

	<h2 style="text-align: center;">Anteckningar från medlemsmöte</h2> <p style="text-align: center;">1/2016</p>	<p style="text-align: right;">2017-03-25</p>
---	--	--

### Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Nyköping

Tid	20 mars 2016, 09:05
Plats	Sunlight Hotel, mötesrummet Surf
Närvarande	Peter Alsén, NJ, JHRF Stefan Blomstrand, JHRF (punkt 7 b)) Mikael Däckfors, FSVJ, JHRF Göran Filander, NBVJ, JHRF Bengt Filipsson, NBVJ Anders Johansson, SMoK, JHRF Lars Lindström, AJF Jonny Olofsson, FVJ Carl-Erik Olsson, SÅS, JHRF Åke Paulsson, MRO Jonas Svartlok, JHRF Anders Svensson, SKÅJ, JHRF Kenneth Sörestedt, SKÅJ, NJM

#### 1 Mötets öppnande

Mötet inleddes med att Anders Johansson **utsågs** till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare.

#### 2 Tågsommar m m

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar och resultatet av detta så här långt. Detta års arbete började med en något tidigare inbjudan till drygt 200 st varav över 100 st per mejl – den anlände till deltagarna i mitten av november – och ett påminnelsemejl efter några veckor som fick fart på flera. Texterna skulle vara inne alldeles före och betalningarna alldeles efter jul- och nyårshelgerna. Detta år hade Peter Berggren fortsatt anlitas för layoutarbetet och Anders Svensson fortsatte göra texterna helt klara inför layoutarbetet. Rent allmänt hade samarbetet flutit på mycket bra, men det var länge en osäkerhet om det skulle bli 24 sidor eller mer. Resultatet har blivit en Tågsommar med 83 deltagare – netto en färre än föregående år – 24 annonser på ett kraftigt minskat antal (närmare 4) sidor, minskad till 28 sidor totalt, tryckning 2015-02-29 i 45 000 ex och klar att avhämta i anslutning till mötet! I årets Tågsommar infördes en del nyheter: olika papperskvalitet på omslag och inlaga, formatmallad mastertext som underlättade layoutarens arbete, fortsatt aktivt arbete av layoutaren (med bl a annonsraggning), fortsatt butiksannonssida vars annonser också markerades på kartan och ett nytt nyckelord **Nytt 2016**.

Nu startade arbetet med att informera om Tågsommar på Stockholm Travel Show (2016-02-11 – m h a Tågsommar 2015) och Vildmarksmässan (2016-03-11) – TUR-mässan är nedlagd –, sprida samdistributionsannonsern samt att tillsammans med ArbetSam m fl genomföra ett utskick med 600 brev till media, museer m fl – det senare är redan utsänt. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan [www.teknikarv.se/ts/](http://www.teknikarv.se/ts/) och även på *Facebook*. Han meddelade att det inte blir samdistributionen till deltagarna eftersom samdistributionen upphört. Tågsommar är på väg ut med samverkande tidningar – det blir inget medskick med AoH i år p g a att tidningen verkade vara på väg att upphöra när Tågsommar-arbetet planerades – nu har tidningen återuppstått varför diskussion om samverkan inför 2017 får tas upp. Det funderas på nya sätt att skicka Tågsommar till de som inte får dem utdelade på möten o dyl. Det behövs information om godsadresser och önskemål om avvikande upplagor. Turistbyråerna redan satt igång att beställa.

Vad gäller ekonomin så är denna osäker detta år p g a det kraftigt minskade antalet annonser men även genom en viss prissänkning på annonser. Nästan alla texter och många annonser är betalade. Avslutningsvis gick han över till lite framtidsfunderingar. Fortsatt bearbetning av texter kan förväntas. En ny ”ensidig” karta planeras. Att lägga in en klickbar karta på hemsidan har redan prövats och kan bli aktuellt att fortsätta och förbättra. Distribution även med tidningen *Nostalgia* diskuteras fortsatt, vilket kan innebära såväl närmare fördubblad upplaga som högre annons- och kanske också textpriser. Kenneth Sörestedt undrade hur mycket Tågsommar omsätter? Anders Svensson svarade att det är ca 150 000,-.

