

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Uppsala

Tid 1 oktober 2011, 13:45
Plats ParkInn Hotell
Närvarande Peter V Christensen, FSVV, NoJK, SH
Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (fr punkt 4 t o m punkt 5)
Mats Holmgren, OKBv
Anders Johansson, JHRF, SMoK
Pierre Marklund, DBV
Kjell-Åke Nilsson, NBVJ
Torsten Nilsson, Arbetets museum (fr o m punkt 6)
Lars Norling, NJ
Carl-Eric Olsson, SÅS, FVJ
Anders Svensson, SKÅJ, JHRF
Carsten Åby Sörensen, JÅÅJ

1 Mötets öppnande

Anders Johansson förklarade mötet öppnat och den dåliga styrelsenärvaron: Jonas Svartlok fick inte ledigt från sitt jobb, Morrgan Claesson kunde inte komma för att BJs med kort varsel fick ett samtidigt pågående större reseuppdrag och Sten Nordström skulle komma under söndagen. Han förrättade upprop av deltagarna – se deltagarförteckningen ovan – och informerade om programmet under de kommande dagarna.

2 Dagordningen

Den föreslagna dagordningen gicks igenom och **modifierades** något.

3 Ordförande och sekreterare för mötet

Anders Johansson fungerade som ordförande och Anders Svensson antecknade.

4 ERTMS

Anders Johansson framhöll att denna fråga 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 – ej 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 konatkterna: 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 visade 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 principschema 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 JHRF-gruppen får mycket underhandsinformation genom ERTMS-projektet, T ex att Västerdalsbanan ska få ERTMS 2012. Carl-Erik Olsson undrade om det fanns invändningar om fordonsutrustningen? Anders Johansson svarade att invändningarna är att den blir så dyr och då särskilt verifieringen. Västerdalsbanan kommer att ha kvar signaler och hastighetsskyltar så det går i princip att köra ”vanligt” på den. Kjell-Åke Nilsson undrade om det blir problem med för näraliggande frekvenser? Anders Johansson svarade att han inte tror att detta är ett problem. Carsten Åby Sörensen undrade om 20-milsregeln i fortsättningen? Anders Johansson svarade att denna gäller så länge man inte kör med ERTMS (eller ATC)... Man har pratat med infrastrukturministern och näringsdepartementet om finansieringen samt påpekat att man ska kunna montera utrustningen själva. Att själva utföra montering av ATC har kostat SMoK ca 50 000 SEK vilket är en rimlig kostnad. Pierre Marklund föreslog att köra med enklare utrustning som kräver banutrymme motsvarande fyra tågplanerplatser mot en högre trafikeringskostnad. Anders Johansson framhöll att utrustning med givna gränssnitt inte borde kräva den höga verifieringskostnaden.

Anders Johansson fortsatte med att Sten Erson-Wester har träffat representanter för regering och riksdag tillsammans med David Morgan och Morrgan Claesson. Sten Erson-Wester framhöll att det är intressant att stora länder som Tyskland är missnöjda med beslutet tagits innan det är klart med tekniska lösningar – de vill ha ERTMS lagt på is för att komma i fatt med lösningar. Anders Johansson påpekade att gruppen vill få bort individtänket till förmån för systemtänket. För museifordon ska myndigheterna betala utrustning och verifikation. Sten Ersson-Wester framhöll att politikerna inte gav några löften, men de verkar förstå problemen. Anders Johansson berättade att gruppen försöker få fram ramavtal avseende 250 gul- och museifordon. Sten Ersson-Wester förtydliga att av dessa är ca 50 museifordon. Carl-Erik Olsson undrade varifrån verifikationskraven kommer? Anders Johansson svarade att det är ERA(s jurister) som kräver detta. Carl-Erik Olsson påpekade att Netrail sänt ett brev om att små operatörer är förlorare på verifikationskostnaden – har någon samordning förekommit? Anders Johansson svarade att ombordutrustning subventioneras med 150 000 EUR i godslok. Carl-Erik Olsson undrade om det egentligen var någon idé med ATC i museifordon när detta är på gång? Anders Johansson svarade att den nya ERTMS-utrustningen kan ersätta svensk ATC. Peter V Christensen undrade om denna fungerar även Danmark? Anders Johansson svarade att man behöver en annan STM då. Men i Danmark behåller man ATC tills ERTMS är helt färdigbyggd.

