

**Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Gävle**

Tid	29—30 mars 2008, 16:50
Plats	SJVM konferensrum
Närvarande	Rune Bergstedt, NBVJ Michael Carlsson, NJM Morrigan Claesson, BJs Harry Eriksson, ENJ (fr o m punkt 6) Magnus Eriksson, OKBv Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (fr o m punkt 4 t o m punkt 8) Christer Fredriksson, GBBJ Bo Färnström, ENJ (fr o m punkt 6) Jan-Erik Gullberg, LJM Thomas Hagelin, EonES (punkt 10 a)) Jonas Hjelm, LJM, JHRF Sten Holm, SJVM (fr o m punkt 4) Anders Jespersson, Marsh (fr punkt 7 t o m punkt 8) Anders Johansson, SMoK Micael Lindgren, ÖJS, JHRF Lars Nilsson, VT Peter Norberg, MfGDJ, JHRF (t o m punkt 5) Sten Nordström, ENJ, JHRF Lars Norling, NJ Anne-Marie Olofsdotter, JHRF Carl-Erik Olsson, SÅS, JHRF Kjell Palén, JvmV Rikard Persson, FVJ Peter Sjöqvist, SH Rolf Sten, JvmV (t o m punkt 5) Martin Svedelius, SKÅJ Anders Svensson, SKÅJ Carsten Åby Sørensen, JÅÅJ Nils af Trolle, SSJF Jonas Wikström, ENJ

**1 Mötets öppnande**

Jonas Hjelm förklarade mötet öppnat; han fungerade som mötesordförande och Anders Svensson som mötessekreterare.

## 2 Inledning

### a) Ekonomi

Sten Nordström inledde med att framhålla att en fråga som ligger ute är om JHRF får pengar från Kulturrådets stöd till centrala amatörorganisationer – man har inte fått besked, han tror inte på detta, men JHRF kommer i så fall igen. Anne-Marie Olofsdotter fyllde på med att Kulturrådet fick mer pengar men ska även spara på detta stöd, vilket drabbar nya... Den föredragande handläggaren har varit sjuk – 2008-04-08 är nästa stödutdelningstillfälle (nej, det blev inget; sekr anm). Sten Nordström påpekade att JHRF klarar verksamheten med nuvarande intäkter. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att styrelsens resekonto har minskat, medan hennes del av det ökat genom alla möten i Stockholm. Michael Carlsson undrade vad JHRF och MRO har sökt pengar till? Jonas Hjelm svarade att tillsammans med MRO har man sökt medel för att anställa en kanslist. Syftet är att kunna bevaka allt som kommer från myndigheterna.

## 3 Banverket

### a) Anslutningsväxlar

Jonas Hjelm och Anne-Marie Olofsdotter hade ett möte med Lars Berglund två veckor innan detta möte. Vid detta blev det höjda ögonbryn från denne om att BV policybeslut angående järnvägmuseiföreningar följs så dåligt, t ex vid fastighetsförsäljningar och avseende borttagandet av banavgifter. Anders Johansson undrade vad gällde om två intressenter var intresserade av samma byggnad? Jonas Hjelm svarade att eventuella kommersiella önskemål går före – han visade beslutet som framhöll just detta. Eventuella kommunala önskemål går också före. Anders Johansson påpekade att ett företag fick köpa Falköpings lokstall utan att SMOK ens informerades. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att frågan om anslutningsväxlar gått från BV till Näringsdepartementet – de ska ta ställning till detta tillsammans med infrastruktur- eller trafikpolitiken. En proposition kommer. Om det kommer en faktura kan den ifrågasättas eftersom avgiftsbefrielse föreslås. Jonas Hjelm avslutade med att policydokumentet finns i Lars Berglundens medvetande, men tydligen inte övriga BV medvetande. Styrelsen ska undersöka detta och återkomma

### b) Övertagande av byggnader

Jonas Hjelm gick igenom läget för de lokaler som fanns med i överlåtandedokumentet från hösten 2006: Björnsjö har övertagits av ÖJS, läget i Falun är oklart, i Svartvik är hyresavtalet för godsmagasinet uppsagt, med Trödje godsmagasin har inget hänt och det har dessutom andra intressenter, i Härnösand är vändskivans stenkrans borta, i Storvik är det taxirörelse i en del av lokstallet, i Bollnäs har inget hänt utöver att SJVM har hyrt flera stallplatser, om Bräcke finns inget besked, i Långsele lokstall har en annan operatör etablerat sig i, i Krylbo lokstall hyr SKÅJ och ENJ stallplatser, dock bara på korta kontrakt, för Ängelsbergs har ENJ något slags överenskommelse och något är på gång, Ervalla stationshus är redan sålt till ett dataföretag som dock bevarar det, i Klippan vill BV att kommunen köper men det vill inte kommunen – dessutom har ett resecentrum föreslagits och man ska börja köra timmer från en lastplats på lokstallssidan av bangården –, i Nässjö var det förhandlingar om museiområdet, som varit posi-

tivt för föreningen och man kan eventuellt ha fått området nu samt Landeryds lokstall m m är sålt till föreningen. Morrgan Claesson berättade att BJs hyr tre spår i Varbergs lokstall. Anders Johansson påpekade att BV fastighetsförvaltning i Göteborgsregionen tycks både agera bra och dåligt. Rune Bergstedt undrade om detta erbjudande bara gällde 2006? Jonas Hjelm svarade att detta var ett engångserbjudande, men annat kan tillkomma. Han fortsatte med att LJM låg på BV hela tiden om Landeryd och det gav resultat. Carsten Åby Sørensen undrade om andra objekt kunde bli tillgängliga? Jonas Hjelm och Anne-Marie Olofsdotter svarade att man bör hänvisa till de två dokumenten.

