

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte

Tid 1 oktober 2005, 13:10
 Plats Mötesrummet Mjörn, Alingsås Grand Hotell
 Närvarande Hans Broman, SMOK
 Staffan Casserstål, FSVV
 Peter V Christensen, FSVV, NoJK
 Krister Engström, LJM (till punkt 4)
 Harry Eriksson, ENJ
 Sven Fredén, JHRF
 Bo Färnström, ENJ
 Jonas Hjelm, LJM (till punkt 4)
 Rolf Holmberg, JHRF
 Hans Kihlberg, JHRF(, JÅÅJ)
 Bengt Lindgren, ÖJS
 Torbjörn Ljungqvist, NBVJ
 Lars Nilsson, KMJ/Värmlandståg
 Carl-Erik Olsson, SÅS
 Rickard Persson, FVJ
 Stig Svallhammar, JHRF
 Anders Svensson, SKÅJ
 Per-Olof Trång, MfGDJ

1 Inledning

Mötet inleddes med en presentationsrunda, se ovan.

2 Fastställande av föredragningslista

Föredragningslistan **fastställdes**

3 Val av mötesordförande och mötessekreterare

Till mötesordförande **valdes** Stig Svallhammar och till mötessekreterare Anders Svensson.

4 Till styrelsen inkomna ärenden och rapporter

Stig Svallhammar inledde med att framhålla att styrelsen haft problem med *informationsfrågan*: Kjell Sevefjord utsågs till sekreterare, men han har drabbats av sjukdom och har därför tvingats avsäga sig styrelseposten i JHRF. Därför har styrelsen ej varit uppdaterad om vad som hänt – bl a har inte brev anlända till postboxen sänts vidare för handläggning. På styrelsemötet strax innan medlemsmötet har därför styrelsen beslutat om en del förändringar: Sven Fredén blir sekreterare, boxen blir kvar men dess post eftersändes till Sven Fredén som fördelar ärendena och det som är av allmänt intresse scannas in och sänds till styrelse (och medlemmar). Hans Kihlberg blir vice sekreterare med ansvar för att protokollföra mötena m m. Det är också avsikten att JHRF webmaster Rolf Sten på ett helt annat sätt ska komma in i informationsflödet. Bengt Lindgren ska stödja styrelsen, framförallt med utåtriktad information. Sven Fredén önskade uppgift om mejl-adress till föreningarnas kontaktpersoner – en befintlig medlemslista behöver kompletteras och saneras. Hans Broman

undrade om det fortsatt skulle vara flera eller räckte med en mejl-adress? Sven Fredén svarade att flera adresser fort blir inaktuella – det är bättre med en som fungerar. Anders Svensson understödde detta och framhöll att det måste vara medlemmarnas eget ansvar – och intresse! – att hålla egna distributionslistor till de inom föreningen som är intresserade av alt. behöver information från förbundet, Sven Fredén meddelade sin adresser: mejl *sven.freden.utsikt@wasadata.net* och post *Herrbeta, 590 62 LINGHEM*. Anders Svensson påpekade att länkningen från JHRF generella e-post-adress *info@jhrf.se* bör ändras till att peka på Sven Fredéns mejl. Hans Broman föreslog att den befintliga mejl-listan används för förfrågan om vilka adresser som föreningarna vill ska användas för att sända mejl till dem. Stig Svallhammar berättade att styrelsen tagit ett policybeslut om att JHRF ska hyra in sig i Riksarkivet för att förvara förbundets arkiv – detta kan göras för en billig penning.

