

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Bergslags Lärje

Tid	17—18 november 2007, 16:30
Plats	BJs konferensvagn Bo15b 3604
Närvarande	Rune Bergstedt, NBVJ Morrigan Claesson, BJs Staffan Dahlberg, JÅÅJ Magnus Eriksson, OKBv Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (fr punkt 5) Jonas Hjelm, LJM, JHRF Anders Johansson, SMoK Thomas Lange, MRO (fr punkt 5) Micael Lindgren, ÖJS, JHRF Lars Nilsson, Värmlandståg Peter Norberg, MfGDJ Rolf Nord, MBV Sten Nordström, ENJ, JHRF Göran Odefalk, LJM Claes Olander, BJs Anne-Marie Olovsdotter, JHRF Carl-Erik Olsson, SÅS (fr punkt 5) Kjell Palén, JvmV (t o m punkt 2, punkt 12) Kent Rothoff, MfGDJ Martin Svedelius, SKÅJ Anders Svensson, SKÅJ Per-Olof Söderpalm, AGJ Svante Wennberg, KV

1 Mötesinledning

Mötet inleddes med en extra förbundsstämma för att behandla stadgeändring, se protokoll 2007-12-09. Kl 16:30 övergick det till medlemsmöte med Jonas Hjelm och Anders Svensson som fortsatt mötesordförande respektive mötessekreterare.

2 Fastställande av dagordning

Jonas Hjelm gick genom medlemsmötesdagordningen och föreslog själv tillägg av punkt 14 *Mötets avslutande* – med detta tillägg **fastställdes** dagordningen.

3 JHRF allmänt

Sten Nordström informerade om det *ekonomiska* läget: på plusgirot finns 30 993,30, på Skandiabanken finns 455 007,29. Alla har nu betalat sina medlemsavgifter och av dessa finns 30 000 kvar vilket matchar återstående utgifter under året. Det stora beloppet (på Skandiabanken) härör från tidigare försäkringshantering och kan bli en försäkringsfond. Lars Nilsson undrade om

det varit några representationskostnader för utlandsresor? Sten Nordström svarade att inget sådant förekommit i år. Lars Nilsson tyckte att JHRF skulle tänka på detta för kommande budget – sådana aktiviteter kan bli mer aktuella och kan därför kräva medlemsavgiftsanpassningar. Sten Nordström svarade att de största frågorna att bevaka finns inom Sverige, men att förbundet även bevakar utlandet via Anne-Marie Olovsdotters deltagande i ERA-sekretariatet. Anders Johansson såg behov av en buffert för akuta behov, t ex för att delta på många FEDECRAIL-aktiviteter.

Anne-Marie Olovsdotter gick sedan över till området *kommunikation med e-post*. Hon påpekade att det endast sparar små summor men det snabbar upp hanteringen. Anders Svensson och Morrgan Claesson fyllde på med att få informationen på papper ger merarbete – för scanning m m. Rune Bergstedt undrade hur det går till vid justeringen av protokoll från dessa möten. Anders Svensson berättade att han först genomför en ”teknisk” justering då protokollet sänds ut per mejl till mötesordföranden och justeringsmännen – då ska alla synpunkter komma in och när alla har svarat, ev synpunkter arbetats in och meddelats ut så sänds ett brev ut med utskrivet protokoll, följebrev och färdigfrankerade och -adresserade kuvert för att sända vidare till resten av kedjan (mötesordförande->justeringsmän->JHRF för arkivering). Rune Bergstedt tyckte detta förfarande verkade mycket bra. Jonas Hjelm föreslog att lägga upp mejladresser till medlemsföreningarna i JHRF-domänen.

4 Förbundets framtid

Anne-Marie Olovsdotter påpekade att det finns en punkt i stadgarna om att avge remissyttrandet och undrade om detta är bra? Lars Nilsson tyckte att det är bra, men önskade få förslagen om dessa i god tid för föreningens egen styrelsebehandling. Anders Johansson undrade vad ”träffa avgöranden” innebär? Anders Svensson svarade att det t ex gäller försäkringar. Jonas Hjelm fyllde på med att det är en del i att ge styrelsen mandat att besluta mellan stämmorna. Anne-Marie Olovsdotter berättade att hon har skickat många mejl under sin tid som sekreterare och påpekade att förbundet länge har kämpat för att få vara med att lämna synpunkter och nu när vi får denna möjlighet så behövs raska reaktioner. Hon sätter sista-datum för synpunkter från medlemmarna, men har fått ytterst få. Ett alternativ skulle kunna vara att föreslå ett yttrande och få klartecken till detta, alternativt negativt (att inte höra av sig betyder klartecken). Hon måste ha synpunkter till mötena med ERA-sekretariatet – om hon inte får dessa kan hon heller inte ge svar på dessa frågor. Lars Nilsson framhöll att medlemmarna har fått lite från JHRF tidigare, varför han tyckte att det utökade informationsflödet är positivt – det har i varje fall diskuterats lite i Värmlandstågs styrelse. Anne-Marie Olovsdotter påpekade att problemet är att förbundet (och andra remissmottagare) brukar få två veckor på sig att svara. Morrgan Claesson framhöll att Anne-Marie Olovsdotter gör ett bra arbete och att föreningarna ska stödja detta – det är upp till oss att göra något bra av denna möjlighet! Rune Bergstedt såg det som en tvåstegsprocess och jämförde med MRO och dess agerande i kreosotfrågan som engagerade alla. JHRF vill ha synpunkter, författar sedan ett remissförslag, och återkommer för att få OK på detta. Certifiering av verkstäder upplevde han som ett stort problem och som han hört av sig om till Anne-Marie Olovsdotter.