5 Gemensamt personal- och förarregister

Anders Johansson inledde med att han inte vet särskilt mycket om detta, men att det finns de som vill ha ett sådant. Carsten Åby Sörensen påpekade att detta var uppe i samband med indragna trafikillstånd där man framfört kritik mot brist på dokumentation vid lån mellan föreningar. Anders Johansson påpekade att det är olika hanterat i föreningarnas trafikillstånd – det behöver tillsättas en arbetsgrupp om detta. Transportstyrelsen kommer att ha ett grundläggande register, men sedan måste varje företag ha egna kompletterande register och detta borde man ha gemensamt. Men detta kräver även gemensamma utbildningsplaner. Pierre Marklund och Sten Erson-Wester gjorde jämförelser med bilvärlden och Pierre Marklund undrade om det finns motsättningar kring detta – det borde enbart vara fördelar? Carsten Åby Sörensen undrade om dispens från lokförarkörkort för museibanor? Anders Johansson svarade att de med egen infrastruktur är befriade från detta krav. Pierre Marklund framhöll att det borde vara lägre krav på den egna banan. Anders Johansson påpekade att lokförarkörkortet innehåller krav på basutbildning (JTF) och detta kan föreningarna lösa själva. Sedan måste man bygga på med fordonsutbildning, som kan vara gemensam. Sedan ska varje operatör definiera vem som får köra var. Tillkommer sedan medicinska förutsättningar.

Carsten Åby Sörensen föreslog att ta med information om det är JTF eller MRO Sjö man kör på, medicinska undantag m m i det tilltänkta registret. Pierre Marklund påpekade att om inte föraren har något körkort (motsv) så kan man ha med en kompletterande förare som har. Anders Johansson föreslog att göra registret gemensamt för JHRF och MRO och dessutom söka undantag från PUL. Lars Norling framhöll att det är problem att överhuvudtaget få förare att ställa upp. Pierre Marklund påpekade att ett sökbart register kan underlätta att hitta förare, samt även uppgift om vad man är intresserad av att köra för sorts fordon. Anders Johansson föreslog att tillsätta en liten arbetsgrupp om 3—5 personer, förhoppningsvis med Jonas Svartlok, Björn Fura och gärna någon från NBVJ. Pierre Marklund undrade om man klarar sig med lägre än JTF basnivå om man har egen infrastruktur. Anders Johansson påpekade att JHRF

agerar som stöd till MRO i deras agerande mot kravet på register(avgift), men i grunden är det egentligen bra med ett fordonsregister. Han vädjade till föreningarna att ställa upp med namn till ovan nämnda arbetsgrupp. Pierre Marklund föreslog att även arbeta med en gemensam utbildningsplan. Anders Johansson såg registerarbetet som grund till detta. Man behöver även ha uppgifter om godkända instruktörer. Kjell-Åke Nilsson framhöll att en person inte samtidigt kan vara utbildare och examinator.