Stig Svallhammar berättade att en skrivelse från BV angående intresseanmälan för *lokaler* blivit liggande i postboxen, men har nu sänts till föreningarna – remissvaret ska vara inne senast 2005-10-05. BV prissättning m m diskuterades. Jonas Hjelm berättade att BV avser att sprida frågorna till respektive fastighetsregion för fortsatt förhandling. Sven Fredén undrade var JHRF kommer in bilden i detta förfarande. Stig Svallhammar trodde att det kanske är för att BV ska samordna sitt eget agerande... Kontakter om detta hade förekommit vid förra mötet med dem, dock ej om priser. Möjligen hoppas de att JHRF kan fungera som garant. Sven Fredén undrade om det som JHRF ska göra är en sammanfattning i tabellform att skicka till BV? Anders Svensson berättade att SKÅJ förmodligen redan har svarat direkt till BV. Hans Broman berättade att SMoK inte är direkt inblandat i detta eftersom man hyr av en privat ägare. Han såg två kategorier av intressenter: de som redan hyr respektive de som kan ha intresse av BV-lokaler i framtiden. Stig Svallhammar påpekade att en tidigare förfrågan från BV kanske kan efterfrågas hos dem. Peter V Christensen framhöll att eftersom skrivelsen tydligen inte är känd för föreningarna bör denna sändas ut snarast. Stig Svallhammar svarade att denna kan kopieras och delas ut på mötet. Hans Broman fyllde på med att redogöra för statligt och privat bevarande, där RAÄ endast har ansvar för det förstnämnda. Per-Olof Trång lade till att även länsstyrelsen har en bevarandefunktion, länsantikvarien.

Lars Nilsson påpekade att KMJ/Värmlandståg har *Jernhusen* som motpart, vilket inte är lätt – man behöver så mycket stöd som möjligt för att –om möjligt – lyfta upp frågan. Bengt Lindgren påpekade att Riksrevisionen sänt en skarp skrivelse till Jernhusen om att de ej är ”järnvägsvänliga” – de tänker mer på att hyra ut lokaler i stationshusen än hur dessa ska fungera för järnvägens aktörer. Hans Broman påpekade att det även var ett misstag av staten att endast ge Jernhusen uppdraget att tjäna pengar. Per-Olof Trång undrade om en möjlighet är att ändra ägandet från Jernhusen till BV. Jonas Hjelm påpekade att NJ hyr av Jernhusen, vilket leder till betydligt dyrare hyra (än den LJM har). Hans Broman framhöll att den tidigare JHRF-styrelsen inte såg någon möjlighet att få alla olika fastighetsägare att behandla föreningarna förmånligt. Bo Färnström berättade att Jernhusen meddelade ENJ att de ej gör affärer med föreningar – i stället fick Norbergs kommun köpa lokstallet i Kärrgruvan och sedan sälja det till föreningen. De fick också ta dit en markmiljöundersökare. Jonas Hjelm förordade att en högre instans kontaktas i stället, men det kan ta tid. Lars Nilsson underströk att KMJ/Värmlandståg behöver stöd för att lyfta upp frågan. Stig Svallhammar undrade om förening en kan vänta in BV-förhandlingarna? Lars Nilsson svarade att det kan bli svårt... Hans Broman trodde att stöd från ägaren behövs, d v s att försöka påverka näringsdepartementet att förordna välvilig behandling av föreningar. Lars Nilsson påpekade att alternativet kan vara att byta huvudman till BV. Hans Broman svarade att det knappast skulle gå utan överföring av ekonomiska medel... Mötet **uppdrog** åt JHRF-styrelsen att försöka undersöka lite hos Jernhusen och departementet.

Stig Svallhammar meddelade att BV dessutom har skickat en skrivelse angående verkets *förhållningssätt* till föreningarna. Denna ska vara undertecknat av GD nu och avses läggas på JHRF hemsida.

Stig Svallhammar meddelade att det även inkommit skrivelser från *JVS* och *ArbetSam*. Bengt Lindgren fyllde på med att ArbetSam har inlett en verksamhet angående föreningarnas arkiv och avser att hålla arkivutbildningar från oktober till mars – han rekommenderade deltagande i (någon av) dessa. Carl-Erik Olsson uppmanade, med bakgrund i egna dåliga erfarenheter, alla att komma ihåg att datera alla papper och sätta ut sidnr! Bengt Lindgren uppmanade även till medlemskap i ArbetSam och deltagande i dess broschyr *Arbetsamma museer*. Stig Svallhammar framhöll även att Arbetets museum har givit ut en Arkivhandbok för arbetslivsmuseer.

