stor del av MRO-föreningarna varierade det från 30—40 % till 3—4 %. Arbetsgruppen besökte Transportstyrelsen i september 2010, vilket först blev en framgång (avseende fordonsregistret), sedan ett fiasko (jurister gick inte med på detta – varken att museibanorna skulle slippa registreringen av sina fordon eller åtminstone avgiften). Slutsats var därför: Det går inte att långsiktigt lita på Transportstyrelsen, därför agerar MRO för politiska lösningar. Anders Johansson framhöll att det kan bli stora kostnader för anlitan av tredje part vid nyregistrering – därför rekommenderade han registrering av alla fordon nu! Ragnar Hellborg fyllde på med att ta i bruk ett lok krävde svar på frågor om driftskompatibilitet...

Arbetsgruppen fortsatte under våren 2011 med insamling av underlagsmaterial, gick igenom EU-direktiv, koncentrerade sig på fordonsregisteravgiften, men bevakade också lokförarkörkort. I dokument angående registrering av fordon (JvSFS 2007:7) nämns inte museifordon, men detta följer Järnvägslagen, som bygger på Proposition 2006/07:45 där undantag medges för regionala järnvägsnät och museitrafik avseende kapacitetstilldelning, avgiftsättning, driftskompatibilitet m m. I denna proposition står på sid 75 en hänvisning till artikel 14.4 i EU-direktivet 96/48/EG och 2001/16/EG i sin lydelse 2004/50/EG. Artikel 1 i EU-direktiv 2001/16/EG ändrades i EU-direktiv 2004/50/EG genom att ett undantag för lokala nät och nät för musei- och turiständamål infördes. Behörighet för lokförare gick från proposition via motioner till beslut.

MROs arbetsgrupp hjälpte Björn von Sydow att skriva en motion som blev en stor framgång vid såväl Trafikutskottets behandling som vid riksdagens beslut. Denna nya skrivning – med undantag för museitrafik – gäller från 2011-07-01. Johan Vinberg förtydligade att orsaken till motion var att det inte stod något om museitrafik i Transportstyrelsens remiss. Ragnar Hellborg fortsatte med att riksdagen också ville utreda att (avgifter för) registrering, järnvägsinfrastruktur och -fordon inte ska gälla för museijärnvägar. Avgifterna ska i steg 2 gälla från 2012-01-01 om vilken en remiss sändes ut från Transportstyrelsen i juni 2011. Enligt denna remiss införs inga avgifter för museitrafik för tillståndsprövning, tillsyn, godkännande av trafikplatsnamn och utbildningsplaner under 2012. I nästa proposition av 2011-07-06 tog man med att undanta museijärnvägar och museifordon från

driftskompatibilitetsdirektivets tillämpning. Debatt och beslut i kammaren förväntas 2011-11-09 för att lagen sedan ska träda i kraft 2011-12-01. Fakturor för 2011 har börjat komma avseende registrering av fordon och MRO förbereder nu att anmäla Transportstyrelsen inför förvaltningsdomstolen med underlag från tre pilotföreningar.

Angående fortsatt agerande av MROs arbetsgrupp så har den träffats några gånger efter sommaren och Transportstyrelsen har tillsatt en utredare för att klargöra hur museiföreningarna ska hanteras i avgiftsfrågan. Arbetsgruppen hoppas att inom en snar framtid träffa utredaren. Anders Johansson påpekade att en av de tre utsedda pilotföreningarna kan bedriva trafik på statens spår (detta har dock inte utnyttjats under de tre senaste åren; antecknarens anm). Lars Granström framhöll att det tar lite tid med EU-direktiven – i det ursprungliga direktivet fanns inte undantaget med, detta uppmärksammades av FEDECRAIL och man fick inlagt dessa undantag, men Sverige var dock för snabbt att anta det ursprungliga EU-direktivet.