Morrgan Claesson undrade hur läget är med Katrineholms lokstall? Carl-Erik Olsson svarade att det 2008-03-26 hade varit ett möte i paraplyorganisationen *Lokstallets Vänner*, som består av *SÅS*, *Stambanans Vänner*, *Västra Södermanlands Järnvägshistoriska Sällskap* och *Katrineholm Järnvägshistoriska Förening*, varav de två första har fordon, de andra forskar, dokumenterar, gör utställningar o dyl. En takrenovering har gjorts, murningar kvarstår och dessutom ska det saneras – 400 000,- har anslagits för att åtgärda befintlig oljesaneringsutrustning och kanske kan man då också avsluta murningsjobbet. Det återstår också att reda ut vilka utrymmen som ska användas till vad, t ex fördelningen mellan att förvara fordon och ge plats för utställningar. Ambitionen är att lokstallet ska bli ett besöksmål och därför är man med i årets Tågsommar. Jonas Hjelm undrade var kommunen kommer in? Carl-Erik Olsson svarade att kommunens kulturchef har tagit initiativ till paraplyorganisationen enligt ovan och leder denna. Christer Fredriksson undrade vem man hyr platser av? Carl-Erik Olsson svarade att man hyr av kommunen – dessutom finns det gamla avtal mellan Stambanans Vänner och SMOK respektive NBVJ. Christer Fredriksson undrade vem som äger fordonen? Frågan var föranledd av att det visade sig att ångloket, som sades vara Stambanans Vänners, egentligen ägdes av en privatperson i Finspång, p g a att Stambanans Vänner formellt ej är bildad. Morrgan Claesson frågade om stallet är fullt eller det finns plats över? Carl-Erik Olsson svarade att om befintliga fordon flyttas om så kan det gå att få in fler fordon.

Jonas Hjelm övergick till frågan om *Jernhusens* fastigheter, d v s lokstallen i Kil och Nässjö. Lars Nilsson berättade att VT har pratat om lokstallet med Kils kommun, men även Vägverket är inblandat genom att funderingar om förändringar i ett större område, men prislappen för detta är astronomisk. Lokstallet är fortfarande tomt, *SweMaint* har två platser och Jernhusen tycks vara nöjda med det. *SweMaint* vill dock ha mark för att bygga nya lokaler för att jobba med de nya timmervagnarna. VT åker i varje fall inte bort från Scan-området. Man anser att man tömt ut möjligheterna med kommunen. Anne-Marie Olofsdotter undrade det ”bara” är VT och NJ som har med Jernhusen att göra? Hon har sett avtalet och tycker att ett flertal punkter strider mot lagstiftningen, och rekommenderar föreningarna att kontakta JvS. Morrgan Claesson svarade att BJs hyr två spår i Sävenäs, men att man där jordat strömmen. Lars Norling berättade att NJ fått en liten hyressänkning efter förhandlingar, bl a med kommunen inblandad. Anne-Marie Olofsdotter berättade att hon har kontaktat JvS. Jonas Hjelm undrade om VT önskar hjälp från JHRF? Lars Nilsson svarade att man vill avvakta vad som händer med *SweMaint* – man blev tidigare erbjudna att köpa områden motsvarande halva Kil... Jernhusen höjde hyran från 10 000,- till 55 000,- på ett bräde, något VT inte kunde betala. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att bara för att JHRF skickar brev till Jernhusen behöver inte enskilda föreningar pekats ut – man kan framhålla behovet av lokstall för bevarande av fordon. Lars Norling berättade

tade att man funderar på att bygga nytt, vilket ger bättre ekonomi. Morrgan Claesson påpekade att 1 000—1 500,- per stallplats och månad är skäligt.

Anders Johansson undrade om man har tagit upp detta med Kulturdepartementet? Anne-Marie Olofsdotter svarade att i frågor om Jernhusen gäller det att kontakta Näringsdepartementet och det har tagits upp rent allmänt, men kan vara aktuellt vid kommande kontakter. När det gäller BV kan man trycka på sektorsansvaret, Jernhusen ska bara tjäna pengar. Rune Bergstedt frågade om man hyr stallplats, kan man ha verksamhet i denna och ingår värme? Morrgan Claesson svarade att det senare ingår, men i Varberg kan man inte hålla på med heta arbeten på g a närhet till en tankanläggning. Jernhusen håller på med att också börja ta spår- och kontaktledningsavgifter. Sten Holm berättade att SJVM hyr stallplats i Bollnäs och Jernhusen anser att man gärna ska vara med om underhållskostnaderna för spåren in dit. Därför är det viktigt att ta med spåren till lokstallet i framtida avtal – hur regleras trafikeringsrätt på spår till det man hyr? Anne-Marie Olofsdotter svarade att tillgång till spår ska ingå i hyran, detta ska stå med i Järnvägsnätsbeskrivningen – kostnader kan tillkomma, men dessa ska finnas med i Järnvägsnätsbeskrivningen. Michael Carlsson påpekade att Jernhusen säljer tillgång till anläggningar i version A och B, d v s utan respektive med infrastrukturkostnader. Lars Norling berättade att i Nässjö har Jernhusen lagt på banavgifter för spår till lokstallet – och för spår som NJ själva byggt! Anne-Marie Olofsdotter berättade att det var ett av de förhållanden som hon reagerade på när hon läste avtalet, men förhållanden mellan olika infrastrukturförvaltare är en komplicerad och oreglerad verksamhet. Mötet **uppdrog** åt styrelsen att skicka ett generellt hållet brev till Jernhusen.

#### 4 Järnvägmuseernas dag

Jonas Hjelm berättade att förslag om en sådan kom upp på branschseminariet 2008-03-15, varefter det har debatterats på Internet. Robert Sjöo har lovat att SJVM ska stå för marknadsföring. Tanken är att det ska vara en arrangemang i form av Öppet Hus med aktiviteter i form av målning m m. Dagen är ännu ej bestämd och arrangemanget ska ske ”överallt”.

#### 5 FEDECRAIL

Sten Erson-Wester noterade inledningsvis att fler och fler varit inne på FEDCRAILs hemsida, där bl a *Newsletter* finns. Han påpekade att konferensen kan ge möjlighet till kontakter och benchmarking. Han undrade hur många som har tänkt komma? 3 st räckte upp handen (Jonas Hjelm, Anne-Marie Olofsdotter och Kjell Palén). Morrgan Claesson undrade var konferensen äger rum? Sten Erson-Wester svarade att den äger rum i Salzburg och rekommenderade delta-gande. Anders Svensson påpekade att han gärna skulle åka, men tyckte att den äger rum fel tid på året – det är alldeles för intensivt ”på hemmaplan” då. Sten Erson-Wester påpekade att frågan om kreosot kommer upp, vilket är mer aktuellt för MRO-föreningarna – FEDECRAIL försöker lobba mot EU – och certifiering av verkstäder – Anne-Marie Olofsdotter berättade att denna fråga kommer upp på söndagen. Anders Johansson undrade om Sten Erson-Wester är representant för MRO? Sten Erson-Wester svarade att han sitter i FEDECRAIL styrelse och där representerar hela Europa, men gärna håller fram svenska frågor.