Stig Svallhammar meddelade att *försäkrings*mäklaren Marsh har sänt ut en skrivelse till föreningarna om deltagande i en ny försäkringsupphandling. Per-Olof Trång meddelade att MfGDJ har fått den men lämnat den utan åtgärd. Anders Svensson meddelade att SKÅJ avser att ansluta sig till denna. Hans Broman gav en bakgrund: Marsh var tidigare inblandad i föreningarnas försäkringslösning, men JHRF tog senare direktkontakt med If och erhöll då en som man upplevde det på längre sikt bättre och billigare lösning för föreningarna. Han har ej sett något nytt i Marsh förslag som ger en större anledning att satsa på dem nu. De hoppas kunna erbjuda en bättre lösning (på sikt). Upplevelsen av Marsh när det begav sig var mera ord än verkstad, men det kan ju vara bättre denna gång. Jonas Hjelm undrade vad JHRF var missnöjd med? Hans Broman svarade att man upplevde att man skulle försörja en mäklarkontakt, att mellanledet mäklaren fungerade hindrande i kontakten med försäkringsgivaren, särskilt avseende förståelsen av föreningarnas verksamhet, att mycket inte fungerade med försäkringsadministrationen samt att de ville åstadkomma en paketlösning, men att andra försäkringar löste många på annat sätt – förbundets roll gäller just den obligatoriska ansvarsförsäkringen. Jonas Hjelm efterfrågade den ekonomiska effekten? Hans Broman svarade att deras tidigare lösning möjligen varit något billigare. Hans Kihlberg svarade att 12% av premierna gick till Marsh. Anders Svensson påpekade att en förmedlarprovision alltid finns med i premierna – endera går den till en mäklare eller också till försäkringsgivarens egen desk... Stig Svallhammar framhöll att en nackdel var att kommunikationen måste gå via Marsh. Dessutom upplever de inte att administrativt jobb ingår i deras åtagande. Hans Broman fyllde på med att premien baserades på preliminär körsträcka, men skulle avräknas mot verklig körsträcka, vilket de ej gjorde, vilket han fick hjälpa till med – långt i efterhand, när det blev uppenbart att Marsh ej skulle genomföra avräkningen. Stig Svallhammar framhöll att styrelsen på sitt möte i juni sa enhälligt nej till att delta i Marsh upphandling.

Sven Fredén undrade hur andra operatörer gör? Stig Svallhammar svarade att Marsh marknadsför sig för (stora) järnvägsoperatörer; dessa vill dock ev höja ansvarsbelopp till 500 MSEK. Hans Broman undrade om de verkligen vill höja beloppet – eller är det JVS som vill? En lärdom av jobbet med försäkringar är att det är ansvarsbeloppet är kostnadsdrivande. Rolf Holmberg fyllde på med att Morrgan Claesson meddelat att Marsh vill koppla sig på SJs försäkring, vilket ger självrisk på 25 000,-. Jonas Hjelm undrade vad effekten blir av att flera föreningar lämnar JHRFs försäkringslösning? Hans Broman svarade att då kan If-lösningen falla, kanske inte genast, men på sikt.

Lars Nilsson framhöll att försäkringsbolagen ej är intresserade och att föreningarna vill ha en trygg lösning – men kolla gärna marknaden i övrigt. Sven Fredén undrade om man kan prata med *Branschföreningen Tågoperatörerna?*; alla d:o är inte stora... Stig Svallhammar undrade om If vet om att Marsh försäkringsupphandling pågår – dessa bör kontaktas. Hans Broman berättade att Marsh tidigare försökte få Tågoperatörerna med, men de fick inte med dem – då. Mötet **uppdrog** åt styrelsen att kolla med If och Branschföreningen Tågoperatörerna enligt förslag från Stig Svallhammar. Därefter ajournerade sig mötet för kaffepaus!