6 Buller

Johan Vinberg framhöll att *Miljöbalken*, som är från 1993, egentligen är en ganska dålig lag. Under denna ligger *emissioner, markföroreningar* (t ex vid ett lokstall; det gäller att ha klart vem som har ansvar). Anders Johansson påpekade att det har blivit bra skrivningar i avtal med Trafikverket vid övertagande av lokstall från dessa. Johan Vinberg fortsatte med att lagen även omfattar *buller* – men gäller det oss? Det gäller museijärnvägar som kör kontinuerligt. Förut gällde rätten att utöva sin verksamhet för den som kom först till en plats, nu har man rätt att klaga över kontinuerliga störningar utan undantag. Anders Johansson påpekade att det finns skillnader avseende enstaka störningar – dessa ska inte hanteras som ett bullerärende. Johan Vinberg svarade att det finns risk för att handläggaren inte fattar detta. Anders Johansson påpekade att problemet särskilt gäller verksamhet som pågår kl 22—06. Johan Vinberg påpekade att man har oftast också statisk verksamhet vid anläggningar, t ex verkstäder. Därför gäller det att se över bullerkällor som ständigt är igång. Anders Johansson påpekade att gamla fläktar inte är något problem, däremot ska nya anläggningar följa de nya reglerna. Pierre Marklund undrade när det är gammalt? Johan Vinberg svarade att det är anläggningar från före 1993. Torsten Nilsson underströk att föreningarna ska vara försiktiga i sina kontakter med omgivningen – åtgärda så mkt som möjligt! Johan Vinberg varnade för rättshaverist och att ärendet går vidare till länsstyrelsen, eftersom de ej går ut och kollar i verkligheten. Torsten Nilsson fyllde på med att det finns mycket starkare handläggare på länsstyrelserna. Johan Vinberg avslutade med att man inte heller ska underskatta sina grannar.

7 Nationell järnvägsdatabas

Rolf Sten inledde med frågan varför en rubricerad? Han svarade med att all information då kan finnas samlad under en portal, där varje intressent sköter sin del ensam eller tillsammans med andra. Det som behövs är ett gemensamt regelverk för metadata, utbildning, att den är framtidssäkrad, säkerhetskopierad och klarar teknikskiften. Anders Johansson påpekade angående ritningssamlingar i landsarkiven att det vore bra att få veta när någon scannar så att det görs en kopia. Rolf Sten svarade att man är öppna för detta. Anders Johansson påpekade maskinbyråarkivet i Riksarkivet är intressant. Robert Sjö påpekade att detta finns inscannat av Jonny Hallgren. Rolf Sten fortsatte med att det kan omfatta driftplatser, bandelar, järnvägars historia och fotoarkiv. Han visade ett exempel på information om driftplatser. Många kan hjälpas åt med detta. Morrgan Claesson undrade om man kan klicka vidare till

bilder? Rolf Sten svarade att det kommer. Gör man detta så gör alla på ett likadant sätt. Bilder som publiceras på Internet är lågupplösta.

Anders Johansson undrade om det finns några regler för museerna att ta betalt för bilder? Robert Sjöo svarade att det finns många olika regler, t ex om fotografier som ska tjäna pengar till annat, och att det kan vara bra att lägga ut dem högupplösta. Rolf Sten fortsatte med att JvmV kommer att köra en kurs i bildanalys 2011-11-23—25 och att man var välkommen att anmäla sig. Lennart Lundgren fyllde på med att han kan visa lite i förväg 2011-11-22. Torsten Nilsson undrade om man var nöjda med SOFI Reflex och kopplingen till KSAM-sök? Rolf Sten svarade att den är rätt så bra – export och import finns. Robert Sjöo fyllde på med att man är nöjda med att det är prisvärt. Peter Alsén undrade om det är specialgjort för SJVM? Robert Sjöo svarade att det är gjort för museer och några hundra sådana använder det.

8 Dokumentation

Jan Långström inledde med att mycket redan sagts. Det handlar om att dela på reservdelar, foton m m. Men dokumentation behövs. Gamla grejor och glada amatörer innebär ofta att ritningar m m saknas, eftersom mekandet är roligare än pappersarbete. MBV har ändrat sin säkerhetspolicy så att man ska arbeta för likartade säkerhetsföreskrifter över hela landet för museal trafik – vi arbetar gärna på egen hand, men måste bli bättre på att samarbeta. Vad har hänt? Några bra initiativ, alla som var med på rälsbusstmötet tyckte att det var bra men gick hem och gjorde något annat. Var ligger problemet? Blyghet (det kan finnas guldkorn ändå), attityden att klara oss själva samt att man vill ha för att ge. Han framförde ett antal idéer: En websajt, sändlista, *Wiki* och arbetsgrupp. Man kan t ex filma en ångloksreparatör i arbete. Han skulle vilja intressera några för en arbetsgrupp.