Anne-Marie Olovsdotter berättade att hon tidigare mejlat och önskat en kontaktperson i varje förening – hon behöver särskilt förstärkning med kompetens kring fordon. Rune Bergstedt

undrade var ERA-mötena äger rum? Anne-Marie Olovsson inledde svaret med att ge en bakgrund: ERA är den europeiska motsvarigheten till JvS och dessa önskar att branscherna i varje land ska företrädas. JvS har gjort detta genom att inrätta ERA-sekretariatet. Europeiska regler som behandlas är de s k TSD:erna, vilka ska gälla i alla länder – ERA-sekretariatet ska samla in synpunkter om dessa. Att JHRF får vara med i detta sammanhang är bra. Detta kräver dock väl underbyggt material att komma med. Rune Bergstedt såg två vägar för påverkan: dels via ERA-sekretariatet, dels via FEDECRAIL direkt till ERA. Anne-Marie Olovsson svarade att ska den senare vägen ge effekt ska man vara med redan tidigt från EU-kommissionsnivån. Rune Bergstedt undrade i så fall över nyttan med FEDECRAIL? Anne-Marie Olovsson svarade att de i varje fall varit till nytta genom att den internationella ID-märkningen av järnvägsfordon undvikits på museifordon. Rune Bergstedt undrade om det även gäller gränsöverskridande museitrafik? Anne-Marie Olovsson svarade att det gällde även då. Hon fortsatte med att FEDECRAIL inte var medveten om kravet på certifiering av verkstäder, som kan vara dödsstöten för museitrafik på BV spår (och motsvarande i andra länder). Hon berättade att hon drog några exempel på senaste ERA-sekretariatsmötet hur reglerna påverkar oss, t ex kravet på viss temperatur i förarhytten. Dessutom måste FEDECRAIL uppdateras på vad som kan vara relevant. Rune Bergstedt berättade att han läst dokument som undantog normalspår och bredspår i museitrafik. Jonas Hjelm framhöll att en paraplyorganisation inte blir bättre än sina medlemmar – de medlemmar som var representerade här visar på att det finns visst hopp.

Anne-Marie Olovsson undrade sedan om JHRF ska vara ett aktivt remissorgan? Rune Bergstedt svarade att det är alldeles tydligt att föreningarna behöver detta eftersom det blir allt mer ”europeiskt” i reglerna framöver. Anne-Marie Olovsson fyllde på med att det redan har pågått en längre tid och att det gäller att hitta rätt nivå att påverka på. Förbundet måste ha koll på medlemmarna och hur frågorna ska föras vidare – hur ska förbundet få denna? Rune Bergstedt påpekade att JHRF måste vara på framkant och analysera och bearbeta frågor inkl att klara korta remisstider. Lars Nilsson framhöll att medlemmarna måste ändra inriktning på arbetet i föreningsstyrelserna till att lägga vikt vid dessa frågor och lyfta dem. Claes Olander påpekade att ett styrelsemöte i månaden inte räcker till för att klara detta. Morgan Claesson framhöll att Anne-Marie Olovsson behöver ett antal tekniska experter att bolla frågor med. Jonas Hjelm önskade tips om namn. Anne-Marie Olovsson fyllde på med att referensgruppen även behövs för annat, exempelvis för att JvS ska ta över BV TRI, vilket kräver tilläggsföreskrifter för t ex utfärder med fordon utan ATC. Hon påpekade att hon ingår i TRI arbetsgrupp, men att arbetet där kräver extremt snabba reaktionstider. Kenneth Rothoff påpekade att det borde finnas något från alla års arbeten att titta på i detta arbete? Anne-Marie Olovsson svarade att arbetsgruppen får materialet innan det går ut på remiss. Andra fördelar med referensgruppen är möjlighet att dra nytta av varandras kompetenser, t ex för att åstadkomma gemensamma JHRF-föreskrifter och utbildningar samt möjlighet att ge hjälp och stöd till varandra via referensgruppen. Den ska bestå av en representant per förening, som i sin tur kan hämta hem andra funktionärers kunskap. Om vi inte är med och påverkar och tillvaratar våra intressen är risken stor att föreningarna lika gärna kan backa in fordonen i stätt och riva upp spåren för att reglerna anpassa så att föreningarna kan köra! Ingen annan kommer att ta tillvara på föreningarnas intressen!

Jonas Hjelm sammanfattade med att ambitionerna är högt uppe, engagemanget mycket längre ner. Kent Rothoff svarade att engagemanget är nog högt, men orken är det större problem

med. Jonas Hjelm replikerade att han saknar engagemanget att ens komma på mötena. Kent Rothoff svarade att han ser samma problem i klubbarna – några är aktiva men faller ifrån och då kan orken försvinna – detta kan variera mellan föreningarna över tid. Sten Nordström framhöll att pengarna styr också detta, om säkerhetsarbetet inte sköts kommer inte försäkringen att kunna tecknas – ju bättre vi är desto lägre kostnad kommer vi att få. Dessutom måste alla betala. Kent Rothoff påpekade att certifiering kan man tjäna på – men det gäller också att leta efter sådana som kan administrera! Morrigan Claesson framhöll att så mycket behöver göras, varför en person kan behöva avlönas att sköta detta, varför förbundet måste skaffa sig ett kansli och behöver söka pengar för detta. Anne-Marie Olovsson påpekade att den springande punkten är att inse hur mycket detta är och att man måste kunna ta hjälp av varandra, annars kan föreningarna duka under. Morrigan Claesson undrade om medlemmarna är beredda av betala för ett kansli? Jonas Hjelm konkretiserade med att är det värt 10 000,-/förening för detta? Micael Lindgren framhöll alternativet att få bidrag... Kent Rothoff undrade om detta kan vara en anledning att söka stöd för förbundets verksamhet bland myndigheterna? Anne-Marie Olovsson framhöll att på senaste ERA-mötet framfördes att det inte blir några historiska tåg på jubileer framöver om regelverken slår ut museiföreningarna, vilket faktiskt gav vissa insikt – man bör dock välja vilka man samarbetar med, men måste ta säkerheten på allvar. Jonas Hjelm undrade hur mycket föreningarnas verksamhet syns utåt – närområdet kanske vet, men... Därför måste JHRF och MRO göra ett gemensamt arrangemang för museiföreningslivet en gång per år – järnvägsbevarandet måste börja synas!