### 3 Tågsläpp

Anders Svensson meddelade att Tågsläpp arrangeras 2016-04-24 kl 10–16 och att skaran anmälda detta år minska till 22 st. Åke Paulsson fyllde på med att det varit diskussion om fortsatt arrangerande av Tågsläpp och i så fall hur, men att man avser att fortsätta arrangemanget med till stor del samma grundkoncept som tidigare: Att det ska vara samma dag och klockslag över hela landet, att det ska vara ett Öppet-Hus-arrangemang och att man ska bjuda på kaffe. Däremot får man köra tåg och ta entréavgift, om man vill.

### 4 Lägesrapport från medlemmarna

Anders Johansson berättade att **SMoK** har installerat telefoner och filter samt håller på att leta efter en alternativ plats – man är uppsagda från utrymmena i Falköping till augusti, inklusive klubblokalen; den senare dock till 2018. Kenneth Sörestedt undrade hur många stallplatser man disponerar i Falköping? Anders Johansson svarade att det är 3st – man arbetar på att tillsammans med NJ köpa loss lokstallen i Avesta, där en förening ska äga stallen och hyra ut plats till den andra. Det finns resurser i lokstallen i Alvesta som kan vara till nytta för flera föreningar. Första resan för säsongen ägde rum 2016-03-19 och en förare JHRF-examinerades samma dag.

Peter Alsén berättade att *NJ* också installerat filter i ca 14 fordon. Man bråkar med hyresvärden Jernhusen som vill ha ytterligare hyra (för el och värme), ca 380 000,- + moms, för 3 stallplatser. Man har lagt ner verksamheten i Herrljunga – man skulle ha köpt lokstallet, men någon annan han före och köpte detta. Denne kräver 150 000,-/år i hyra. Den förening som i stället har bildats kring detta lokstall, *Västergötlands Ånglokssällskap* (VÅS), har det kämpigt. *NJ* hämtade för en tid sedan två ånglok och ett antal vagnar från Herrljunga. I Nässjö byggs det träställningar invid stallet och Nässjö kommun vill bygga bostäder på området *Ångsågen*, där *NJ* har sitt museum m m – eventuellt kan detta lösas genom tombyte.

Jonny Olofsson berättade att *FVJ* installerat filter och planerar en körning 2016-05-17 till Ängelholm och 2016-07-02 till Hässleholm. Anders Johansson undrade om man äger banan till Ljungbyhed? Jonny Olofsson svarade att det gör kommunen – det finns eventuellt intresse för järnvägstransporter i Ljungbyhed. Carl-Erik Olsson undrade om bussparkeringen ingick när föreningen köpte tomten kring lokstallet? Jonny Olofsson svarade att denna äger Trafikverket fortfarande – den vill kommunen ha för kommande byggande av undergång m m. Kenneth Sörestedt undrade hur det är med spåranslutning? Jonny Olofsson svarade att det finns. Kenneth Sörestedt undrade om det fortfarande finns fordon i Ljungbyhed? Jonny Olofsson svarade att det finns i lokhuset i grusgropen.

Göran Filander berättade att *NBVJ* planerar Tågsläpp tillsammans med stiftelsen *NJOV*. Man har inga problem med kommunen, men ett orosmoment kan vara planerna på ny tågtrafik till Örebro – då får man lägga ner. Minst ett ånglok har man som ska igång, men det är väldigt få som ska hand om allt. Föreningen har 282 fordon. Jonas Svartlok undrade om man har samma stridigheter om bevarandet som andra? Göran Filander svarade att det finns olika uppfattningar och han anser att man bara ska behålla det man klarar av o s v. Man kan komma till en punkt då man måste göra sig av med fordon. Det är duktiga aktiva, men för få, och det är problem med återväxten. Bengt Filipsson fyllde på med att dock har ett gäng ungdomar under 30 år. Göran Filander fortsatte med att stiftelsen (*NJOV*) har fått en ny verksamhetschef och det är stiftelsen som har hand om banunderhållet. Denna har dock dåligt med pengar och *NBVJ* önskar få till ett bättre samarbete. Bengt Filipsson påpekade att vagnar är bundet kapital, varför man ska vara rädda för att skrota utan reflektion – han har även varit kassör. Under Tågsläpp kommer det att vara öppna verkstadsportar m m. Göran Filander fortsatte med man även har guidade visningar under sommaren – man ser med tillförsikt fram mot Tågsläpp.