Morrigan Claesson tyckte att det var ett bra taget initiativ och framhöll att det är bra att jobba i nätverk. Carl-Erik Olsson påpekade att han pratade med Anders Öster om detta 2011-10-28 och det finns fastställda föreskrifter och egna erfarenheter – det bör bli två avdelningar för dessa. Jan Långström berättade om en erfarenhet av att erfarenhet hjälpte. Johan Vinberg föreslog att låta JHRF och MRO gå ut m information om detta, t ex i *Järnvägshistoriskt Forum*. Ragnar Hellborg föreslog att Jan Långström skriver ett uttalande och att JHRF och MRO (och Järnvägshistoriskt Forum) publicerar detta. Johan Vinberg berättade om en holländsk förening som har en chef för dokumenterandet – det ska dokumenteras före och efter renovering inklusive arbetsmetoder. Dessutom om rekonstruktion av körmetoder från en film.

Carl-Erik Olsson tyckte att detta förslag påminna om Tommy Lagers *Järnvägsbyrå*. Robert Sjöo tyckte att SJVM bör ta ansvar för detta, men man ska kunna klara Trafikverkets hantering av brandväggar m m – han vill gärna ha en grupp att jobba med. Jan Långström föreslog att ”forumet” gärna borde vara slutet för att kunna lägga ut information mer fritt. Björn Wesström föreslog en loggbok för alla fordon. Pierre Marklund såg ett allmänt behov, men vad ska man börja med? T ex kan JHRF och MRO ordna utbildningar med att lära ut erfarenheterna från SJVM – det går alltid att börja, men bör gärna börja i rätt ände. Dessutom måste man knyta till sig förmågor som kan ny teknik. Rolf Sten svarade att det går att skapa användargrupper... CD åldras, därför är det bra att lagra på nätet. Lars Granström framhöll att någon startar entusiastiskt med risk att man blir beroende av denna person – därför är det bra med nätverk. Pierre Marklund framhöll att man därför efterlyser central kunskap om detta; tekniken börjar bli mogen nu. Kontakta Jan Långström, janlan@telia.com, 070-332 75 08.

Morrigan Claesson framhöll att pengar är viktigt i verksamheten och de ska komma från kunder. Vilka är kunderna och hur når vi dem? Det är till stor del barnfamiljer och barnbarnen. De nås via annonser i dagspressen. BJs verkar i olika trakter i Sverige och man får högst en bra artikel i en tidning om året. Därför är det bra att kunna göra affär med tidningen, d v s att ge läsvärde genom rabatt till läsarna, vilket ger annons för 1 000,-, vilket man ska lägga till på biljettpris att sedan dra av – använd annonsen som kort. Det gäller hela tiden att se till att ta betalt för det man levererar.

Anders Svensson underströk att det gäller att använda och meranvända de resurser som redan finns inom intresset som broschyrerna *Tågsommar* och *Arbetsamma museer* samt deltaga och därmed synas på *Hjulmarknaden*. Lars-Peter Åhs framhöll att BÖSJ har hittat lokala tidningar. Pierre Marklund berättade att DBV har positiv erfarenhet av lokalradion. Klipp och kort ger uppföljning av annonsen – följ upp annonseringen. Johan Vinberg framhöll att *Tågsommar* även fyller upp turisternas behov. Det gäller att även uppmärksamma vecko- och gratistidningar. Björn Wesström påpekade att dessa tidningar jobbar med att få fördelningen 50/50 mellan annonser och artiklar, varför dessa vill ha artiklar tillsammans med annonser. Jan Långström undrade över andras erfarenheter av *Tågsläpp* som medlemsvärvare? Ragnar Hellborg svarade att det finns olika erfarenheter av denna aktivitet i det avseendet.

Anders Johansson undrade i sammanhanget vad deltagandet i Almedalsveckan givit för erfarenheter? JHRF och MRO har fått kontakt med politiker som man inte nått annars och det är viktigt att leta folk på seminarier. Tanken är att deltaga färre dagar 2012. Man har enats om en mindre budget och eventuellt gå samman med andra fordonsgrupper (båtar och bilar) om deltagandet; Anders Svensson kommer att representera JHRF på ett möte om detta. Det finns ett behov av att reglera medlemsavgifterna till riksorganisationerna för att klara av detta. Björn Wesström påpekade att deltagandet är ett väldigt lotteri, men mycket intressant – det kräver speciell planering för att lyckas. Morrigan Claesson påpekade att JHRF/MRO bör ha ett eget seminarium genom att ha bra ämnen. Johan Vinberg framhöll att för Björn Perneborn gällde seminariedeltagandet att hitta politiker han kände, inte vad seminarierna handlade om. Ragnar Hellborg avslutade med att meddela att *Tågsläpp* är 2012-04-22, Almedalsveckan 2012-07-01—08.