Peter V Christensen frågade efter några punkter på dagordningen som meddelats i kallelsen: *ATC på veteranåtgång, ERTMS, TRI-frågan* och *Riga-manifestet*. Sven Fredén inledde med att han har varit på JVS och tagit upp att **ATC på veteranåtgång** kan ersättas av andra säkerhetshöjande åtgärder och gjort en rapport om detta. Han hade haft ett möte med dem för några månader sedan och överlämnat rapporten. JVS har föreslagit att JHRF-föreningarna i sin företags-TRI reglera detta på sätt de finner lämpligt varefter JVS kan ta ställning till förslaget. Per-Olof Trång undrade om det går att skriva en egen TRI? Sven Fredén svarade att varje järnvägsföretag skall till sin tillståndsansökan foga en företags-TRI – LJM är ett aktuellt fall. BV har givetvis synpunkter på detta, så det är ett fall även för TRAV-skrivningen. De har meddelat att ATC ej kommer med i TRI, men kanske i TRAV. Ointresset beror på införandet av **ERTMS**. JHRF har därför en viktig roll därför att fasta signaler kommer att försvinna, signalbesked kommer att ges som radiobesked i stället, vilket gör det omöjligt att köra utan ERTMS-utrustning. Detta nya system kommer att införas på 15 års sikt och BV börjar med småbanor, p g a att dessa har det ålderdomligaste manuella trafikledningssystemet. Även Botniabanan förses med ERTMS från början. Detta betyder att på sikt även veteranåtgången måste detta system. EU har definierat snittyterna, så att olika tillverkares utrustning kan användas ihop. De leverantörer som gör sådan utrustning måste bevakas – nu kostar utrustningen ca 1 MSEK/fordon, men utvecklingen kan göra dem billiga. Även en förenklad utrustning som inte har full funktionalitet kan vara OK för veteranåtgången – JHRF måste vara med från början och hänga med i det som händer.

Carl-Erik Olsson undrade om inte detta har tagits upp på FEDECRAIL-möten? Sven Fredén svarade att BV har kompetens att utnyttja – det finns också svenskar på ERA (Europeiska järnvägsbyrå) att utnyttja informellt. Hans Broman funderade kring att det borde bli sjunkande priser när det är inkört, till säg 200 000,-, med möjlighet att få tag i en förenklad utrustning för säg 100 000,-. Även med dessa priser är det en fråga om hur många fordon som då kan utrustas – kan det i stället bli delvis flyttbar utrustning? Även små kommersiella operatörer borde ha samma önskemål, t ex för reservvlok. Sven Fredén svarade att detta borde vara en framkomlig väg, bl a eftersom även BV Produktion borde vara intresserade för sina maskiner. Att göra utrustningen flyttbar borde vara lättare än det varit med ATC genom att systemet är moduluppbyggt. Anders Svensson underströk att detta är en fråga för förbundets bevakning av frågan. Bengt Lindgren undrade vad andra kommersiella operatörer tycker? Sven Fredén svarade att de är också bekymrade... Per-Olof Trång påpekade att ERTMS tycks handla om att BV vältrar över kostnader på operatörer... Hans Broman påpekade att BV kan spara svindlande summor på att slippa optiska signaler – det kan löna sig även om kostnaden ökar för deras egna maskiner. En samhällsekonomisk analys kan behövas – eller blockerar EU-direktiv? Sven Fredén svarade att så är fallet – EU har via direktiv stadgat införandet av ett gemensamt signal- och säkerhetssystem... Stig Svallhammar undrade om JHRF kan bli remissorgan? Sven Fredén svarade att det är upp till oss – om vi visar oss kompetenta och intresserade är möjligheterna stora. Peter V Christensen undrade när den första installationen startar? Sven Fredén svarade att en småbane-ERTMS införs 2006 på sträckan Borlänge—Malung.

Stig Svallhammar undrade om något hänt med **TRI-frågan**? Sven Fredén svarade att väldigt lite har hänt: han fick kontakt med den nya projektgruppen på BV 2005-09-28 som berättade att de första

färdiga modulerna är klara i november. TRI ser annorlunda ut än det som förut föreslogs eftersom den kommer att innefatta det mesta av bransch-TRI, vilket innebär mindre eget arbete. Grund-TRI är det bara att "köpa" om man vill köra på BV spår, sedan kan man plocka det ur bransch-TRI som är aktuellt samt göra en special-TRI för det som det inget står om. Stig Svallhammar påpekade att Sven Fredén sedan tidigare bevakar dessa frågor för JHRF. Carl-Erik Olsson undrade om det var idé att försöka få fram specialregler redan nu? Sven Fredén svarade att det också kan vara de lokala föreskrifter man redan har – strunt i vad det kallas och se att lista det som gäller för föreningen – nu.