Anders Johansson undrade hur sommartrafiken blir? Göran Filander svarade att man kör Pershyttan–Nora–Järle. Bengt Filipsson fyllde på med att man ska prova med att köra en bit ut på linjen mot Karlskoga även detta år. Kenneth Sörestedt undrade om föreningen är i ett bra förhandlingsläge om det blir snabbjärnväg Nora–Örebro? Göran Filander svarade att då måste stationen i Nora flyttas och den nya banan får inte heller korsa *NJOV*s järnväg. Carl-Erik Olsson påpekade att i Helsingør kan museitrafik och lokaltrafik samsas. Han undrade vem som betalat snabbjärnvägsstudierna? Göran Filander svarade att det har landstinget, Nora och Örebro kommuner gjort – nu är det bara kommunerna engagerade. Carl-Erik Olsson undrade hur frågan påverkats av valår? Göran Filander svarade att det i ett val blev borgerlig majoritet och då var de flesta var för, men *MP* ändrade sig senare. I nästa val blev det *S + MP* som vann, men det blev inte bättre. Man ser järnvägen som en turistmagnet, sedan är det glass och trästaden. Men kommunen bryr sig inte, trots 4 000 årliga resenärer.

Anders Johansson kände igen detta från Växjö. Han såg detta som ett fall för framtida hjälp från FEDECRAIL. Carl-Erik Olsson påpekade att det finns ett missnöjesparti i rikspolitiken, hur är det i Nora? Göran Filander svarade att de inte är stora i Nora, men man har dock det lokala Norapartiet. Carl-Erik Olsson undrade om NBVJ är påverkade av GSM-R? Göran Filander svarade att nu är man det inte.

Kenneth Sörestedt berättade att **NJM** arbetsmässigt genomgått en förändring. Det är en obefintlig återväxt på järnvägs-kunnigt folk och trafikorganisationen klarar inte ett eget tillstånd. Personalmässigt har det tillkommit många pensionärer som inte är järnvägs-kunniga, men de kan träarbeten så det arbetas på vagnar. Man har problem med bägge trafikångloken - på E-loket är det problem med nitning. Markmässigt händer det en hel del – man har bl a påbörjat uppsättning av ett plåtskjul. Man hoppades få ta över den gamla järnvägshallen söder om tomten, men den revs. Han undrade hur branschen ser ut om tio år. Föreningen har gjort filterinstallation i ca tre fordon. Ekonomin är hygglig. Carl-Erik Olsson påpekade att det är samarbete mellan SÅS och NJM, men senast var det rätt stor nedgång i biljettförsäljning. Kenneth Sörestedt påpekade att affischeringsstyrkan har decimerats. Man äger sina lokaler själv, men det finns underhållsbehov i framtiden. Stenkol är en annan stor kostnad.

Lars Lindström berättade att **AJF** kör som tidigare år, dock detta år endast tre veckor för att få lite ledigt. Man är inte med på Tågsläpp och det är inte heller presentabelt i lokstallet. Föreningen har god ekonomi och hyr lokstallet. Carl-Erik Olsson undrade vem man hyr av? Lars Lindström svarade att man hyr av Trafikverket. Göran Filander undrade hur man fått god ekonomi? Lars Lindström svarade att man har ett bra utfärdskoncept med mat, dricka, bad m m. Kenneth Sörestedt undrade vart man kör? Lars Lindström svarade att utfärderna går till Slagnäs, men att det även kring Storuman, förekommer charterkörningar med rälsbuss m m. Man har däremot slutat med resor till Jokkmokks marknad – det var -42° vid ett tillfälle... Göran Filander undrade varför föreningen inte är med på Tågsläpp? Lars Lindström svarade att det mest är för att det fortfarande är vinter i Arvidsjaur då.

Lars Lindström fortsatte med att AJF har installerat 15 filter, skrivit bidragsansökan och nyligen haft besök av Transportstyrelsen för en revision. Jonas Svartlok undrade över den minskade trafiken för att få ledigt hur det är med återväxten? Lars Lindström svarade att det är både och – man har två relativt unga lokförare, några yngre blir klara i dagarna och en ännu yngre kommer på sikt. Men det är dåligt med skruva-folk liksom med organisatörer – han får sköta administrationen själv. Carl-Erik Olsson undrade om man uppfyller Transportstyrelsens krav på ansvariga? Lars Lindström svarade att det klarar sig. Göran Filander undrade hur många man är i föreningen? Lars Lindström svarade att det är ca 15 aktiva. Anders Johansson påpekade angående Tågsläpp att somliga börjar sin trafik då, andra har full vinter. Lars Lindström fortsatte att man har utbildning av förare för ånglok, rälsbuss och T21. Anders Johansson undrade om det blir för lite körning för att upprätthålla kompetens? Lars Lindström svarade att det finns viss risk, men man kör en kort kurs inför trafikstarten. Det är ca 150 resenärer per resa. Carl-Erik Olsson undrade hur det är med mobiltelefon-täckning? Lars Lindström svarade att den är bra. Han avslutade med att påpeka att när han inte orkar längre får AJF lägga ner.