FEDECRAILs *Safety working group* har tittat på frågan om certifiering av verkstäder. En holländsk representant har erbjudit sig att komma och prata om detta. Sten Ersson-Wester har tagit upp verkstadsfrågan i styrelsen och i mitten/slutet av dec kom ett informellt mejl från JvS eftersom certifieringen skulle bli obligatoriskt. FEDECRAILs ordförande David Morgan besökte ERA i februari och aktualiserade då frågan samt informerade sig. Efter besöket har ERA frågat FEDECRAIL om regler för historiska tågrörelser. FEDECRAIL sagt att frågan om verkstäder är högprioriterat eftersom under mars/apr ska ERA utarbeta ett utkast om att detta ska bli obligatoriskt. Anne-Marie Olofsdotter fyllde på med att deras rekommendation är att det ska bli det. Sten Ersson-Wester undrade om ett formulär har skickats från FEDECRAIL till JHRF (som man besvarat)? Jonas Hjelm fyllde på med att från svenskt håll såg man frågan som överhängande, vissa andra såg det som icke-fråga, men David Morgan gick dock på den svenska linjen och Sten Ersson-Wester pressade på. Anne-Marie Olofsdotter berättade att hon fick erbjudande om att åka med till styrelsemötet, men hon tyckte inte att det var ekonomiskt försvarbart, men vill dock ha dokumentationen från mötet. Sten Holm påpekade att det finns mycket sådant både på egna banor och på allmän infrastruktur – det förekommer flera små ideella verkstäder som underhåller det som är ute på den allmänna infrastrukturen. Rune Bergstedt påpekade att det i höstas var krav på frivillighet från 2009 och i fem år och att obligatorisk certifiering inte längre var aktuellt. Anne-Marie Olofsdotter svarade att JvS hade helt fel på denna punkt och att senare info om detta hårdare krav sänts ut.

Sten Ersson-Wester fortsatte med att berätta att det internationella ungdomsutbytet kom igång i Sverige 2007 och en stor succé. Det omfattade 12—13 personer och ägde rum hos MUMA i Malmköping och TJF i Västervik samt kommer att fortsätta i Riga på en museibana där; man kan gärna haka på och kontakta honom om detta. En grupp arbetar med ett FEDECRAIL-kort och där fungerar Gordon Rush som samordnare för detta, som är tänkt som ett slags Interrail-kort för järnvägsintresserade och som ska kunna användas på utländska (och ev inhemska) museibanor. Det är även tänkt att ge FEDECRAIL en intäkt – förslag ska läggas fram på konferensen i april, att ansluta sig till att ge kortet giltighet på den egna anläggningen blir frivilligt, för beslut krävs ett enigt årsmöte, varefter det ska ut på remiss, för att i så fall komma inom något år. Sten Ersson-Wester m fl fyllde på med att det även arbetas med en europeisk Tågsommar, inspirerad av den svenska d:o, som David Morrigan sedan 10 år anser vara den bästa. Anders Svensson fyllde på med att han, Sven Fredén och Thomas Lange träffats för att diskutera detta projekt – Sven Fredén har gjort mycket av bakgrundsarbetet.

Sten Ersson-Wester fortsatte med att FEDECRAIL har blivit med i *Europa Nostra* och försöker där få med järnvägs kulturmiljö – man kan gå med i denna organisation som organisation eller enskild person för någon hundralapp – en hemsida för denna organisation finns. Angående försäkringar håller engelsmän på med att bilda ett ömsesidigt försäkringsbolag för att få billigare premier – arbetet pågår men är inte klart. Han visade FEDECRAILs hemsida m h a Jonas Hjelm. Temat för konferensen är marknadsföring och det ingår också ett studiebesöksprogram. Morrigan Claesson undrade om det pågick hel vecka? Sten Ersson-Wester svarade att det fullständiga programmet pågår så länge, men man deltar i detta om man vill, viktigast är seminarierna m m. Morrigan Claesson när konferensen kommer till Sverige? Sten Ersson-Wester svarade att den var i Sverige 1997 och att det förekom ett mindre Sverige-besök i samband med kongressen i Danmark 2007. Det finns funderingar om en konferens i Sverige något av åren 2011—2012. FEDECRAIL har ansökt om bidrag om 1 MSEK för ett kansli i Budapest – i

mitten av april får man besked och hoppas annars också på fortsatta bidrag för att kunna permanenta kansliet.

## 6 Tågsommar

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar och resultat av detta så här långt. Allmänt hade detta, till skillnad mot föregående år, varit de goda spiralernas år. Det började med en tidig inbjudan – anlände till deltagarna i månadsskiftet oktober/november – ett påminnelse mejl efter några veckor som fick fart på flera, tidigt sistadatum alldeles efter jul- och nyårshelgerna, mer möjlighet till ledighet för honom och därför mer av förberedande bearbetning av underlagen, särskilt de från de nya deltagarna, och därmed lindrigare arbete för Tågsommar-redaktören Lars-Olof Broberg samt att – till skillnad mot föregående år – breven med arbets-USB-minnet mellan honom och redaktören fungerade som de skulle varenda gång! Resultatet har blivit en Tågsommar med 83 deltagare – netto en mer efter bortfall av sju och tillägg av åtta – 24 annonser på netto ca en sida mer, fortsatt 24 sidor, tryckning 2008-02-20, första buntens färdiga Tågsommar hos honom 2008-02-29 – för första gången i februari, men detta räddades av skottåret... – redan ute med tidningarna AoH, TÅG och mfSS samt klar att avhämta i anslutning till mötet!