6 Indragna trafik tillstånd

Anders Johansson ville höra från NBVJs och OKBvs representanter om detta, visade ett dokument angående NBVJs indragna trafik tillstånd och kommenterade det med att var mycket tråkigt att Transportstyrelsen kom dagen före trafikstart. Kjell-Åke Nilsson påpekade att de som kontrolleras befinner sig i två olika divisioner – i företag kan man beordra, i föreningar får man vädja. Man skulle också önskat ha tre månader på sig att fixa det som påpekades, nu blev det direkt indragning av tillståndet. Mats Holmgren påpekade att förfarandet nog beror på graden av anmärkningar – för OKBv återkom de några dagar efter inspektionen och drog in tillståndet. Det som nu gäller är att det ska finnas papper. Pierre Marklund tyckte att inspektionerna även borde vara på verksamhet. Mats Holmgren m fl påpekade att numera är det bara dokumentation som kontrolleras. Kjell-Åke Nilsson och Mats Holmgren påpekade att Transportstyrelsen hade samma synpunkter på de båda föreningarna – dessutom var de lika de man hade på BJs för några år sedan. Anders Svensson framhöll att detta visar på det som JHRFs förra sekreterare Anne-Marie Olovsson tjtade om – föreningarna samverkar för lite. Kjell-Åke Nilsson påpekade att man borde tagit varning redan av det som hände BJs, men det är svårt att få till ideellt arbete. Han fortsatte med att numera helst ska dokumentera redan innan det hänt...

Pierre Marklund framhöll att föreningarna måste utarbeta egna rutiner och dokumentera dessa. Anders Johansson framhöll att om något händer ska verksamheten stoppas till riskanalys gjorts. Men det förutsätter heltidsanställd personal... Pierre Marklund underströk att föreningarna borde samarbeta om detta. Lars Norling framhöll att Morrgan Claesson rekommenderar att använda BJs föreskrifter. Anders Johansson framhöll att dokumenten ska vara öppna (t ex finnas på föreningarnas hemsidor) och påpekade att Smalspåret i Hultsfred har bra föreskrifter att använda sig av. Kjell-Åke Nilsson tror att påpekandet om ej anmälda organisationsförändringar var att han tog bort mellanchefer i maskinavdelningen. Anders Johansson undrade hur många föreningar som har med i sin stadga att man måste kunna ta bort styrelseledamöter av trafiksäkerhetsskäl. Carl-Erik Olsson berättade om att SÅS har erfarenhet av sådant avseende två ledamöter: En fick uteslutas p g a trimmad moppe och en annan för skatteproblem i sitt företag...

Anders Johansson undrade hur är tidplanen för föreningarna som blivit av med sina tillstånd? Kjell-Åke Nilsson svarade att man inom NBVJ har möte snart och jobbar på det. Mats Holmgren svarade att OKBv tappade en körning, men sedan ställde MBV upp med sitt tillstånd. Carsten Åby Sörensen berättade att han var på kurs för läkare hos Transportstyrelsen och noterade då att han var med på lista över godkända läkare, men har sedan inte sett denna lista. Mats Holmgren svarade att det inte längre finns någon sådan lista – järnvägsföretaget ska själv skriva avtal med läkaren om att de har den efterfrågade kompetensen. Kjell-Åke Nilsson berättade att flygcertifikatläkarundersökning inte visade sig fungera för trafik kort. Anders Svensson

påpekade att ändå ingår det i Transportstyrelsens uppdrag att de ska vara trafikslagsövergripande... Anders Johansson undrade om det var något särskilt med att fylla i Transportstyrelsens blankett för läkarintyg? Carsten Åby Sörensen svarade att man ska ha viss utbildning för detta...