Carl-Erik Olsson berättade att **SÅS** har GSM-R-filter på gång (två installationer utförda; sekr anm 2016-04-01) och för övrigt avser att få till någon körning till våren – man har tidigare år haft bra körningar Liljeholmen–Södertälje Hamn. På gång är också att Torekällbergets museum i Södertälje, som ska ha ett jippo till sommaren, vill ha körningar till detta. De vill satsa på järnvägsmiljö och önskar ta över en del fordon från SÅS och NJM. Bl a kan det bli ångloket *SSnJ 7*. Även K4 793, som SÅS grundades kring, är eventuellt Västergötlands Ångloks-sällskap intresserad av. I Västberga har ett skärmtak satt upp, som är den del av ett lokhus – detta täcker några lok. Man har också haft inbrott som orsakat stöld och skadegörelse. I Katrineholm bedrivs en lite mer ordnad verksamhet med en handfull pensionärer, mest med E10 1747. Kommunen äger spåren utanför lokstallet och där händer inget. Kommunen har även tyckt att lokstallet är ett bra besöksmål, men det behöver dock tillgänglighetsanpassas. *Stambanans Wänner* har inte kunnat hämta sina fordon i lokstallet p g a det ovan nämnda dåliga spår. Man avser att kunna köra tåg i Katrineholm. Ett T21-lok skulle flyttas förra vintern, men det har blivit en spricka någonstans i en transmissionskåpa. Ett T23-lok har läcka i kylsystemet. Det finns inte heller någon med järnvägsbakgrund i tillväxten, men sonen till en av grundarna är intresserad av ånglokskörning.

Mikael Däckfors berättade att **FSVJ** håller på att testa sig fram vad man kan göra. Man har en TGOJ-historisk afton 2016-03-21 och ska köra persontrafik Eskilstuna–Oxelösund 2016-04-02 för utbyte mellan orterna, där tidningsartiklar verkar ge skjuts åt denna körning. Man hyr plats i Oxelösunds lokstall av Oxelösunds kommun – kommunen är nöjd och lokstallet har blivit ett lokalt besöksmål. Det har jobbats på GSM-R-filter-installationer. Man ska få i gång elvärme i en vagn efter en hel del jobb – nu har man hittat ritningar som underlättat. Carl-Erik Olsson undrade om man drabbats av stulna kablar? Mikael Däckfors svarade att de fått vara ifred. Carl-Erik Olsson undrade över erhållna bidrag? Mikael Däckfors svarade att man fått för att och målat om Ma 409 och också fått för och jobbar med en B14-vagn. Carl-Erik Olsson undrade om man köpt tjänster? Mikael Däckfors svarade att man hittills mest köpt material, bl a inköp av säten. Arbetet rullar på enligt ekonomisk plan. Det är viktigt att få till B14-vagnen – det är den enda egna vagnen. Håller i övrigt på med diverse arbeten. Carl-Erik Olsson och Kenneth Sörestedt undrade över vagnarna från OKBv? Mikael Däckfors svarade att det är 4 st – man har även köpt ett Hg-lok. Mikael Däckfors undrade om någon har bromsblock till Hg? Museet har, men annars det blir nygjutning, men dessa kan också användas till en del andra loktyper. Anders Johansson berättade att SMOK har stora förråd av YBo-bromsblock.

Kenneth Sörestedt berättade att **SKÅJ** har en omfattande reseverksamhet och den stora samarbetspartnern är *Opera på Skäret*, för vilka man kör tio resor i juli–augusti. Anders Johansson undrade hur man får personal till dessa? Kenneth Sörestedt svarade att det som ska bemannas är restaurangverksamheten samt lokförare, ombordansvarig och trafikledare. Än så länge har det gått, om än med nödrop. Anders Johansson påpekade att det sker den del personalrockader med SMOK. Kenneth Sörestedt fortsatte med att det körs julbordståg, men att detta är ifrågasatt på grund av högre slitage på fordon och personal, risk för frysning m m. I år kommer det bara att köras julbordståg på lördagar och det underlättar för personalen. Föreningen har verksamhet på tre orter, trafik från Hagalund samt viss verksamhet i Sala och mera i Krylbo.