Torsten Nilsson framhöll att det är bra med barnfamiljer som målgrupp. Viktigast är nöjda kunder och att ge folk en kulturupplevelse. Man måste också fråga sig hur man tar hand om sina besökare. 2012-02-03—04 bjuder ArbetSam in till en konferens om ångpannor av alla slag och att ta hand om dessa på bästa sätt i Eskilstuna. Det blir föreläsare från såväl Storbritannien som Sverige. 2012-03-02—03 blir det museimässa i Norrköping, med underrubrik *Turista på museum* – om att samspela. 2012-04-20—21 är det Arbetsams årsmöte på hemlig ort på Västkusten. Han hade lyssnat på er och förundras över att allt detta är roligt, men det finns andra verksamheter och i Orrefors i slutet av maj träffas nätverket för dammar m m. I oktober kommer det en pedagogikworkshop om att berätta om det man håller på med på sitt museum. Någon gång under året blir det också ett seminarium hur man rekryterar till sina föreningar. Anders Johansson fyllde på med att 2012-05-10—20 har FEDECRAIL sin årliga kongress i Sverige och att det gäller att visa upp sin bästa sida då. Han efterlyste även bra föredrag till konferensen. Ragnar Hellborg meddelade att MRO vårmöte är 2012-03-03 (och JHRF:s d:o 2012-03-04; antecknarens anm) i Norrköping.

Anders Svensson inledde med en kort historik: Behovet av samordnad evenemangsinformation uppstod under mitten av 1970-talet, då för att undvika evenemangskollisioner och mot bakgrund av att evenemangens målgrupp var de järnvägsintresserade som inte kunde vara på två olika platser samtidigt... I början var *SJK* den som tog emot och sammanställde informationen och användningen var endast intern inom arrangörskretsen. *JHRF* tog över mot slutet av 1970-talet och såg då också att det fanns ett externt intresse, dvs hos de potentiella resenärerna. De evenemangskalendrar som började tas fram spreds med *JHRF*s egna nyhetsbrev och skickades också till tidskrifter. Samtidigt började allmänheten ta över som målgrupp för evenemangen. Sammanställandet av informationen ledde vidare till *Kul på Spår* och senare till *Tågsommar* (om detta senare finns det mer att läsa i boken *Museibanor och Veterantåg*; antecknarens anm). Verksamheten togs över av JärnvägsInfo-Förlaget (*JInF*) från dettas bildande 1994.

Anders Svensson gick över till att berätta hur det fungerar nu: Information plockas från tidningar, hemsidor, anlända mejl, telefonsamtal och brev samt kodas och sammanställs. Från det insamlade datat körs det ut listor för att användas i utskick, sändas till tidskrifter m m. Han framhöll möjligheten att använda evenemangsinformationen ”proaktivt”! Därefter visade han ett exempel på hur det kan se ut – grön text mot svart bakgrund på klassiskt stordatorvis – det är också måhå stordator som informationen (nu) hanteras. Måhå ett exempel på information om ett evenemang visade han vad som lagras: Datum, en ordningskod (används för att sortera raderna som beskriver ett evenemang i rätt ordning), geografisk kod (landskap och storstadsområden samt blankt för ”diggararrangemang), teknikhobbykod, arrangemangstyp, beskrivning av arrangemanget och arrangörsförkortning. I en kompletterande tabell finns sedan arrangörsförkortning, arrangörsnamn och (vanligen) kontakttelefon. En del specialfunktioner som ”dubbelpreliminärt” (*PREL*) och preliminärt (*prel*) arrangemang finns.

Kalenderinformationens omfattning ska vara ”allt” på spår som speglar såväl dåtid, nutid som framtid. Det kan t ex handla om utfärder, studiebesök och visningar, marknader och mässor samt seminarier men inte möten typ ”dia/fika” m m. Inriktningen på arrangemangen kan vara järnväg eller spårväg, i fullskala eller modell. Även arrangemang som endast delvis handlar om Järnväg/spårväg tas med. Arrangemangen ska äga rum i eller ”från” Sverige, kan vara såväl publika som interna (jfr användningen av den geografiska kodningen ovan – interna arrangemang får ingen geografisk kod) och information samlas in för både innevarande och kommande år. Alla sorters arrangemang ska vara med: evenemang (kodat mellanslag), museers öppethållande (kod *M*), musei- och turistbanors trafik (kod *T*) samt dressinuthyrning (kod *D*). Det finns arrangemangsinformation ”arkiverad” sedan 1987 vilket numera omfattar (tillsammans med aktuell information) över 17 000 rader.