5 Försäkringar

Sten Nordström berättade att 2007-09-18 var det ett möte med *Marsh* – han själv och Anne-Marie Olovsson representerade JHRF. Mötet handlade om försäkringen i framtiden – det har hittills inte varit några skador eller tillbud, men föreningarna måste sköta detta med säkerheten även i fortsättningen. *If*:s kunskap om järnvägsförsäkringar var inte så stor. Föreningarna betalar nu ett ockerpris, som bör sänkas väsentligt, men det kräver att föreningarna måste bli bättre på att sköta säkerheten, varför JHRF ska be att få allas säkerhetspapper. Han framhöll för *Marsh* att de ska lägga allt krut på att få ner ansvarsförsäkringspremien; de andra försäkringarnas premier är ok. Han har nu fått besked från *Marsh* att *If* inte är intresserade av att teckna en bärningsförsäkring, varför *Marsh* föreslår att en sådan handlas upp av annan försäkringsgivare. Övriga frivilliga försäkringar har oförändrad premie men något förbättrade villkor. För ansvarsförsäkringen föreslås ett tvåårigt avtal med option, vilket ger 20 % sänkning av premien 2008, ytterligare 10 % 2009 om skadeutvecklingen är som nu, dvs inga skador. Detta ger en sänkning till ca 602 000,- i premie för 2008. Detta är fortfarande för hög premie, men man arbetar på att sänka denna genom att höja säkerheten – han såg exempel med spårspring kring vårmötet som inte ska förekomma. Det har funderats på samarbete med *Tågoperatörerna*, som också har *If* som försäkringsgivare – det måste vara samma återförsäkring för dessa. Det kan handla om att ta en framtida diskussion med *Tågoperatörerna* om att få hjälp med en eventuell stor skada. Han efterlyste synpunkter på fördelningen mellan föreningarna – JHRF betalar 80 % av premien som fast avgift, 20 % som rörlig, vilket skulle ge 12 700,- resp 0,78/km utslaget på alla – men det skulle inte fungera för de mindre föreningar. En idé är att titta på en ”stafflad” grundavgift i olika km-spann. Nu har föreningarnas premiebetalningar spännvidd från 3 000,- till 95 000,-.

Jonas Hjelm påpekade att LJM skulle klara 12 700,- i fast avgift mot 0,78 i rörlig, men det kanske inte alla skulle. Sten Nordström föreslog att man kanske lägger sänkningen på den rörliga delen och låter den fasta vara kvar – dessutom ska fördelningen mellan JHRF och MRO-kollektiven klaras. Kent Rothoff tyckte att det borde klara sig ganska bra att fortsätta med nuvarande fördelning. Morrgan Claesson framhöll att de föreningar som kör mycket har knorrat. Anders Johansson föreslog att undersöka om If borde kunna sänka premierna för ATC-utrustade fordons körningar. Anne-Marie Olovsson påpekade att If har noll koll om att samma regler gäller för museiföreningarna som för de kommersiella operatörerna. Morrgan Claesson föreslog höjning av lägsta avgift. Sten Nordström såg hellre att den rörliga sänks – alla bör få en sänkning. Rune Bergstedt påpekade att många faktorer inverkar, t ex hastighet. Sten Nordström medgav att detta innebär olika villkor, men ingen kör väl över 100 km/h? Anders Svensson svarade att SKÅJ har fordon godkända för 130 km/h, vilket dock inte används f n, Anders Johansson svarade att SMoK har fordon godkända för 115 km/h. Anders Johansson påpekade att den största risken är att vara i vägen för andra. Anne-Marie Olovsson såg mest risken för att tulla eld på ett skogsområde. Anders Johansson påpekade att dieselläckage i vattentäkt är dyrast. Kent Rothoff påpekade att om man är i vägen efter en olycka ”plogas man undan”. Morrgan Claesson påpekade att ansvarsförsäkringen inte täcker egna skadekostnader, endast andras. Sten Nordström påpekade att många möjliga skador egentligen är andras fel. Anne-Marie Olovsson påpekade att det även gäller att läsa det finstilla i TRAV, framhålla det historiska värdet, men att rädda liv och att åstadkomma framkomlighet kommer före.

Morrgan Claesson påpekade att det gäller att komma vidare med premiefördelningen och tyckte att transportkörningar till verkstäder (m m), d v s körningar utan intäkter, borde premiefrias. Jonas Hjelm påpekade att MRO-föreningarna tycker att banunderhållskörningar i så fall borde vara undantagna. Sten Nordström påpekade att det finns risker även med transportkörningar. I stället borde man ha låg fast avgift upp till något km-tal och delar sedan in den i ett antal kilometerintervall – han trodde inte det skulle bli så stor skillnad. Per-Olof Söderpalm tyckte att sänkning med 20% rakt av skulle vara mest rättvist. Rune Bergstedt påpekade att aktuellt kilometertal vet man först när året är klart och framhöll att NBVJ fått 28 000,- i extra premie p g a körningarna för *Jernets Bana*. Kent Rothoff undrade om det behöver göras något alls? Jonas Hjelm svarade att denna diskussion har pågått länge. Sten Nordström fyllde på med att nu är If:s fasta del hög och den rörliga låg, men den omräkning som görs av föreningarnas premiebetalningar till förbundet fungerar tvärtom.

Morrgan Claesson förordade en sänkning av den rörliga avgiften. Jonas Hjelm ville ha en stafflad fast avgift. Rolf Nord påpekade att det kan ge marginaleffekter. Anders Johansson fyllde på med att med stora svängningar mellan år och prognostiserad och verklig körsträcka kan denna modell bli problematisk utan efterjustering. Sten Nordström svarade att efterjustering sker. Claes Olander undrade om efterjustering sker mot premien för nästa år. Sten Nordström svarade att detta förfarande tillämpas. Anders Johansson förtydligade detta med att betalningen innefattar preliminär körsträcka för kommande år + justering av definitiv körsträcka för föregående år. Anne-Marie Olovsson undrade om någon såg komplikationer med ett tvåårsavtal? **Beslutades** att teckna ett tvåårsavtal, **rekommenderades** styrelsen att skriva på samt **uppmanades** deltagarna att fundera på inriktningen på premiebetalningen till nästa dag. Med detta avslutades lördagens förhandlingar.