Hans Kihlberg visade upp *Riga-manifestet* och påpekade att MRO har tagit detta till sig. Han föreslog att detta går igenom i resp förening. Anders Svensson berättade om sina synpunkter på Artikel V – enligt denna skrivning var det vår egen historia vi skulle värna, manifesterad bl a genom föreningsjubileumsboken – men han trodde att det snarare var järnvägens historia som manifestförfattarna avsett... Hans Broman undrade om det händer något om JHRF ändrar? Sven Fredén svarade att tanken är att samordna godkännandet med MRO, som tar sitt beslut dagen efter (2005-10-02; antecknarens anm). Anders Svensson hade noterat att många av artiklarna innebär en "uppförbacke" jämfört med dagens hanterande av t ex renoveringar – särskilt då alla dokumentations- och arkiveringskrav. Han hade noterat behov av tillämpningsföreskrifter, t ex för hur utbytta delar ska märkas. Som exempel nämnde han ATC-skåpet i SMoK:s Y7 – snyggt och mycket illusoriskt gjort, men inte ursprungligt – ska det alltså märkas med en liten "ej ursprungligt"-skylt? Lars Nilsson och Peter V Christenssen framhöll att detta i första hand ska ses som dokument att visa för myndigheter o dyl, inte som ett regelverk. Hans Broman undrade om alla "skall" ("should") i dokumentet i stället översättas med "bör"? Sven Fredén påpekade att manifestets historiska bakgrund är liknande om byggnader, stadsmiljöer och för några år sedan gamla båtar – det senare har inspirerat denna text. Stig Svallhammar påpekade att Smalspåret är byggnadsminnesförklarat, men att detta gäller byggnader och bana, men inte fordon – detta manifest kan innebära möjligheten till något liknande för fordon. Kan innebära ngt positivt vid kontakter med de antikvariska myndigheter. Anders Svensson relaterade till en intressant diskussion inför SkJ årsmöte 2005 där en medlem motionerat om (återgång till) autentiska rälsvikter och utförande av korsningar. Styrelsen hade svarat att dessa rälsvikter inte längre gick att få tag på samt att utförandet av korsningar till stor del styrdes av krav från Vägverket och att utföra dem underhållsbesparande... Stig Svallhammar påpekade att vad speglar rälsbussarna på Smalspåret för epok – egentligen 1984... Hans Kihlberg föreslog fortsatt diskussion under kvällen, att ta upp vid morgondagens gemensamma möte med MRO. Lars Nilsson understödde ändring till *bör*. **Beslutades** förorda detta ordbyte.

Hans Kihlberg påpekade att erbjudandet från LJM om att ordna nästa *årsmöte* kvarstod. Sven Fredén påpekade att blir vissa praktiska problem, t ex de närmast obefintliga övernattningsmöjligheterna i själva Landeryd, men de bör gå att lösa. **Beslutades** att låta LJM jobba vidare med detta. Anders Svensson erinrade sig att datumet 2006-04-01—02 preliminärbeslutats vid årets årsmöte – ska det bli något annat måste detta (enligt stadgarna) meddelas minst 90 dagar i förväg...

Sven Fredén påpekade att EU:s regler för *spårtillträde* är aktuella – den lagstiftning som blev i Sverige blev väldigt stelbent. Man ska gå på ERA om att skapa mjukare tillämpningsföreskrifter. Detta gäller i första hand museibanor. Anders Svensson erinrade om veteranåtgångsföreningarnas små spårstumpar – tänk om t ex *Connex* hävdade behov av att utnyttja dessa... Sven Fredén svarade att det kan tyvärr även gälla dessa. (Senare på kvällen framkom att MRO informerats om att departementet funderar på att lägga in museibanor o dyl i lagstiftningen om spårvägar, tunnelbanor o dyl just för att undvika dylika orimliga konsekvenser; antecknarens anm). Hans Broman underströk att genom JHRF/MRO agerande slipper dock föreningarna separatredovisa infrastruktur i sin bokföring.