I Krylbo har det hänt en hel del det senaste decenniet – man har ett pensionärgång där, men järnvägs kompetensen brister. Det har blivit ytterligare hyresgäster i lokstallet som ger inkomster. Man har dock problem med vissa delar av lokalbefolkningen som orsakar skadegörelse samt kabeltjuvar. I det senare fallet var det en stöld för några hundra kronor (åt tjuven) som kostade 25 000,- att återställa. Carl-Erik Olsson berättade att även SÅS drabbats av kabeltjuvar. Peter Alsén berättade att NJ blev av med 20 m kabel. Jonas Svartlok undrade om de hört talas om *SmartWater* – när det användes har stölderna försvunnit. Bengt Filipsson berättade att NBVJ drabbades av stöld, men dock hade tur så att det stulna återfanns. Carl-Erik Olsson berättade om en stöld av rosterstavar.

Anders Svensson berättade om projekt som skulle behöva genomföras i Krylbo, bl a p g a osäkerhet om framtiden i Hagalund: Takreparationer (pågår med stöd från länsstyrelsen), projektering av inhägnande av området (jfr stöld och skadegörelse ovan), projektering av installation av tågvärmepost, elektrifiering av spåret till lokstallet samt eventuellt övertagande av spår till inklusive gamla omformarstationen. Kenneth Sörestedt fortsatte med att i Sala händer inte så mycket – det är dåligt med resurser där och där förekommer bara fordonsuppställning och vissa guida turer. I Hagalund står och därifrån utgår tågen och en del underhåll görs på plats bland makadamen. Annars är det att hyra in sig hos Swedtrac. Det är klen med underhållspersonal: Patric Hjelm hanterar lok, Kenneth Sörestedt vagnar och de får viss hjälp från andra. Växling sköter oftast han själv och Rolf Ryrholm.

Det stora problemet är tillgänglighet, d v s att få all mat och dryck till tåget som står mitt på bangården – att växla det till ett bättre spår kräver personal. Det blir också dyrare och dyrare att stå i Hagalund och man får inte heller spårtilldelning utan tvingas låna spår – detta kan tvinga fordonsuppställningen till Krylbo. I så fall tillkommer extra turer från Krylbo till Stockholm C och retur – inklusive att lösa städning och fournering. Anders Johansson framhöll att det är museiverksamhet som är rolig. Kenneth Sörestedt fortsatte med att man för några år sedan hade 99 fordon, men några är dock avvecklade, och nu är det ca 85. Förhoppningen är att kunna decimera ett antal förrådsvagnar och i stället lagra i Krylbo lokstall. Göran Filander tyckte efter dessa inlägg inte längre att det var synd om NBVJ... Kenneth Sörestedt avslutade med att det inte är så mycket verksamhet i Tomtebodas postterminal längre, men det verkar omöjligt att komma dit – den ska läggas ned.

## 5 Almedalen och ThN

Behandlades inte.

6 FEDECRAIL

## a) Arbetet i HOG ("kulturarvstrafikgruppen")

Anders Johansson berättade att han, Jonas Svartlok och Anders Svensson (den senare på egen bekostnad) åker till årets FEDECRAIL-konferens i Österrike. Det är bättre att kunna vara många men till en mindre kostnad. JHRF har engagerat sig i HOG-gruppen, som mycket handlar om museitrafik på allmänna spår. Det har varit mycket ERTMS den senaste tiden, men detta är inte så aktuellt i Sverige just nu. Det tyngsta nu är förardirektivet och hur det slår. I Danmark är ERTMS dock på gång. FEDECRAIL har blivit ett av ERA erkänt organ och kan vara med i arbetsgrupper, bl a om förardirektivet och ERMTS. Arbetet pågår för att få loss pengar från EU för att titta på ERTMS i ånglok – det handlar bl a om att försöka bli av med kraftreduceringen till stopp. Gruppens ordförande Steve Wood sitter centralt i Europa och en som arbetar i SNCF är med i ERA-arbetsgrupper – Anders Johansson och Anders Dørge (från danska DVF) är med och stöttar. En annan fråga som är het är utfasning av kol och det pågår ett viktigt arbete kring detta och det därför FEDECRAIL via JHRF har därför begärt in information om kolanvändning från föreningarna. Göran Filander undrade om det kommit svar? Anders Svensson svarade att de flesta (kolanvändare) har svarat.