Söndagens förhandlingar återupptogs med att Micael Lindgren föreslog en minskning av den rörliga premien med 20% och att låta den fasta vara oförändrad. Lars Nilsson föreslog 20 % minskning på hela premien. Jonas Hjelm undrade om mötet kan enas eller uppdrager åt styrelsen att jobbar vidare på detta? Sten Nordström påpekade att han ville räkna fram vad det innebär och personligen tycker han att eftersom JHRF har en stor fast och liten rörlig premie borde det vara liknande för föreningarna. Per-Olof Söderpalm påpekade att föreningarna kan kräva olika lösningar... Sten Nordström såg bara två varianter och styrelsen bör få förtroende att besluta om detta. Mötet **uppdrog** åt styrelsen att besluta premiefördelningen.

6 Järnvägsstyrelsen

a) Allmän järnvägssäkerhet – nya lagar och föreskrifter

Anne-Marie Olovsson berättade att det händer en hel del på JvS nu kring utredningen av framtida organisation m m. Det nya är *säkerhetsstyrningssystemet*, som börjat gälla 2007-09-06, varför man kommer att arbeta hårt med omsökningar av trafikeringstillstånden. Rune Bergstedt undrade om det innebär nya ansökningar? Anne-Marie Olovsson svarade att för de som erhållit tillstånd före 2007-07-01 blir det så, men JvS kommer troligen att vara så belastade att för de som har tillstånd enligt nya *Järnvägslagen* kanske det räcker med att få säkerhetsordningen ersatt med ett säkerhetsstyrningssystem. Men detta var endast hennes egna funderingar – JvS har inte meddelat hur de vill ha det i den här frågan. (Mer information kring detta har framkommit efter mötet och föreningarna har informerats genom JHRF Info-mejl 2007-12-05; sekr anm) Det nya regelverket är byggt på EG-direktiv, som innehåller ett säkerhetsdirektiv, men det innebär också att man ska ha kunskap om regler, nationella såväl som EG-regler inkl framförhållning om vad som är på gång inom regelverken. Ett uttryckligt krav på verksamhetsutövarna är samarbete för att hantera gemensamma risker. Detta gäller alla så sektorsmyndigheten, dvs BV, borde bilda ett gigantiskt råd för detta. Säkerhetsstyrningssystemet ska vara byggt på en säkerhetspolitik som ska vara väl känd för personalen. Risker ska kunna hanteras på betryggande sätt. Mer om detta finns på JvS hemsida. Sten Nordström påpekade att efter att ha läst om detta så verkar det ge hicka, men det som JvS efterfrågar ska redan finnas i de dokument som man fått godkända, så att det handlar om att dokumenten måste formuleras på ett annat sätt – och kompletteras. Anne-Marie Olovsson framhöll att det nya bl a är att man kollar upp att det fungerar – det fungerar inte alltid nu och föreningarna måste bli två steg bättre än de kommersiella trafikutövarna. Claes Olander tyckte att detta borde leda till i möjligaste mån gemensamma föreskrifter. Rune Bergstedt undrade om det blivit namnförvirring under arbetet med det nya säkerhetsreglerna? Anne-Marie Olovsson svarade att visst var det så, men nu lanserar JvS begreppet säkerhetsstyrningssystem för att undvika denna förvirring.

Anne-Marie Olovsson fortsatte med att JvS tar över BVs arbete med *TRI*, vilket blir en JvSFS och blir tvingande för alla. Jonas Hjelm undrade om det även skulle bli tvingande för museibanorna? Anne-Marie Olovsson svarade att vissa undantag kan det bli, t ex just för museibanorna. Det kommer dessutom en mindre TRI för små infrastrukturförvaltare. BV kommer att ha kvar tillämpningsdelar för TRI, vilka blir tvingande för de som utnyttjar dessa. Branschen, dvs *Tågoperatörerna*, ska göra kompletteringar, anpassade för de kommersiella trafikutövarna. En arbetsgrupp med kommersiella operatörer ska göra ett förslag till sådana.

En referensgrupp, där bl a hon ingår, ska få titta på detta förslag. En revisionsplan från BV har kommit med förslag på vem som gör vad. Troligen blir de olika delarna av TRI kvar. Rune Bergstedt undrade hur andra branscher hanterar detta, t ex entreprenörer? Anne-Marie Olovsson svarade att dessa samarbetar med Tågoperatörerna. Hon har mejlat ut denna plan och påpekade att BV ej anser att ATC är tidskritisk. Hon har tagit upp detta med JvS och tycker det är förlegat med en kilometergräns för fordon utan ATC – det skulle hellre vara en tidsgräns och dubbelbemanning, vilket ökar säkerheten – detta lägger kravet på personalen i st f på fordonen. Det kan vara möjligt att försöka ändra dagens regler i denna fråga, men ett förslag ska vara väl bearbetat med underlag, t ex riskanalyser eller riskbedömningar o s v. Denna regel kommer visserligen bara att gälla under en begränsad tid, men det visar att vi arbetar aktivt med säkerhetsfrågorna, vilket kan vara till nytta för framtiden. Morrgan Claesson berättade att BJs har lämnat in tidsgränsönskemål i sin ansökan om nytt trafikeringstillstånd. Anne-Marie Olovsson påpekade att detta kan komma i konflikt med nuvarande BVF/SJF. Rune Bergstedt påpekade att en tidsgräns borde vara relaterat till den hastighet man åker med. Anne-Marie Olovsson svarade att ute bland annan trafik på BV spår gäller att låg hastighet inte gör alla glada...