5 Rapporter från styrelsens sammanträden

Hans Kihlberg berättade att vid styrelsemötet 2005-06-11 på Jvm hade man först pratat med flera medlemsföreningar om jubileet, efterlyst årsmötesprotokollet, erhållit ekonomiuppgifter från kassör – denna är OK –, fastställt sekreterarens uppgifter till att skriva protokoll, hålla med dagordningar till mötena och ta mot post, fastställt att ordföranden sammanställer verksamhetsberättelsen, fått rapport från Stig Svallhammars och Ola Perssons möte med Lars Bergrund, informerats om ett möte med Marsh samt behandlat ett eventuellt samarbete med JInF.

Hans Kihlberg berättade att vid styrelsemötet 2005-08-13 ombord på ett tåg Västervik—Hultsfred saknade man fortfarande årsmötesprotokollet, saknades kontakt med sekreteraren, rapporterades att ekonomi var OK, noterades att diverse rapporter saknades, rapporterade Hans Kihlberg från sitt deltagande vid FEDECRAIL styrelsemöte, behandlades Rigamaifestet, rapporterade Thomas Lange om jubileumsboksprojekt, hade erfarits att flytt av smalspårigt materiel för jubileet skulle medföra för mycket kostnader och arbete, rapporterades om EU-bidrag att bevaka, rapporterade Thomas Lange om ungdomsutbyte mellan länderna i FEDECRAIL - där NBVJ har provat –, avrapporterades bidrag för TRI-projekt – BV försening av projektet har försenat förbundets d:o och Stig Svallhammar framförde att låta BV skriva till RAÄ att de försenat TRI-projektet – samt beslutades tid och plats för höstens medlemsmöte. Stig Svallhammar framhöll avseende det senare att det fanns både fördelar och nackdelar med samförläggningen med MRO höstmöte, t ex att vissa föreningar behöver dubbla delegater.

Rolf Holmberg framhöll behovet av ansvarsförsäkringsbudget nästa år och rapporter avseende körd sträcka.

6 Aktuell information från medlemsföreningarna

Bengt Lindgren berättade att ÖJS har sänt information till JHRF om att föreningen har kontaktat DBV om att bevara dess X5 216 och (t v) placera den i ett pappersmagasin i Örnsköldsvik. De har gjort en första besiktning och kommit fram till att det går att renovera den, men det kommer att kosta många miljoner. Avsikten är att ha ett delat ägande DBV/ÖJS. De ska dra igång projektet 2005-10-21—23 genom att förflytta motorvagnen Hudiksvall—Örnsköldsvik m h a ett hyrt T44-lok.

Peter V Christensen berättade att FSVV har tagit upp att vissa typer av infrastruktur, t ex dressinbanor, inte ska omfattas av nya järnvägslagen. Sven Fredén påpekade att JHRF inget hade att erinra mot detta. Hans Broman undrade om inte JVS har några säkerhetssynpunkter på dressinverksamhet? Peter V Christenssen framhöll att FSVV önskar använda tivolförordningen. Sven Fredén påpekade att denna i fortsättningen ej ska kunna tillämpas på spårburen verksamhet...

Carl-Erik Olsson berättade om önskemål om personaluppföljning som framkom vid en JVS-inspektion: De anser att föreningarna ska ha kopior på papper från sina aktivas ordinarie arbetsgivare. Dokument angående hälsostatus går att ordna, men uppgift om fortbildningar ligger på data och är svårare att få tillgång till. Han föreslog framtagandet av en gemensam blankett – Jonas Hjelm har visst något sådant på gång. Sven Fredén svarade att detta borde tas upp på det gemensamma möte JHRF/MRO.

Carl-Erik Olsson berättade att SÅS sökt skattefrihet för dieselloksbränsle, vilket blivit komplicerat genom nya bestämmelser. Anders Svensson berättade att SKÅJ har fått sådan, så vitt bekant utan allt för mycket byråkrati.