Han fortsatte med att berätta att informationsarbetet inletts med besök av *Travel*-mässan i slutet av januari samt *TUR*- och *Vildmark&Äventyrs*-mässorna i mitten av mars. Arbeta med ett pressmeddelande pågår, liksom översyn av adressregistret för att skicka ut detta. Samdistributionen till deltagare skall fortsätta – bl a eftersom 30 st Tågsommar-deltagare också deltar i *Arbetsamma museer – Turistbyråshopen* skall fortsatt sköta denna, liksom distributionen till turistbyråerna, broschyrer ska kunna avhämtas på ca 30 turistbyråer, det behövs information om godsadresser och önskemål om avvikande upplagor samt turistbyråerna redan satt igång att beställa – han såg plockning av Tågsommar till en sådan när han var hos Turistbyråshopen för att hämta ett eget ”handförråd”. Vad gäller ekonomin så ökar kanske intäkterna – detta beroende på hur Samtrafiken, som bytt vd m m, ställer sig till fortsatt sponsring av Tågsommar – och blir utgifterna troligen ungefär samma som föregående år. Möjligen minskar distributionskostnaderna eftersom tryckeriets debitering av sin del av dem sjönk med närmare 6 000,- eftersom man bara behövde lägga allt på pall, krympplasta och sända till en mottagare, d v s Turistbyråshopen. Nästan alla texter och många annonser är betalade – fakturor avseende resten av annonserna sändes ut i början av mars. Efter en lite mer detaljerad genomgång av ekonomin avslutade han med några framtidsfunderingar: Tågsommar-redaktören Lars-Olof Broberg har nu sagt att han kan vara med åtminstone 2009. Det har dessutom dykt upp en person som är intresserad av att ta över och som Anders Svensson dessutom känner väl – denna lösning kan dock komma att kosta lite mer än nu, kanske dock delvis i form av tjänstebyte. Jonas Hjelm undrade hur kopplingen var till den europeiska d:o? Anders Svensson svarade att han åtminstone delvis är med i det projektet – det har dock en mindre ”allomfattande” inriktning än sin svenska motsvarighet, delvis av utrymmesskäl.

7 Järnvägsstyrelsen

## a) GSM-R/MobiSir

Anders Johansson gav en bakgrund till SMOKs intresse för frågan – man har ett fordon där NMT fanns inmonterad och var därför tvungna att byta eftersom det nätet släcktes ner. Därför hade man ett möte med JvS där också Anne-Marie Olofsdotter och Mattias Månsson från SkJ (som vill använda en ej fast monterad d:o) deltog. Det var ett positivt möte och de var beredda till undantag, bl a p g a undran om det finns lagligt stöd att kräva fast installation. Jonas Hjelm berättade att LJM ifrågasätter det lagliga i ett pilotfall – det eliminerar inte framtida krav, men leder till ”köpt tid”. Anne-Marie Olofsdotter berättade att i BV Järnvägsnätsbeskrivnings mom 2.8.1 står om godkännandeprocessen, vilket dock ej gäller föreningarnas fordon, som redan är godkända 2004. I kraven har BV utgått från att ”alla” har NMT-telefoner, men föreningarna har redan haft GSM-d:o – kravet enligt TSD gäller förändrade fordon. Anders Johansson fyllde på med att även JvS tolkar det så. TJF har fått besked att de skall ha GSM-R för sträckan Västervik—Jenny, fast systemet inte ens finns installerat där...

Anders Johansson övergick sedan till sin presentation: Det togs tidigt beslut om införa GSM-R i Sverige, med infrastruktur för 2W-telefoner, och detta drevs igenom långt innan TSD fanns. Sedan beslut via EIRENE att den europeiska infrastrukturen ska vara dimensionerad för 8W-telefoner. De terminaler (telefoner) som finns enligt denna senare är CAB radio 8W, drifradio 2W och allmän radio 2W. Det finns en övergångsregel om att man får installera 2W fast t o m 2012-09-28, men de får användas därefter, men endast i Sverige (inte på Öresundsbron men på Inlandsbanan). Han visade en översikt över vilka fordon som berörs, bl a museifordon på BV-spår, även sådana från annat land som tillfälligt godkänts i Sverige. Däremot berörs inte museifordon på egen infrastruktur. En yttre antenn på fordon krävs för klara 2W, tillsammans med tillfredsställande jordning i fordonets stomme, max 3 dB dämpning i kabel och anslutningsdon, testprotokoll ska sparas och ELSÄK-FS 1999:5 och 2003:1 har tillämpliga krav. En gemensam JHRF-besiktningssman får utses och är fordon godkända anses installation av GSM-R ej vara väsentlig ombyggnad. Den godkända utrustning som finns är för CAB 8W *Hörmann Funkwerk MESA 23* för fast installation, ERTMS-förberedd, krävs en per hytt och med kostnad på över 110 000,- + moms samt för drifradio 2W *SAGEM TiGR 350R* + Carkit och yttre antenn, en per hytt, lurkit finns som tillbehör, som dock ej har setts och kostar 25 000,- + moms + 10 000,- per hytt, – dessutom *SAGEM OPH940+OKV3* (”badankan”) som endast finns som begagnad. SKÅJ har köpt några begagnade CAB 8. Det finns två godkända antenner: *Katrein* som är stor och kostar ca 1 600,- + moms (från *Intensa AB*) eller *Haber+Suhner* som är liten och kostar 3 500,- + moms (från *MALUX AB*).