Rune Bergstedt efterlyste ett vidsträckt begrepp som sammanfattar ATC, ERTMS, förenklad d:o o s v, dessutom utrustad med många varianter. Anne-Marie Olovsson höll med om detta – det är ett stort problem och det finns många arbetsgrupper. En tjock rapport från BV är utskickad till medlemmarna. Rolf Nord påpekade att det även beror på om sträckan har blocksträckor och spårledning m m. Claes Olander påpekade att föreningarna måste ha den nya utrustningen för att kunna trafikera de nya banorna. Anne-Marie Olovsson svarade att det pågår arbete på BV för att finansiera utrustning, men andra EU-länders synpunkter på en sådan lösning är ett problem. Sten Nordström tyckte att detta var en typisk fråga för FEDECRAIL, eftersom behovet av sådan utrustning även finns i andra länder. Anne-Marie Olovsson framhöll att bekymret är att detta system redan är här, men det är bra att gå in med påverkan på EU-nivå. Sten Erson-Wester påpekade att påverkan kan vara olika i olika länder, varför konsekvenserna i det egna landet måste dokumenteras. Han har tagit upp frågan om ERTMS i FEDECRAIL styrelse, som hänsköt frågan till sin *Safety Working* grupp. Anne-Marie Olovsson undrade om det kommit kommentarer från andra länder? Sten Erson-Wester svarade att det inte kommit så mycket, men att FEDECRAILs styrelse tyckte att frågan var viktig och därför hänsköt den till sin *Safety Working* grupp – förhoppningsvis finns det en rapport till 2008 års kongress. Anne-Marie Olovsson underströk att vad som är syftet med förändringarna påverkar hur järnvägsbevarandet ska förhålla sig till dem: marknadsöppning är inte för oss, säkerheten är viktigare, men det finns problem med säkerhet i samverkan med det historiska bevarandet. Påpekades att många av BVs småfordon inte kommer att vara utrustade med ERTMS – detta kan vara något för oss att bygga vidare på. Anne-Marie Olovsson svarade att det är en het potatis för BV, som ej vill svara.

Anne-Marie Olovsson gick sedan över till att berätta att en utredning håller på med bildandet av en trafikslagsövergripande inspektion, *Transportstyrelsen*, och så blir det – man utreder därför hur det ska gå till. I detta ingår vad man ska kunna plocka från BV (och Vägverket) och placera i den nya myndigheten. Dessutom pågår arbete med att knoppa av *BV Produktion* och *Projektering* som egna bolag.

Anne-Marie Olovsson frågade mötet om det ansåg att en referensgrupp behövs? Sten Nordström efterlyste information om vilka områden Anne-Marie Olovsson behöver hjälp med i st f bildandet av en grupp – för att i stället efterfråga kompetens. Anne-Marie Olovsson svarade att hon vill ha denna information via referensgruppens bakgrundsgrupp. Sten Nordström tyckte att en lista kan ordnas direkt utan att gå via referenspersonerna. Morrgan Claesson påpekade att man kan ha både lista och grupp. Sten Nordström tyckte att specifika frågor ska skicka till specifika, för ändamålet bildade, grupper. Anne-Marie Olovsson svarade att referenspersonen kan få i uppdrag att inventera sin förenings kompetenser. **Beslutades** att gå vidare med bildandet av referensgruppen och via denna få in uppgifter om kompetenser i föreningarna.

7 Banverket

Anne-Marie Olovsson berättade att hon varit på möte om *Järnvägnätsbeskrivningen* (JNB) – 2009 års JNB kommer bara att finnas på pdf-fil. Hon har också frågat om det tidigare meddelade undantaget för banavgiften och fick reaktionen att detta inte var känt. Hon mejlade då underlag om BV tidigare beslut och skrivningen i den nya lagen, men har fått reaktion att avgifterna är små. Kent Rothoff undrade om förfarandet med räkningar? Anne-Marie Olovsson svarade att underlagen i fortsättningen ska lämnas in månadsvis och att det är strängare regler om man inte rapporterar. Hon har nu fått uppgift om att besked angående banavgifter kommer i början av 2008.

Anne-Marie Olovsson påpekade att hon också efterlyst uppgifter om kundansvarig, om OPERA-uppkoppling och underlag till insatskort med uppgifter om hur räddningen ska utföras. Rune Bergstedt undrade hur det ordnas i andra kommuner än föreningarna ”hemkommuner”? Anne-Marie Olovsson svarade att det rapporteras till BV som lägger upp informationen. Lars Nilsson undrade vilka datorkrav m m som erfordras? Anne-Marie Olovsson svarade att man kommer åt denna via *Banportalen*. Claes Olander fyllde på med att det är ett webbgränssnitt. Anne-Marie Olovsson fyllde på med att insatskortet krävs enligt TRAV. Claes Olander frågade om de är kopplat till fordonsindividen och i så fall hur? Anne-Marie Olovsson svarade att de ska kopplas till fordonsindividen via inrapportering i OPERA. De nya individnumren ska synas inne i fordonen. Rune Bergstedt undrade om individnumren är informationsbärande? Anne-Marie Olovsson svarade att de ej är det i sig själva, men att man via dem kan komma åt uppgifter i JvS fordonsdatabas beroende på behörighet.

Anne-Marie Olovsson fortsatte med att TRAV är återkallad på grund av kritik av att många BV-specifika krav finns med där. JNB ska i stället innehålla mycket av detta. Ett avtal ska finnas, men det är en ren affärsuppgörelse med tåglägen, som ska uppfylla kraven i JNB. TRAV ska vara likalydande, dvs konkurrensneutrala. En undran är om undantag från banavgift kommer att ge lägre prioritet på spåren? Svaret är nej – för även befriade utnyttjar tjänsten, och museitågen ligger redan som nr tre nerifrån ändå – det finns inget lagstöd för sämre behandling. Rune Bergstedt undrade om det blir olika TRAV för olika JNB? Anne-Marie Olovsson svarade att det blir samma hittills med huvud- och special-TRAV där det senare gäller en tidtallsperiod – TRAV tecknas för ett år i taget i fortsättningen. Rune Bergstedt undrade hur ad hoc-tåglägen kommer att hanteras? Anne-Marie Olovsson svarade att det finns öppning för sådana i TRAV. Lars Nilsson undrade om man ska söka varje år? Anne-Marie Olovsson

svarade att det ska man inte – man tilldelas tåglägen och då ska man även teckna ett nytt avtal. Hon fortsatte med att om många föreningar söker för kända körningar skulle det vara intressant att se vad som händer. Rune Bergstedt undrade vad som händer med ej utnyttjade tåglägen? Anne-Marie Olovsson svarade att de inte kan tilldelas nästa gång... Sten Nordström svarade att ENJ sökte i april, och hade fått tåglägen varje söndag under en period, men fick problem eftersom ett stickspår togs bort i Ängelsberg, vilket innebar att man fick gå ut på linjen för att vara ur vägen för andra tåg under uppehållet – detta förfarande hade kanske inte gått om man inte sökt tåglägen i förväg.