Carl-Erik Olsson berättade att den nya järnvägslagstiftningen har gjort det svårare att få nytt tillstånd. Anders Svensson berättade att SKÅJ vill ha sitt tillstånd utvidgat till att även gälla även på IBAB spåranläggning, men då krävs i stället ett helt nytt tillstånd... Sven Fredén svarade att det borde vara bra att skapa en mall för tillståndsansökningar – som underlag behöver man samla på sig sådana ansökningar. **Beslutades** att låta föreningarna skicka in tillståndsansökningar till JHRF för att få en erfarenhetsbank. Konstaterades att JVS tycks vilja ha individuella ansökningar för att se på kompetensen – även angående detta. Stig Svallhammar noterade att BV tycks i stället vilja ha en kontaktyta - JHRF. Sven Fredén framhöll att JVS i ett aktuellt fall av indraget tillstånd efterlyste dokumentation hos OBJ, vilket de saknade. JHRF ska ta upp en dialog med JVS om tillstånd – många delfrågor finns från JVS, svar borde kunna erhållas samlat. Carl-Erik Olsson påpekade att en tidigare ansökan blev undanlagd över semestern... Rickard Persson såg problem med standardiserade ansökningar: FVJ lånade LJM:s godkända ansökan och ändrade det som gällde FVJ, men det kom åter med en massa frågor och kommentarer – vad som gäller måste klarläggas från JVS. Sven Fredén svarade om det bara är snygg skrift de är ute efter borde en skrivbyrå anlitas... Stig Svallhammar framhöll att detta kunskapsutbyte är värdefullt. Lars Nilsson föreslog att JHRF tar kontakt med JVS om dessa frågor. **Uppdrogs** åt styrelsen att kontakta JVS om (bl a) policyfrågor vid trafikstillståndsansökningar.

Carl-Erik Olsson framhöll problemet med att ordna lokaler för bevarade fordon – SÅS har fastnat i tillståndbyråkratin för att få uppföra ett plåtskjul. Kan gemensamt agerande vara en lösning? Bevarandeplanen ger tyvärr inga befogenheter att ordna uppställning. Hans Broman svarade att pågående planarbete inom ett område gör alla behandlingar av ansökningar tröga. Carl-Erik Olsson påpekade att vid ett tidigare tillfälle ansågs handlingarna inte vara tillfredställande. Anders Svensson påpekade att bedriva verksamheter inom stadsplanlagt område kan ställa till det. Sven Fredén svarade att denna skillnad förmodligen (enligt ett lagförslag) kommer att försvinna, vilket kommer att göra det enklare i tätort, svårare på landsbygd. Carl-Erik Olsson undrade om man kan påverka myndigheter? Hans Broman svarade att Näringsdepartementet inte bryr sig om bevarande... Bengt Lindgren fyllde på med att planlagstiftningen är väldigt klar, men den tolkas via kommunens planvision. Det finns ett behov av att åstadkomma en gemensam checklista för bygglovsansökningar.

Staffan Casserstål berättade att mycket positivt är på gång för Smalspåret: likvidationen är på väg att lösas upp, Evald Hammarström har köpt sträckan Virserum—Åseda från likvidatorn, FAS tar över sträckan Hultsfred—Virserum, men en kilometer bana närmast Åseda är hotad eftersom kommunen kräver trafik på denna – det har varit dressintrafik där under sommaren och någon tågturn planeras under hösten. Ett nytt bolag, *Smalspåret i Hultsfred*, har bildats för att arbeten ska kunna utföras under likvidationen.

Per-Olof Trång berättade att MfGDJ problem är förvärvet av fastigheten – föreningen får ej förhandla med BV och önskar stöd av JHRF. Bengt Lindgren framhöll att JHRF kan framhålla det järnvägshistoriska syftet – industrihistorien är viktig! På Stig Svallhammars förslag **beslutades** att styrelsen träffar Per-Olof Trång och diskuterar fortsatt agerande.

Anders Svensson framhöll att SKÅJ agerar aktivt i försäkringsfrågan eftersom denna är synnerlig viktig för föreningen p g a den absolut sett ekonomiskt stora omfattningen för föreningen.

7 Övriga frågor

Saknades.

8 Nästa medlemsmöte

Stig Svallhammar framhöll att utgångspunkten är att detta ska äga rum i Landeryd i april nästa år enligt mötets tidigare beslut.

9 Mötets avslutning

Mötet avslutades ca 18:00.

Anders Svensson