Han fortsatte med att informera om hur informationen kan användas ”proaktivt” genom att ”boka arrangemang”: En arrangör hör sig för om lämpliga datum, har en idé om vad det kan bli och får sitt arrangemang inlagt som ”dubbelpreliminärt” (kod *P*, ”visualiserat med *PREL* i texten) – ett sådant evenemang syns för evenemangssamordnaren, men kommer inte med på de listor som tas ut ur systemet. Arrangören ändrar sedan till att arrangemanget troligen blir av (och kan då t ex passa på och ändra datum) vilket innebär att kod *P* tas bort och markeringen i texten ändras till *prel*. Senare blir arrangemanget fastställt och *prel* tas då bort (samtidigt som körsträckan t ex kan preciseras bättre). Han visade hur den färdiga texten ser ut efter att ha behandlats av ett program (och div Word-bearbetning) – denna används sedan i

alt skickas till egna utskick (FpS med mellanmeddelanden), tidningarna Ånghwisslan, Allt om Hobby och Nostalgia, ett antal nätkalendrar samt för avstämning mot Tågsommar. Den kan också skickas till din förenings tidning!

Han avslutade presentationen av dagens system med att berätta om några specialhanteringar: hur ett mer omfattande arrangemang kunde beskrivas genom att klämma in information om avvikande färdmedel under delsträckor, att kalendersystemet är förberett för att hantera andra teknikområden (bil, båt, flyg och ”teknikövergripande) samt att det finns konventioner för att hantera okänd(a) dag(ar) (inom känd månad) resp helt okänd(a) datum. Till sist nämnde han något om funderingar inför framtiden, eftersom (tillgången till) dagens stordatorlösning håller på att gå ut. Det är att gå över till Nostalgikalendern, vilken har möjlighet till egen inmatning för arrangörerna, har webbpublicering, bättre beskrivningsmöjligheter, kanske kan få honom (och initiativtagaren Per Lind som tillsammans med webmastern Bruse L F Persson sköter Nostalgikalendern) som ”infomaster” för att komplettera kodning och information samt att inför denna övergång finns en hel del utveckling att göra. Han visade lite från manualen för Nostalgikalendern, som också fanns för självplock under mötet. Johan Vinberg undrade om han funderat på efterträdare? Anders Svensson svarade att det hade hittills inte blivit av, med det kanske skulle ge sig självt genom det nya förfarandet. Rolf Sten påpekade att hela evenemangsinformationen skulle kunna hanteras inom ramen för den nya databasen enligt ovan.

12 Avslutning

Robert Sjöo avslutade med att han såg många bra saker att fortsätta med, framför allt databasjobbet som han tagit emot som ett uppdrag från mötet. Därmed avslutades seminariet 15:55. ←|

Anders Svensson

Bilaga: Deltagarförteckning

Deltagare Branschseminarium

Sveriges Järnvägsmuseum Gävle 2011-10-29

Alsén, Peter	NJ	
Axelsson, Bert	MfGDJ	
Claesson, Morrgan	BJs	föredragning marknadsföring
Eriksson, Mats Inge	MfGDJ	
Granström, Lars	MRO	
Hellborg, Ragnar	MRO	föredragning regler och avgifter / moderator
Holmgren, Mats	OKBv	
Johansson, Anders	SMoK	föredragning reservdelshållning
Johansson, Markus	LJM	
Johnson, Björn	SKÅJ	
Lindström, Lars	AJF	
Lundgren, Lennart	JVMv	
Långström, Jan	MBV	föredragning dokumentation
Marklund, Pierre	DBV	
Nilsson, Torsten	Arbetets mus.	föredragning ArbetSam m m
Nordebring, Anders	KUJmf	
Olsson, Carl-Erik	SÅS	
Paulsson, Åke	SkLJ	
Sjöberg, Jonas	NJM	
Sjöo, Robert	SJVM	föredragning TRV museer
Sten, Rolf	JVMv	föredragning databas
Svensson, Anders	JInF	föredragning evenemangsinfo
Svensson, Christer	KUJmf	
Vinberg, Johan	MRO	föredragning buller
Wesström, Björn	SKÅJ	
Åhs, Lars-Peter	BöSJ	
Öhlin, Martin	SJVM	föredragning ATC/ERTMS