Anne-Marie Olovsson påpekade att det i dag finns något som heter *särskilt tillstånd*, men att det nu inte är någon skillnad mot det ”stora” tillståndet för de som kör på BV spår. Hon rekommenderade därför att hellre söka licensen. En fördel med denna är att då utgår kravet på obetydlig museitrafik. Chartertrafiken är nu avreglerad, vilket gör att det kan komma att bli nödvändigt för de som vill bedriva chartertrafik eftersom ingen vet var gränsen för *obetydlig* går. Morrgan Claesson undrade hur det gått med ett vitesföreläggande, gällande retardationskontroll, från JvS? Det har kommit svar från 7 st. Anne-Marie Olovsson svarade att de inget krav har på när de ska vara klara... (Efter mötet har information framkommit om att troligen kommer en förändring av licenserna att göras framöver vilket gör att det trots allt är bättre för föreningarna att ha *särskilt tillstånd!*; sekr anm.)

Anne-Marie Olovsson fortsatte med att i JNB finns krav på *MobiSir*, men med krav på individuella dispenser per fordon – det borde gå att kontakta JvS om att få generell dispens. Jonas Hjelm påpekade att SkJ har sökt sådan, han skulle kolla om de fått sådan. SkJ hade fått svaret angående handburen *MobiSir* att en sådan kräver riskanalys. Rolf Nord påpekade att vissa sträckor saknar mobiltäckning och att man kunnat köpa apparater från BV. Morrgan Claesson svarade att detta senare inte längre går. Jonas Hjelm föreslog att JHRF skapar en dispensansökningsmall att fylla i. Carl-Erik Olsson undrade om någon har gjort en riskanalys att utgå från? Rune Bergstedt svarade att en fast monterad anläggning ger större säkerhet i identifieringen. Anne-Marie Olovsson påpekade att detta ska klaras vid inknappning av identitet och OPERA-användning. Hon föreslog att samverka med SkJ om att göra riskanalys plus undersöka tekniska hinder i vissa fordon. Om lösa enheter används krävs det disciplin. Kent Rothoff undrade om ett alternativ kan vara att använda kassett för att sätta den lösa apparaten i? Anne-Marie Olovsson svarade att det kan vara en lösning – det handlar om rutiner.

a) Anslutningsväxlar

Anne-Marie Olovsson berättade att slutrapporten nu är klar och den rekommenderar *Näringsdepartementet* att ta bort avgiften för dem och att införa bidrag för dessa, men enbart för industrispår. Det är sedan upp till departementet att besluta om hur det blir med avgiften.

b) Övertagande av byggnader

Anne-Marie Olovsson berättade att ett erbjudande kom från BV om förmånligt övertagande av lokaler – men om det fanns kommersiellt intresse så skulle dessa gå före – har det hänt?. Morrgan Claesson berättade att när kontrakt om Värnamos lokstall skulle skrivas kom JvmV före... BJs har nu tre stallplatser Varberg i stället. Anders Svensson berättade att i Krylbo lok-

stall har en skrotfirma hyrt delar, men senare försvunnit... Anders Johansson berättade att vissa BV-regioner inte svarar. Jonas Hjelm svarade att det dessutom förekommer väldigt olika behandling. Anders Johansson påpekade att BV anser sig vara klara. Anne-Marie Olovsson svarade att detta beror på BV omorganisation. Jonas Hjelm uppmanade föreningarna att höra av sig om man behöver JHRF stöd.

c) Avgift för drivmotorström

Anne-Marie Olovsson meddelade att en annan nyhet är kostnaden för el, som ska vara kostnadsneutral – det nya systemet gynnar de som har elmätare på loken. BV är medvetna om problematiken med historiska fordons elförbrukning, men problemet är att underlag saknas. Rolf Nord berättade att man använder *Ma*-lok som norm för historiska fordons elförbrukning. Claes Olander undrade vad elmätare kostar? Anne-Marie Olovsson svarade att BV köpt in sådana, men att installation och användning kostar – det kan eventuellt löna sig för de som kör mycket. Magnus Eriksson efterlyste tolkning av blanketten för detta – de fordon OKBv har saknas. Anne-Marie Olovsson svarade att det är en reell kostnad, schablonen gäller de vanliga fordonen, kravet på annan beräkning måste också föras till BV, men det kan leda krav på elmätare. Anders Johansson påpekade att inte spelar så stor roll hur man räknar – det blir lika ändå. Påpekades att *Ra*-lok räknas som *Rc*. Anne-Marie Olovsson påpekade att BV ej får subventionera trafikutövarna. Carl-Erik Olsson undrade hur detta debiteras? Anders Johansson svarade att debiteras efter bruttotonkm. Jonas Hjelm undrade om JHRF ska ta upp en diskussion med BV om detta? **Uppdrogs** åt styrelsen att ta upp en sådan diskussion med BV.

8 Jernhusen

Micael Lindgren sammanfattade med att de är dyra. Lars Nilsson berättade att man har fått ett intresserat kommunalråd som tillrätt men sedan slutat – man håller nu på och bearbetar Kils kommun. Morrgan Claesson påpekade att Jernhusen nu har anställt en person som är ansvarig för Jernhusens spåranläggningar – denne kommer från föreningskretsarna.