## b) Förfrågan om arrangerande av ungdomsläger i Sverige 2018

Anders Johansson berättade att JHRF och MRO har blivit tillfrågade om rubricerade – det innebär att några föreningar ordnar verksamhet för ungdomar under en vecka och har man funderingar om aktiviteter så uppmanades föreningarna att höra av sig. JHRF-föreningarna skulle kunna hjälpa till med transporter. Svenska ungdomar får då kontakter med andra länders ungdomar.

7 JHRF

## a) Höstmöte 2016

Anders Scensson berättade att MRO höstmöte avses äga rum på Gotland 2016-10-01—02 – det gäller att inte kollidera med detta. Anders Johansson framförde även ett tack till AJF för bra arrangemang vid höstmötet 2015. Lars Lindström föreslog att kolla med Orsa. Anders Svensson svarade att det gjorde man inför ett tidigare JHRF-möte, men det är knepiga förbindelser som kräver övernattningar för många. Lars Lindström undrade om Gävle kunde vara ett alternativ? Peter Alsén undrade över Sundsvall som ytterligare ett alternativ? Anders Johansson konstaterade att styrelsen får återkomma i saken, men är någon intresserad av att arrangera så uppmanades denne att höra av sig.

- b) Kommande utbildningar och seminarier, information från utbildningsorganisationen

Stefan Blomstrand berättade att det finns färdiga utbildningar för YBo- och X16-fordon. Man har inte fått anmälningar om önskemål på fler utbildningar – önskemål skickas gärna till mejl [stefan.blomstrand@jhrf.se](mailto:stefan.blomstrand@jhrf.se). Det finns även tre utbildningsplaner för ombordare, växling på bangård respektive att syna tågsätt. Det gäller att ta beslut och ansöka om undantag. Det finns behov av typutbildningar – skicka önskemål inklusive förslag på lärare och examinator inklusive intyg på dessa. Han uppmanade NJ att skicka in sin ångloksutbildningsplan – Peter Alsén avsåg att ta tag i detta.

Stefan Blomstrand berättade att det blir ett arbetsmiljöseminarium 2016-04-02 och det bör gärna delta två från varje för, helst i ledande ställning och fundera på den egna arbetsmiljön. Man måste ha in anmälningarna senast 2016-03-25. Anders Johansson påpekade att detta seminarium anordnas i samarbete med MRO och ArbetSam. En lämplig målgrupp är fordonsansvariga. Jonas Svartlok framhöll att det ska vara någon med arbetsledaransvar. Stefan Blomstrand fortsatte med att utbildnings- och säkerhetsseminarer äger rum senare under året.

Anders Johansson berättade att har funderats på ett krishanteringsseminarium, men myndigheten MSB, som håller på med sådant, var alldeles för dyra. Man har dock hittat en ideellt intresserad anställd. Det handlar om att hantera kontakter med myndigheter och drabbade och särskilt viktigt för de som inte bara är på hemorten.

## 8 MRO

Åke Paulsson berättade att MRO har fått en ny styrelse med Per Englund ny ordförande, Alexandra Sjöberg som ny sekreterare och han själv som kvarstående (kassör) – det är en liten styrelse. MRO har fått en ny *Säo 2014* och den håller på implementeras av banorna – MfMJ i Munkedal har den redan, SkLJ i Skara är på gång, men de stora banorna tvekar. Jonas Svartlok undrade vad det är för skillnader mot den tidigare? Åke Paulsson svarade att den framförallt är redaktionellt ändrad – man har sammanfört det som handlar om samma sak. Han fortsatte ned man varje år har ett säkerhetsseminarium i januari i Mjölby. Alla föreningar är närvarande – säkerheten är viktig. Ordförandena har ganska stort ansvar, bl a för anställd personal, och man kommer att ha ett ordförandeseminarium om vilket ansvar man har. MRO har svarat på remisser, på senaste tiden tillsammans med JHRF. Deltagandet i Almedalen sker tillsammans med JHRF och numera också tillsammans med övriga organisationer inom ThN som ger bättre ekonomi. Han själv och Per Englund kommer och man tittar på seminarier att hålla. Ragnar Hellborg ger ut en bok som dokumenterar arbetet med Transportstyrelsen. Det finns också berättelser om funktioner på ställverk m m – boken kommer under sommaren. MRO har en Tjejgrupp, som handlar om att även få tjejerna aktiva med annat än kafé och få igång mer verksamhet. På FEDECRAIL-konferensen ska det åka två personer, Per Englund och någon annan (Ante Svensson eller Johan Vinberg). Höstmöte arrangeras i Dalhem 2016-10-01—02 och vårmötet 2017 blir i Nora. Man önskar få ett bättre samarbete med JHRF. Jonas Svartlok påpekade att det redan blivit bättre.