Jonas Hjelm undrade om en antenn kan placeras på tendern till ett ånglok? Anders Johansson svarade att det begränsas av kablar och att antennen bör synas från telefonen. Rune Bergstedt undrade om den kan/måste vara fram- eller baklänges placerad? Anders Johansson var osäker på om det senare fungerade. Det är dock helt OK att måla antennen med samma färg som fordonet om man använder plastfärg och antennen ska monteras plant på taket. Av antennkablar och kontakter finns några olika, men han rekommenderade den dyraste *RG213U* som är 10 mm i genomskärning, men den ger minst dämpning, ca 0,25dB/m och kan vara max 11 m lång. Räkna sedan med 0,15dB dämpning per kontakt. SMOKs lösning, efter överenskommelse med

JvS, är en SAGEM TiGR 350R + Carkit + spänningsförsörjning i en väska, som dessutom kan lånas ut – endast yttre antenn behöver installeras fast, men den ska besiktigas. Det är OK med spänningsförsörjning med batteri i väskan eller spänningsförsörjning från ett fordon. Tillståndet + avvikelse från TSD gäller samtliga SMOKs fordon (inte per fordon). Priset är ca 30 000,- per telefon och 2 000,- per antenn. Det kan också installeras ett mc-batteri i ett lok. Han visade hur man byggt in den i en väska, som baseras på TGOJ gamla drifradio och är förberedd för utrop i tåg. Nödanropsknapp finns på både telefon och väska och installationen sitter till höger på förarrbordet. Dokumentation som behövs är undantag från TSD – denna rekommenderas men är inte ett krav –, instruktion för personal – man har gjort svensk instruktion själv –, teknisk beskrivning av terminal och antenn inkl leverantörernas dokument och tillståndet från JvS, testprotokoll för varje antenn, som kan ersättas med tillverkarens dokumentation, och terminal. Förhoppningsvis ska detta innebära att vissa tidigare misslyckade telefonkontaktförsök kan undvikas.

Anne-Marie Olofsdotter lämnade ett förtydligande angående LJMs förfrågan att denna inte löser frågan för all framtid, men undviker den akuta krisen, men det är den här lösningen måste vi gå mot, helst till 2009. Jonas Hjelm framhöll att detta system egentligen är bra, Anders Svensson fyllde på med att kostnaderna inte är det... Anders Johansson påpekade att telefonen måste sitta i hållaren i hytten, även om den går bra att använda utanför hytten – men ha inte för mycket is i magen, eftersom denna lösning är framställd bara för det svenska undantaget. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att det inte är något som hindrar att BV ändrar sig till 2009. Michael Carlsson undrade om man har man specificerat utrustningen för vår miljö? Anders Johansson svarade att den är eexad för en explosiv miljö. Michael Carlsson undrade om den kan användas i ånglok? Carl-Erik Olsson undrade hur den installeras fysiskt i ångloksmiljö, t ex genom att försöka vibrationsdämpa? Anders Johansson rekommenderade att kontakta Malux och ställa frågan. Han påpekade att tillståndet från JvS inte är permanent än. Michael Carlsson undrade vad som hänt med SkJ konsekvensutredning om enbart handhållna telefoner. Anders Johansson svarade att JvS sade att en yttre antenn krävs. Jonas Hjelm tackade Anders Johansson för föredragningen. Anders Johansson hade en tilläggskommentar att föreskrifterna i TSD säger per fordon, men SMOK söker undantaget för samtliga fordon i SMOK, vilket då även kan gälla framtida fordon.

b) Allmän järnvägssäkerhet m m

Morrigan Claesson undrade om var och en har registrerat sin signatur hos JvS? BJs har det.

## 8 Försäkringar

Anders Jerspersson inledde med att han var glad att vara här och delade ut mer detaljerad försäkringsinformation, en till varje förening. Han berättade att avsåg att förklara idéer som han har om alternativ till dagens ansvarsförsäkringsupplägg (Marsh försäkrar nu ca 97 % av all tågverksamhet). Han visade en sammanställning över dagens försäkringar – rullande materiel, olycksfall, styrelseansvar, allmänt ansvar, förmögenhetsbrott och rättsskydd, extrakostnad, bärgning och röjning samt fastigheter, alla i *If* och med förfallodag 2009-01-01. Försäkringarna för olycksfall t o m rättsskydd är gemensamma, de övriga individuella. *Tågoperatörerna* har 10% av JHRF/MRO premie, och man kan komma dit. *Alternativ 1* är ett *skadekonto*, med in-



tern självrisk på 0,5 basbelopp som åstadkoms genom att fondera själv. Skadekonto är för max 1 MSEK per år och skada – sedan ny självrisk. Skadekontot ägs av JHRF och kan finnas hos JHRF, If eller Marsh. Man bör komplettera med en *Stop Loss*-försäkring om kontot töms. Förutsättning är bra skaderesultat, säkerhetsarbete, klara rutiner för interna skador, hantering av skadereglering, egna regler, alla ska vara med samt långsiktighet (5-års-period). Fördelarna är att försäkringsmarknaden ökar, lägre kostnad och ökad självständighet. Det innebär att man har ett skadekonto med 2 MSEK och en extern självrisk om 1 MSEK kompletterad med en *s k Excess*-försäkring för skador på 1—300 MSEK som man kan samarbeta med andra om. Sedan finns en *Stop-loss*-försäkring på 1 MSEK med självrisk på 0,5 basbelopp.

Anne-Marie Olofsdotter undrade vilka nackdelar som finns? Anders Jespersson svarade att upplägget inte är bra om det är mycket skador och att det innebär ökad administration. Anders Johansson undrade om påhängda försäkringar som ger liten ansvarsförsäkringskostnad men stora andra kostnader – finns det kopplingar? Anders Jespersson svarade att det inte finns någon sådan mellan olika försäkringar. Man måste dock vara med ansvarsförsäkringen för att få olycksfallsförsäkringen och för styrelseansvarsförsäkringen måste man vara med i JHRF (eller MRO). Premien minskar redan med 10 % 2009 till 559 620,-, med skadekonto blir den ca 450 000,- (+ avsättning av 250 000,- till skadekonto), d v s ytterligare 17,6 % minskning. Under åtta år har det varit 150 000,- i skador. *Alternativ 2* är *samarbete* med annan aktör i Sverige eller Europa, vilket ger lägre kostnader, ingen ökad administration, nackdelen är minskad självständig och att kostnaden ökar om andra aktör ställer till det. Det kräver att man hittar en aktör att samarbeta med och aktiv förhandling med denne. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att andra ställer till det varje dag – föreningskollektivet är rätt skadefria. Sten Nordström påpekade att det visar på att egentligen är inte föreningarnas verksamhet någon stor risk, men det har inte If fattat. Tågoperatörerna tror att föreningarnas körande är något slags lekstuga, därför är säkerhetsarbete viktigt och värt att anstränga sig för. Anders Jespersson framhöll behovet av att ta fram dokumentation för att styrka detta. Carl-Erik Olsson önskade jämförelse mellan de kommersiella operatörernas och föreningarnas skadestatistik. Anders Jespersson lovade tar fram sådan dokumentation.