9 FEDECRAIL

Sten Erson-Wester informerade om FEDECRAILs hemsida (www.fedecrail.org) och gjorde reklam för kongressen 2008, som äger rum i Salzburg i Österrike 2008-04-17—26. Han fortsatte med att berätta om att FEDECRAIL genomfört en lyckad introduktion av *Riga-charter* i EU-parlamentet, att ett lyckat europeiskt ungdomsutbyte genomförts i Malmköping och Västervik, att ett europeiskt *railpass* är på gång samt uppmanade medlemmarna att kontrollera hur deras nationella lagstiftare beaktat möjligheten för undantag för museijärnvägar, t ex för certifiering av verkstäder. FEDECRAIL har knutit konsulten John Jones, som sysslar med EU-finansiering, till sig för att försöka få en löpande finansiering om 125 000 EUR per år för ett kansli i Budapest. Angående kreosotfrågan ska han verka för lobbyarbete på FEDECRAIL-styrelsemöten och mot EU-parlamentariker. Han framhöll att statistik är viktig, t ex att den ungefärliga uppgift om 15 miljoner resenärer per år på de europeiska museibanorna (och motsv) kan verifieras och göras exaktare. Han uppmanade medlemmarna att kontakta John Jones om möjlighet till EU-bidrag – sådana frågor kan även han själv förmedla. 2006-10-06 bildades en världsorganisation för järnvägs- och spårvägsbevarande. Han hoppades vidare att det skickas

ut FEDECRAIL-styrelseprotokoll till JHRF-medlemmarna. Avslutningsvis meddelade han att en holländare är beredd att hålla ett seminarium om verkstadsfrågor.

10 MRO

Thomas Lange inledde med att berätta att det nu finns ett fungerande samverkansavtal mellan JHRF och MRO – nu har det första mötet i samverkansorganet *Samspår* hållits. Ett fokus för samarbetet är att utbyta information för att inte de båda organisationerna ska fatta beslut utan ömsesidig vetskap. Staten har ett driftsbidrag till *centrala amatörorganisationer* inom kulturområdet, vilket mest delats ut till sådana som sysslar med ”mjuka” saker. Det blev uppståndelse när vår sektor sökte och det blev också avslag. Kulturrådet beslutade sig dock för att utreda detta och det var en träff med dem i oktober 2007 där det bl a konstaterades att riksorganisationerna från den teknikhistoriska sektorn uppfyller villkoren för stöd – dessutom har nu det totala bidraget ökats från 7 till 12 MSEK per år. JHRF och MRO söker nu ett gemensamt bidrag om 600 000—700 000,-/år för ett kansli på en halvtid var – ansökan ska vara inne 2007-11-30. Beloppet ger kanske möjlighet även till annat. I övrigt har MRO arbetat intensivt med *kreosotfrågan*, internationell Tågsommar m m. Jonas Hjelm och Sten Nordström gav sitt stöd för bidragsidén. Anne-Marie Olovsson berättade att man hänvisat sökande till ett annat bidrag utan att veta vilket. Thomas Lange svarade att det kan vara *Arbetslivsmuseistödet* man tänkt på, som dock inte är ett driftsbidrag. Tillsammans ska ett antal riksorganisationer uppvakta kulturministern(s medarbetare) om att få arbetslivsmuseistödet höjt.

11 Tågsommar

Anders Svensson presenterade årets Tågsommar- och samdistributionsverksamhet. Han började med att framhålla att detta varit förseningarnas år på hans samlade arbetsbörda – mindre förseningar för inbjudan och sistadag för underlag, större sådan (2 månader) för tryckningen och ännu större (3 månader) för distributionen med TÅG. Årets Tågsommar kom att omfatta 82 deltagare – netto 2 färre, för första gången på många år –, 25 annonser – på nästan exakt samma sidantal som 2006 – och fortsatt 24 sidor.

För (sam)distributionen anlitas även detta år företaget *Turistbyråshopen*, specialiserat på att distribuera till turistbyråer. Detta innebar beställning från 188 turistbyråer, en liten minskning, 12 STF Vandrarhem, en nyhet för året, samt kompletteringsbeställningar från 107 av dem, en minskning som egentligen var en ökning (denna gång sändes broschyrerna ut samtidigt). Nytt var att Turistbyråshopen även skötte distributionen till tre av broschyrernas (Tågsommar, Ångbåstidtabell och Arbetsamma museer) deltagare, även den (i möjligaste mån) hanterad som samdistribution. Samdistributionen har därför i år omfattat ca 73 000 broschyrer, vägande tillsammans 8,9 ton. Det finns nu ca 7 000 Tågsommar kvar, vilka kommer att användas på mäsor, till inbjudan till 2008 års Tågsommar m m.

Intäkterna minskade – till 112 500 SEK för annonser och 32 500 SEK för texter samt 1 000 SEK i ”paketrabatt”. Dock ökade kostnaderna: Tryckning 90 500 SEK, distribution 35 500 SEK och diverse annat 5 000 SEK. Det ger ca 13 000 SEK i överskott – dock bättre än budgeterat – vilket innebär att utgående Tågsommar-balansen blir ca 145 500 SEK. Totalt har de två projekten Tågsommar och samdistribution omsatt 257 000 SEK – de är dock fortsatt särre-

dovisade i JInF bokföreläsning. Detta år infördes, inspirerat av ArbetSam, ett frivilligt distributionsbidrag för beställningar från enskilda – det blev mycket lyckat och denna kategori betalade i princip helt sin egen distribution!