9 Transportstyrelsen

## a) Förändrade regelverk

Anders Svensson berättade att JHRF har svarat på ett stort antal remisser – en till ligger för besvarande och i denna, som också avses besvaras tillsammans med MRO, är det aktuell för MRO att titta på körning som på industrispår är intressant för i varje fall vissa museibanor. Ett genomgående påpekande är terminologianvändningen – man skriver *museijärnväg* även när det handlar om museitåg både på statens och på egen infrastruktur.

## b) Avvikelseberättelser

Carl-Erik Olsson undrade angående körning mot röd signal vem som ska skriva när det händer något? Det bör dock dokumenteras, mindre väsentligt vem som dokumenterar bara det görs. Han exemplifierade med olika berättelser om händelseförloppet i Landeryd i höstas. Anders Johansson påpekade att avvikelseberättelser borde komma utbildningsgruppen till del, för att förhindra upprepning samt få stopp på ryktesspridning. Intern rapport ska gå till operativ trafikledare, liksom incidenter om händelser med extern part. Kenneth Sörestedt berättade om hur rapporteringen har utvecklats de senaste decennierna: många jobbar för förlåtande kultur för att det inte ska hända igen. Stena betalar 100,- extra för varje tillbudsrapport och fick då tillsätta extra hanterare men sparade flera MSEK på minskade skador. Det är viktigast att ha en förlåtande kultur för att bli lärande och en inlämnad tillbudsrapport ska komma alla till del inom JHRF. Transportstyrelsen frågar efter dessa rapporter – saknas dessa är det misstänkt och man är därför tvungna att jobba med detta. Kenneth Sörestedt påpekade att det inträffar många avvikelser. Peter Alsén svarade att trafikutövaren ska skriva avvikelseberättelser. Carl-Erik Olsson framhöll att viktigast är att någon skriver. Anders Johansson framhöll att detta ska vara en stående punkt på säkerhetsseminarierna. Kenneth Sörestedt rekommenderade att ha detta som stående punkt på föreningarnas styrelsemöten.

10 Trafikverket

## a) GSM-R och 3G/4G

Anders Johansson påpekade att de flesta är klara med filterinstallation, men det finns problem med hantering av moms och kreditering av DHL-faktura. Han hoppas att det fungerar med bidrag – några har redan erhållit dessa.

## b) TTJ

Anders Johansson berättade att JTF upphörde 2016-03-01 och ersätts av TTJ vars innehåll i första skedet motsvarar JTF, men det blir en massa föreskrifter som byter beteckningar. Man måste också ändra hänvisningar till SJVM föreskrifter eftersom de ersätts av nya. Carl-Erik Olsson undrade om det fungerar med referens till viss utgåva? Anders Johansson svarade att det ska fungera om man talar om vilken version som avses. Man bör också analysera ändringarna.

## c) ERTMS

Behandlades inte.

11 Tågoperatörerna

Behandlades inte.

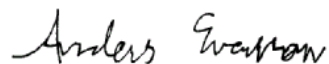
12 Övriga frågor

## a) Integrationsprojekt

Anders Svensson berättade att avsikten var att Dag Bengtsson från Rotary skulle komma och berätta om ett integrationsprojekt som *Rotary* driver tillsammans med *Migrationsverket* och *Arbetsförmedlingen*, men hade blivit sjuk och kunde inte komma. Ett pilotprojekt har startats med renovering av en spårvagn i Norrköping.

13 Mötets avslutande

Anders Johansson avslutade mötet 12:05.



Anders Svensson