Anders Johansson undrade om NBVJ hoppas få tillbaka tillståndet? Kjell-Åke Nilsson svarade att det gör man. Pierre Marklund undrade om man kan lära sig något av det inträffade? Text att göra något gemensamt? Kjell-Åke Nilsson föreslog att läsa det Morrgan Claesson skrivit. Anders Johansson fyllde på med att vara noga med dokumenthanteringssystem och att skriva vad man gör om det händer något. Lars Norling fortsatte med att ha avvikelserapporter. Pierre Marklund framhöll att det gäller att skriva så litet som möjligt så man kan följa det. Anders Svensson berättade att SKÅJ har ett för invecklat föreskriftssystem och arbetar nu på att förenkla det genom att använda sig av BJs föreskrifter som underlag för sina nya. Pierre Marklund påpekade att det gäller att få myndigheten att tala om hur det kan bli bättre. Anders Johansson framhöll att Transportstyrelsen vill ha dialog som en del av arbetet med trafiktillstånd. Han undrade om flyg och båt har liknande problem? Torsten Nilsson svarade att det har de, men myndigheten får man leva med varför han rekommenderade att samarbeta mer och utnyttja JHRF... Anders Johansson funderade på en gemensam databas för tillstånden – det bästa är om man lägger upp sina tillstånd (och föreskrifter) publikt och kan länka till dessa.

7 Orientering om försäkringen

Anders Johansson meddelade att *Marsh* har skickat ut förfrågningar och att det ser ut att bli samma som föregående år. Sedan kan kontakter med försäkringsbolaget vara intressant.

8 JHRF

a) Utvärdering av gemensamma vår- och höstmöten

Anders Johansson berättade att JHRF har fått in en skrivelse från AJF om detta möte där man påpekade att tiden inte var effektivt använd – föreningen vill ha mer fokus på mötena. Anders Svensson påpekade att man inom JHRF och MRO har olika möteskultur där t ex museibanorna gärna vill visa sina anläggningar och vad som hänt på dem sedan senast, medan JHRF-föreningarna kanske kan ”nöja sig” med mer renodlade möten med ett minimum av kringaktiviteter. Detta skulle tala för att ha skilda mötestillfällen för JHRF- resp MRO-föreningarna, men samtidigt blir det många och allt fler gemensamma frågor för såväl JHRF- som MRO-kretsen – detta är ett dilemma. Anders Johansson föreslog att styrelsen får i uppdrag att ta fram en mötestid – och få ut agendor för mötena på hemsidan.

b) Ekonomi

Behandlades ej p g a kassörens frånvaro.

c) Information

Anders Svensson berättade om sitt arbete med informationen: Han har valt en annan strategi än MRO, som samlar det mesta i MRO-Aktuellt och i övrigt låter medlemmarna efterfråga information. Han skickar i stället ut det mesta som kommer in till JHRF på medlemsdistribution men försöker i återuppståndna Spåraturen föra fram mer angelägen information. Tyvärr blev nr 4/11 väl omfattande, men det jobbades på den av och till i fyra månader varvid den vid flera tillfällen var nära att bli klar, så kom det annat mellan, under mellantiden hade mer att skriva om tillkommit, varvid den blev nästan klar o s v... Pierre Marklund tipsade om att i inledningen berätta om innehållet i numret och även göra det i vidarebefordrade mejl. Anders Svensson svarade att han ska försöka ta till sig detta. Mats Holmberg undrade varför det var annan info på hemsidan? Anders Svensson svarade att Anders Johansson ska sköta denna. Pierre Marklund påpekade att det finns mycket bättre web-verktyg nu, men att man måste få till miljön för dessa – det som behövs är en informationsportal. Carl-Erik Olsson såg framför sig en motsvarighet till *Banportalen* och han undrade om det går att få med informationen på hemsidan? Anders Svensson höll med om att han hellre skulle lägga upp info på hemsidan och sända mejl med länkar till hemsidan. Pierre Marklund undrade vilken budget JHRF har för hemsidan? Anders Johansson svarade att kostnaden nu är 265 SEK vartannat år till webhotellet. Pierre Marklund föreslog att betala för att få det mer automatiskt – medlemmarna får betala mera för att få bättre information... Carl-Erik Olsson föreslog att organisera sin e-post så att man hittar den. Anders Svensson framhöll att föreningarna ska ha egna distributionslistor för mejl som inkommer från JHRF – det är inte JHRFs uppgift att veta hur föreningarna är organiserade!

d) Arkiv

Anders Svensson berättade att JHRF nu flyttat in i arkivlokalen i Krylbo lokstall med fyra flyttlådor med material som Arne Dahlgren lämnat över – det återstår att bygga hyllor och gå igenom och förteckna för att i första hand se vad som saknas. Anders Johansson fyllde på med att han har en flyttlåda inkl scannat material – han föreslog att ta en helg att bygga hyllor och gå igenom samlingarna.