Han fortsatte med att presentera alternativ 2 som går ut på att köper ansvarsförsäkring för de första 10 MSEK själva för en premie om 300 000, köper till ytterligare 40 MSEK själva för 75 000,- samt till ytterligare 250 MSEK tillsammans men andra för 75 000,-, vilket tillsammans också ger en total premie om 450 000,-. Det finns dessutom ett *alternativ 3* som är ett *tredelat* ansvarsförsäkringsprogram i delarna 10 MSEK, 40 MSEK och 250 MSEK, som ger en större marknad där olika försäkringsbolag tar olika delar. Det är dock för små premievolymer för att det säkert ska finnas intresse för att ta alla delarna. Det skulle kosta ca 475 000,- i premier, men han tror inte det kommer att funka. Sten Holm undrade vad som är premiegrundande? Anders Jespersson svarade att nu är det tågakilometer, via Tågoperatörerna skulle det bli årsomsättning, men det kostar 30 000 SEK i medlemsavgift till dessa. Morrgan Claesson förordade att ha självkontrollsystem. Anders Jespersson påpekade att det finns ett *alternativ 4*, som är att rulla på som hittills. Samarbete med Tågoperatörer kan ge 10 % av premien på kasko för lok och vagnar. Morrgan Claesson framhöll att en sådan premie skulle ge fler möjlighet att försäkra dessa.

Anders Jespersson fortsatte med en egen bärgnings- och röjningsförsäkringar kostar 3—5 000,- per förening och år beroende på körsträcka. Alternativet är en gemensam försäkring med en självrisk på 40 000,-, men han tycker den är dyr och påpekade att detta moment ingår i Tågoperatörers ansvarsförsäkring. Jonas Hjelm påpekade att en kaskoförsäkring inte innebär att man har röjnings- och bärgningsförsäkring. Det vore bra att få ordning på detta, vilket skulle ordnas om man hakar på Tågoperatörernas försäkring. Anders Jespersson avslutade sin föredragning med det finns en årsplan, där det bl a ingår ett öppet försäkringsmöte i Göteborg 2008-05-24, tackade för visat intresse och önskade på återhörande. Jonas Hjelm svarade att föreningarna sugit åt sig vad som sagts och önskar återhörande. Carsten Åby-Sørensen undrade vad det blir med tågkilometrarna 2008? Anders Johansson önskade hela underlaget, inte bara vad SMOK kört. Jonas Hjelm medgav detta och Anders Jespersson fyllde på med att då kan det ordnas. Jonas Hjelm berättade att tillsammans har föreningarna kört 165 373 km.

Sten Holm påpekade att när det händer en olycka utser BV en olycksplatsansvarig och undrade om JHRF har en värdering om vad som kan puttats åt sidan eller inte, t ex av unika fordon. En olycksplatsansvarig ska ha en massa underlag och hur säkras man att han vet att värdefulla fordon inte puttats åt sidan? Anne-Marie Olofsdotter påpekade att hon har försökt påpeka detta lite lätt för BV, och man skulle kunna göra lite mer. Järnvägsföreningarna ska ha någon som ger röjningsmedgivande, vilken man hypotetiskt skulle kunna få svar av. Sten Holm påpekade att det gäller att försäkra sig om att få tillgång till flödena av information kring en olycka. Jonas Hjelm påpekade att även gäller att öka medvetandet hos röjare om vad som kan krävas vid röjning av ånglok. Morrgan Claesson framhöll att det är viktigt att vara med själv. Anne-Marie Olofsdotter berättade att hon tagit upp det historiska värdet av fordon i ERA-sekretariatet, vilket bemöttes med en suck. Hon underströk behovet av att ta med info om detta i insatskorten – när TRAV är påskriven kan man inte ändra detta, men detta behöver tas upp inför kommande års TRAV – men avtalet med olika järnvägsföreningar ska vara lika. Anders Johansson höll med om att ingen kan värdera bättre än föreningen själv, varför man bör vara på plats. Sten Holm vidhöll att detta var gemensamma behov, t ex vid SJVM samarrangemang.

Peter Sjöquist påpekade att detta inte är unikt för dessa verksamheter – i den totala stress som uppstår i trafikledningscentralen vid störningar glöms mycket kontaktande bort. Även räddningstjänsten kan vara problem – han relaterade till en händelse med en spårriktmaskin som brann upp p g a man befarade gas, varför man inte vågade närma sig den, varpå värden för 45 MSEK (mer än det skulle behövt) brann upp. Anne-Marie Olofsdotter framhöll att föreningarna ska ha egna regler, t ex att även larma trafiksäkerhetsansvarig i föreningen. Detta kan ingå i gemensamma riktlinjer. Anders Johansson fyllde på med att trafikledare kan läggas in i OPERA. Christer Fredriksson tyckte att detta skulle vara infört i bestämmelserna vid trafikillståndet. Lars Nilsson önskade ett förtydligande i ansvarsförsäkringens premiegrund om resor med eller utan folk räknas? Anders Jespersson svarade att If och Marsh tyckte att det skulle vara passagerarkilometer som skulle vara premiegrundande, men även transporter gäller försäkringen för. Anders Johansson påpekade att all körning skall redovisas till JHRF och MRO, däremot endast sådan med personer till If. Peter Sjöquist undrade vilket som gäller när man har 450 tågkm passagerartrafik och det tredubbla för banunderhåll? Jonas Hjelm föreslog att föreningarna tar med sig frågeställningen hem och sedan återkommer och diskuterar frågan vid försäkringsmötet 2008-05-24.