Arbetet med 2008 års Tågsommar är redan påbörjat: inbjudan är utsänd och några reaktioner har redan inkommit. En mejlkontroll – som informerade om att inbjudan sänts ut och vart den sänts – har också sänts ut. Det planeras fortsatt 24 sidor i Tågsommar – problemet är att 28 sidor antagligen blir förhållandevis dyrt att trycka, med 32 sidor kommer broschyren att väga över 100 g/styck och med ännu större sidantal kan troligen inte längre tidningarna, som står för Tågsommars huvuddistribution, ta med den som bilaga. Andra idéer är alfabetisk landskapsordning, en omslagsbildsinstruktion – för att få fler bilder att välja bland – samt att gå ut till nordiska järnvägsföreningar om att annonsera i Tågsommar. En viktig fråga för framtiden är att Tågsommar-redaktören Lars-Olof Broberg går i pension hösten 2008. Vid samtal med denne har det dock framkommit att han borde kunna jobba med Tågsommar åtminstone till 2009, bl a för att (då) skola in en efterträdare. För samdistributionen gäller det att fortsatt utveckla ”deltagarsamdistributionen”, att undersöka möjligheten av att använda turistbyråerna som service points (alltså hämtningsställen) även för broschyrdeltagarna samt att fortsatt utveckla informationsutskicken. Avslutningsvis meddelade han att det finns funderingar om att på nytt få till ett deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete.

Anders Svensson fortsatte med att det 2007-09-28 varit ett första möte om en *europaisk ”Tågsommar”* hos Sven Fredén med deltagande av denne, honom och Thomas Lange (en engelsk deltagare finns också som ska kontaktas senare). Man hade – utifrån förslag från Sven Fredén – diskuterat utformning, upplaga, distribution m m. För att få en rimligt stor broschyr så tänkte man sig en begränsning till ca 300 objekt. För att uppnå detta föreslogs något slags omfattningskriterier, t ex minst 10 trafikdagar/år och att endast museibanor skulle behandlas. Arbetet skulle fortsätta med att ett förslag skulle utformas och tillställas FEDECRAIL styrelse, sedan remissbehandling och förhoppningsvis beslut vid FEDECRAILs konferens 2008. Sedan är siktet inställt på materielinsamling, produktion och tryckning under resten av 2008 med sikte på att den ska kunna komma ut våren 2009. Frågar att studera är bl a nationella redaktörer, distribution samt finansiering – deltagaravgifter, annonser och ev annat.

Sten Nordström föreslog en gratis annonsplats för JHRF och MRO i Tågsommar. Anders Svensson var tveksam, bl a av utrymmesskäl, och bad att få återkomma om detta. Sten Nordström framhöll att Tågsommar är en väldigt bra produkt. Sten Erson-Wester fyllde på med att FEDECRAILs ordförande David Morrgan alltid framhåller Tågsommar som Europas bästa samlingsbroschyr.

12 Förbundsstämma 2008

Kjell Palén berättade att det kommit en förfrågan till JvmV om att hålla förbundsstämma i Gävle 2008-03-29—30. Man har börjat fundera på programmet och tanken är att kunna erbjuda intresserade att komma redan på fredag för att kunna börja tidigt på lördagen med aktiviteter och möten. Tanken är att ordna en utfärd till Nynäs för att titta på fordonssamlingarna, renoveringar och hur renoveringsarbeten går till – tanken är att besöket ska ordnas på ett sådant sätt att det kan vara intressant för en vanlig förening. Därefter kan Robert Sjöö prata om beva-

randeplanen och ge lite feedback om denna för att sedan få till en diskussion om denna. På lördag kväll planeras en gemensam måltid i museet – övriga måltider ordnas via museets catering-kontakter. Dock får endast JvmV-medlemmar utnyttja möjlighet till övernattnig i sovvagn. Anders Svensson föreslog att ta ut en högre deltagaravgift av ickemedlemmarna och bokföra merbetalningen som medlemsavgift. Kjell Palén undrade om detta upplägg var bra? Jonas Hjelm tyckte att upplägget var lysande.

Jonas Hjelm föreslog att ha ett extra möte tillsammans med SJVM seminarium 2008-02-16 (blir 2008-03-15 i stället; sekr anm) för att t ex behandla försäkringsfördelning. Lars Nilsson tyckte att detta kan ersättas med mejlkommunikation. Anne-Marie Olovsdotter påpekade att det kan komma annat som kräver ett möte vid denna tid... (Denna punkt avhandlades på lördagen; sekr anm.)

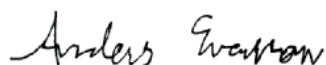
13 Övriga frågor

Rolf Nord undrade om det skulle gå att ta fram gemensamma utbildningsplaner för olika ändamål? Anne-Marie Olovsdotter svarade att hon gärna skulle se information om föreningarnas d:o för att undersöka möjligheten att samordna dem – inklusive en inventering av vad föreningarna saknar. Kent Rothoff påpekade att det är lättare med utbildningsplaner för ombordansvariga än för förare. Rolf Nord fyllde på med att *Green Cargo* anser sina var ”hemliga”. Anne-Marie Olovsdotter svarade att dessa är offentlig handling hos JvS... Hon fortsatte med att det vore önskvärt att eftersträva likalydande utbildningsplaner. Jonas Hjelm påpekade att föreskriften kan man ha upphovsrättsskyddat. Anne-Marie Olovsdotter trodde inte att många har gjort det. Kent Rothoff påpekade att direkt plankning kan vara fel. Anne-Marie Olovsdotter svarade att anpassning ändå behövs. Jonas Hjelm sammanfattade med att förbundet med hjälp av föreningarna ser över vad som finns, en arbetsgrupp bildas som går igenom detta och skapar något föreningarna behöver och undrade vilka som ska sitta i en sådan? Jonas Hjelm, Kent Rothoff och Rolf Nord föreslogs med Jonas Hjelm som sammankallande – samtliga medlemmar vaskar i sina organisationer för att få lämpliga kandidater. Detta **beslutades** och **uppdrogs** åt Anne-Marie Olovsdotter att ta med detta i sin förfrågan om referensgruppen.

Kent Rothoff efterlyste ett register om vagnar att hyra ut. Claes Olander påpekade att Morrgan Claesson har idéer om detta. **Uppdrogs** åt Morrgan Claesson att se över denna fråga.

14 Mötets avslutande

Jonas Hjelm avslutade mötet 12:48.



Anders Svensson