9 Kurs riskanalys och internrevision

Anders Johansson påpekade att det ska bli en kurs i rubricerade 2011-10-22—23 på Rantens Hotell i Falköping och han visade kursprogrammet – han kommer att gå ut med information om detta 2011-10-02. I första hand är kursen för JHRF-medl. Torsten Nilsson framhöll att det även är viktig att personer som jobbar med detta får träffa varandra och föreslog att söka RAÄ-bidrag för detta. Anders Johansson svarade att man kan göra ett helt utbildningspaket och söka pengar för att utbilda i detta. Pierre Marklund föreslog att samarbeta med *Folkuniversitetet*... Anders Svensson berättade att de som var med på ArbetSams Söka-Pengar-seminarium i Norrköping 2011-09-30 fick mycket information om just (och bl a) detta. Anders Johansson föreslog att prata med Torsten Nilsson om detta. Kjell-Åke Nilsson påpekade att det nu finns besiktningsmän, men kan behöva nya sådana i framtiden. Pierre Marklund framhöll att personalregistret skulle bli nyttigt även för detta! Anders Johansson föreslog en utbildning för besiktningsmän. Anders Svensson berättade att SRJmf för ett antal år sedan hade en kurs för spårbesiktningsmän som man även bjöd in personal från andra föreningar till. Carl-Erik Olsson

undrade om någon kände till besiktningföreskrifter för vändskivor? Anders Johansson svarade att han gärna själv ville veta det...

11 SJVM

Anders Johansson påminde om branschseminariet i Gävle 2011-10-29.

12 Reservdelar

Anders Johansson meddelade att SJVM ska avveckla mycket fordon som innehåller reservdelar och undrade om föreningar kan vara "fordervärdar" för olika typer av reservdelar, t ex för el-lok, ånglok o s v. Han uppmanade föreningarna att fundera på detta! Carl-Erik Olsson undrade i sammanhanget vad föreningarna redan har tagit hand om? Anders Johansson påpekade att det även finns specialverktyg att ta hand om. JHRF/MRO borde dessutom agera för att stötta SJVM, t ex kring avveckling av Ängelholm. Anders Svensson berättade avseende det senare att enligt tidningsartiklar ska det redan vara överenskommet med Ängelholms kommun att de tar över. Anders Johansson påpekade även att det blir loppmarknad på reservdelar i Hässleholm 2011-10-22. Anders Svensson fyllde på med att det varit information om detta inkl en lista över vad som omfattas i Spårburen 5/11. Lars Norling undrade om det erbjudande om banarbetsmaskiner som var för några år sedan? Anders Johansson svarade att det har hanterats via Morrgan Claesson.

13 Övriga frågor

a) Herrljunga

Carsten Åby Sörensen undrade hur det är med verksamheten i Herrljunga och överlåtandet av den till NJ? Lars Norling svarade att det inte är klart än – man vill bl a veta driftkostnader för lokstallet i Herrljunga. Anders Svensson varnade för Trafikverkets uppgifter om sådana – för Krylbo lokstall har det visat sig av de uppgifter de gav att de inte har en susning...

14 Nästa möte

Anders Johansson berättade att MRO föreslår första helgen i mars i Norrköping tillsammans med en museimässa på Arbetets museum. Alternativet är sista helgen i mars och Krylbo(/Avesta), men då bara för JHRF. (Det lutar nu åt Norrköpingsalternativet; antecknarens anm.)

15 Mötets avslutande

Anders Johansson avslutade mötet 17:35.

Anders Svensson