9 Referensgruppen

## a) Gemensamma föreskrifter

Anne-Marie Olofsdotter inledde med att efterfråga nyttan med JHRF, vilket de närvarande svarade klart OK på. Hon märker inte av detta i kontakterna. Christer Fredriksson påpekade att problemet är tid för att svara på allt. Anne-Marie Olofsdotter svarade att det finns tre alternativ: göra allt själv inkl kontakter med JvS, BV, EU, alternativt hålla till i lokstallet utan att röra sig eller göra det tillsammans. Hon ser ett nattsvart alternativ att många föreningar faller – alternativt att man jobbar mer tillsammans. Hon vill ha en grupp med alla föreningar representerade, varur en mindre arbetsgrupp bildas. Alla ska vara med, och de närvarande får gå på sin förening om detta. Hon har tre mejllistor: ordförandelistan, referensgruppslistan (med 10 pers – ska vara 22 till) samt till styrelsen. Peter Sjöquist påpekade att han blivit ganska luttrad i arbetet med BV TRI – Tågoperatörerna m fl har drivit branschregler som alla tycker är bra, men de stora jobbar med det, för att sedan skjutas i sank av de små, vilka inte alls vill ha den höga säkerhetsnivå som de stora vill ha. Tågoperatörerna ska nu i stället ta fram mallar, där de som inte vill kan välja annat men måste då räkna med att bli föremål för större koll från JvS. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att det måste vara gruppen som kommer fram till en ev mall. Sten Nordström påpekade att det krävs att man är med på detta för att få vara med i försäkringen. Christer Fredriksson undrade hur mycket de personliga kontakterna spelar in – somliga tycker att de klara sig själv via dessa kontakter. Michael Carlsson tyckte att detta i så fall bör föras fram via gruppen. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att föreskrifterna inte bara ska ställas in i hyllan, utan de ska också tillämpas. Gemensamma föreskrifter kommer även att underlätta att låna ut/in personal. Det särskilda tillståndet ska göras om vart femte år – ett gemensamt säkerhetsstyrningssystem kommer att kosta arbete, men underlätta sedan. Hon visade lappar på en tavla med JHRF ärendelista, de som kommer att få söka nytt tillstånd samt nationella föreskrifter från BV. Hon lämnade varningsflagg för avgiftsfinansiering av JvS, där man framhåller att för föreningar ska det endast kosta 2 000,-/år för tillstånd, revisioner m m – annars kostar det 10 000—125 000,- för företagen, men man ska avväga om avgifts- eller anslagsfinansiering ska tillämpas för föreningarna. Hon påpekade att tidigare meddelande om att särskilt tillstånd innebär att övergångsregler ej skulle vara tillämpliga för dessa inte gällde – de ska vara det. De som har tillstånd utfärdade före 2007-07-01 kan svara ej aktuellt angående säkerhetsstyrningssystemet. Carl-Erik Olsson efterlyste mindre snack och mer verkstad kring dessa frågor, uppmanade alla att ställa upp med kontaktpersoner samt meddelade att han själv ställer upp för SÅS.

10 Övriga frågor

## a) Metod för kontroll av hjullager

(Avhandlades före punkt 9; sekr anm.) Bo Färnström inledde med att när ENJ köpte första Y7-rälsbussen var det en hel del arbete med lagren. Han kom på att detta måste fortsatt kunna kollas utan att plocka bort lagren – under slutet av sin tid i arbetslivet arbetade han med förebyggande underhåll och kom då i kontakt med firman *Vibratek*, som kom in för att undersöka hur man skulle kolla växellådor på traversen utan att montera ned dem. Han fortsatte med att fråga sig hur hjullager skulle kunna kollas och det ordnades med ett magnetfäste på axlarna och sedan kunde dessa kopplas upp mot dator för undersökning av lagerstatus – ENJ har nu god

kontroll på lager vilket gör att man kan undvika kostnader för lagerhaverier. Thomas Hagelin tog över och berättade att metoden går ut på vibrationsmätning varvid man måste veta hastigheten på hjulen – man mäter sedan lagerfrekvens, ett G-värde är viktigt i sammanhanget och det går att se läget redan av första mätningen.

Morrgan Claesson undrade hur lång tid mätningen pågår. Thomas Hagelin svarade att pågår i ca 20 sek. Han funderar på hur hjulrullningen ska kunna ordnas ”stillastående”; kanske med en metod lik den som används vid bilbesiktning. Jonas Hjelm undrade hur detta skulle kunna fungera för de många fordon som har koppelstänger och annat störande? Thomas Hagelin svarade att dessa inte ger högfrekventa vibrationer. Rune Bergstedt påpekade att ett annat lagerproblem kan vara att fett börjar vara dåligt. Thomas Hagelin svarade att då smörjer man, mäter igen och kollar. Rune Bergstedt undrade vad som mättes? Thomas Hagelin svarade att det är hastigheten och att metoden är ISO-certifierad. Morrgan Claesson undrade var mätningen ägde rum? Thomas Hagelin svarade att mätningen äger rum på axelboxarna. Morrgan Claesson undrade hur lång tid det tar att rigga upp utrustningen? Thomas Hagelin svarade att det inte tar så lång tid. Morrgan Claesson undrade vad det kostade? Thomas Hagelin svarade att den är förhandlingsbar. Michael Carlsson påpekade att det bör vara fast monterad utrustning... Thomas Hagelin påpekade att det beror på hur mycket man kör o s v. Han skulle behöva två mätningar för att se förändringar. Sten Holm påpekade att det finns många typer av lager, vilket gör att det krävs ganska många kontrollmätningar. Thomas Hagelin svarade att det ordnas genom att han har en lagerdatabas som mätningarna läggs in i. Sten Holm undrade hur mycket det kan gå på. Thomas Hagelin svarade att första gången tog det 1,5 dag p g a att metoden skulle provas ut, nu bör det bli några timmar för mätning och något liknande för uppsättning av utrustningen. Han skulle kunna ta flera besök per utfärd och på så sätt samordna resekostnader.

Rune Bergstedt berättade att i USA och Canada mäter man med värme – det finns fast uppsatt utrustning längs linjerna och resultatet av mätningarna lagras i en databas – han har skrivit en rapport om detta. Thomas Hagelin svarade att utrustningen skulle kunna vara fast monterad på fordonet. Jonas Hjelm undrade om JvS är informerade? Bo Färnström svarade att de har informerats och inte hade några synpunkter. Anne-Marie Olofsdotter undrade om svaret var på papper eller muntligt – om det var det senare rekommenderade hon att se till att få det på papper. Anders Johansson påpekade att AJF har kollat detta. Niels af Trolle påpekade att fettets ålder är avgörande – behöver man byta allt detta? Thomas Hagelin svarade att det kan vara olika beroende på typ av fett. Anders Johansson påpekade att det är svårt att komma åt det innersta lagret på rälsbussar – det kräver demontering. Niels af Trolle undrade om det var ett omfattande arbete? Anders Johansson svarade att det som oftast behövs är att kontrollera och byta läpptätning, t ex vart sjätte år.

Thomas Hagelin berättade att företaget blivit uppköpta av Eon och nu heter EonES. Han demonstrerade dokumentationen som delades ut. Michael Carlsson efterfrågade erfarenheter, t ex om man upptäckt gammalt fett? Thomas Hagelin svarade att man t ex ser att det är för lite fett. Man kan prova med ett smörjtest och se resultatet av denna. Han visade några exempel. Morrgan Claesson undrade hur många lager som kunde mätas samtidigt? Thomas Hagelin svarade att detta måste han undersöka. Morrgan Claesson undrade vilken hastighet som erfordras? Thomas Hagelin svarade att vilken som helst fungerar, men man ska helst använda den man vanligen använder. Mickael Carlsson undrade om man kan se avvikelser mellan inner-

och ytterbana? Thomas Hagelin svarade att det kan man – de ger då olika frekvenser. Jonas Hjelm tyckte att detta var oerhört intressant, men att punkten måste brytas av tidsskäl. Niels af Trolle undrade om man skadar lagret om man trycker in nytt fett ”över” det gamla? Thomas Hagelin svarade att det gör man inte – om man har utlopp för det gamla fett. Anders Johansson påpekade att man då trycker in fett mot det inre lagret, vilket alltså går. Thomas Hagelin påpekade att ett alternativ är att föreningarna köper instrument för 15 000,- och sedan mäter själv. Sten Nordström påpekade att ENJ gjort detta eftersom tidigare teknik är 30—40 år gammal – nu finns ny teknik att ta till sig och kan man skjuta på lagerrevisionerna så kostar det mindre. Anders Johansson såg möjlighet att köpa in utrustningen gemensamt.

## b) Ädelmetallstöder

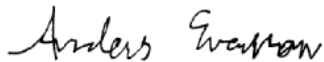
(Avhandlades efter punkt 3 på lördagen; sekr anm.) Morrigan Claesson tog upp frågan om stöder för att prata om tjuvar som stjälar ädelmetaller – detta kräver kontakter inom gruppen. Christer Fredriksson berättade att under två veckor 2007 stals 25 ton material, som skulle ha använts inom branschen, från låsta vagnar. Sedan dess har området i Grängesberg bevakats varje kväll och natt. Han uppmanade föreningarna att var uppmärksamma om någon erbjuder något eller om det bara dyker upp grejor. Man har larmat skrotbranschen lokalt i Grängesbergsområdet, det kan tänkas att materialet har gått direkt till Tyskland – polisen är inblandad och det finns vissa tips som ska hållas under bevakning. I påskas kl 1:30 natten mellan långfredagen och påskafton var det dags igen – då hade någon gått in i Ma-loken med nyckel och plockat kontaktorer m m för 150 000,-, De som plockat vissa saker kan ev vara inom branschen eftersom de verkade veta vad de ska ta, varför han uppmanade alla att vara observanta. Carsten Åby-Sørensen berättade att JÅÅJ hade inbrott för flera år sedan. Peter Sjöquist berättade att SH drabbats av att någon utanför Åseda plockat alla spårledningar och signalledningar på en sträcka av två km. Peter Norberg berättade att förra vintern försvann flera injektorer från MfGDJs lok.

Sten Holm berättade att SJVM har haft påhälsning i lokhuset i Byvalla och att man då rensat E-lok och J 1298 från all armatur. Med stor sannolikhet är det en lokal förmåga och man kan nog hitta förövarna, men prylarna kan vara svåra att ersätta. Dessutom har det plockats koppar från Ra-injektorstativ i Nynäs, men en av traktens skrothandlare har tagits för att han köpt detta. SJVM har en aktionsplan för att flytta in och förrådslägga värdefullt material som finns på bangården i Nynäs. Jonas Hjelm framhöll att detta aktualiserar att man inte kan hålla på med att förvara reservdelar i vagnar – detta måste lösas på ett bättre sätt gemensamt. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att behovet av att försvåra stöder kanske kan använda mot Jernhusen. Anders Johansson påpekade att man inte ska ha några illusioner om säkra förvaringsplatser – det finns klotter inne på CV i Örebro. Rune Bergstedt varnade för att börjar detta diskuteras allt för offentligt kan det ge inspiration. Bortsett från råvarupriset är det svårt att bearbeta detta till prylen i fråga – och det är den som vi behöver. Lars Nilsson föreslog bevakning av mc-gäng... Man borde även belysa problemet vid SÅFs årsmöte 2008-04-05—06 och höra hur de har det med detta problem. Anne-Marie Olofsdotter påpekade att detta bevakas via samarbetet i ArbetSam. Morrigan Claesson påpekade att detta ska skötas med mun-mot-mun-metoden – det finns värdefulla grejor hos oss och man ska bevaka sina grejor. Jonas Hjelm undrade om detta ska skötas gemensamt med lås och larm? Morrigan Claesson svarade att ett centralt förråd ger desto större möjligheter för den som lyckas komma in i det. Jonas Hjelm påpekade att förråden ändå kan vara utspridda, även om de sköts centralt.

Rune Bergstedt påpekade att han var besviken på polisens utredningar och refererade till vad som hänt hos OBJ med vagnar, uppställda på en station längs banan, som satts i rullning trots lås m m. Detta polisanmälades och föreningen satte kraftigare lås, men samma sak hände ändå, och ytterligare en gång, Polisen hade lagt ner utredningen i brist på bevis, men borde ha lagt ner tid på att spana och ordna bakhåll. Christer Fredriksson berättade att GBBJ fick sammanställning av polisanmälningar, 22 st – samtliga var avskrivna i brist på bevis, trots att GBBJ har tagit bilder på pågående stölder. Man kontaktade en tidning, vilket lett till att Falun-polisen tagit över. Jonas Wikström föreslog att då åtminstone försöka få dem fällda för obehörigt beträdande av spår...

11 Mötets avslutande

Jonas Hjelm avslutade mötet 2008-03-30 kl 12:40.



Anders Svensson