

JHRF	Anteckningar från medlemsmöte 1/2011	2011-11-02
-------------	------------------------------------------------	------------

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Stockholm

Tid 13 mars 2011, 10:05
Plats Alkärrshallen, utbildningsrummet
Närvarande Mats Abramson, NBVJ
Lennart Ahlstedt, NJ
Anders Brunes, KV
Peter V Christensen, NoJK
Micke Däckfors, FSVJ
Hans Elmefors, SMoK
Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (t o m punkt 6)
Lars Granström, MRO (t o m punkt 9 a))
Ragnar Hellborg, MRO (t o m punkt 9 a))
Anders Johansson, JHRF
Bo Karlsson, OJF
Hans Kihlberg, ArbetSam, JÅÅJ (t o m punkt 8)
Carl Larsson, DBV, JHRF
Lars Lindström, AJF
Anders Lundberg, OJF
Lars Nilsson, VT (från punkt 5 a)
Sten Nordström, ENJ, JHRF
Carl-Eric Olsson, SÅS, FVJ
Hans Rainer, FSVJ
Nils-Erik Prånge, VT (från punkt 5 a t o m punkt 8)
Jonas Sjöberg, NJM (till punkt 9 a))
Peter Sjöquist, SH
Jonas Svartlok, BJs, LJM, JHRF
Anders Svensson, SKÅJ, JHRF
Kai Tamminen, FSVJ
Niels af Trolle, SSJF
Björn Wesström, SKÅJ
Johan Vinberg, MRO
Anders Öster, NJM (från punkt 6)

1 Mötets öppnande

Jonas Svartlok förklarade mötet öppnat och förrättade upprop av deltagarna – se deltagarförteckningen ovan. Jonas Svartlok fungerade som ordförande och Anders Svensson antecknade.

2 ArbetSam

Hans Kihlberg berättade att han kommer från ArbetSam och har med sig papper om dennas styrelse och vad de olika ledamöterna sysslar med; kontakta dem gärna. Han noterade att frågan om Transportstyrelsen avgifter är komplex. Själv har han släktforskning och gillar bruk; man måste få fram kulturvärdena i det som JHRFs (och MROs) föreningar sysslar med och förklara verksamhetens betydelse.

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar och resultat av detta så här långt. Även detta års arbete började med en tidig inbjudan till ca 220 st – den anlände till deltagarna i slutet av oktober – och ett påminnelse mejl efter några veckor som fick fart på flera. Texterna skulle vara inne alldeles före och betalningarna alldeles efter jul- och nyårshelgerna. Detta år anlätades fortsatt Peter Berggren för layoutarbetet och Anders Svensson fortsatte göra texterna helt klara inför layoutarbetet. Rent allmänt hade samarbetet flutit på mycket bra och många nya idéer hade ”katalyserats fram” genom detta. Resultatet har blivit en Tågsommar med 89 deltagare – netto en mindre – 24 annonser på något större sidantal, ökad till 32 sidor totalt, tryckning i Estland omkring 2011-02-07 i 56 000 ex samt klar att avhämta i anslutning till mötet! Han uppmanade särskilt deltagarna att se till att Tågsommar finns till plockning i tåg och på stationer – beställ gärna fler om de 50 grundexemplaren tar slut!

En hel del nyheter har det blivit i årets Tågsommar: Många av inbjudningarna till deltagande – de som varit med i Tågsommar – sändes ut per mejl, övergång till A4-format (Tågsommar har varit något mindre än A4 tidigare, bl a för att passa AoH:s tidigare format), nya annonsformat p g a dels A4-formatet, dels övergång till tvåspalt (samma som texterna), fortsatt har ett antal texter redigerats om och några dessutom kortats ner, GPS-uppgifterna har ändrats till WGS84 (decimalt), en ny sida med förklaringar av järnvägsbegrepp t ex *rälsbuss*, och nyckelord (de senare även på engelska, tyska och franska) samt satsning på att få Tågsommar tidigt klar för att (den nya) Tågsläppsannonsen ska hinna få mesta möjliga exponering. Tågsommar hade redan hunnit ut med AoH dagen innan, vilket han visade.

Nu startar arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2011-03-10) och TUR-mässorna (2011-03-24—25) samt att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar för media-, musei- m fl-information. Han visade annonsen för Samdistributionen, som finns med i alla de fyra i Samdistributionen deltagande broschyrerna (en hörde i samband med mötet av sig om att även ta med annonsen i föreningens tidning, ett synnerligen bra initiativ; antecknarens anm). Den finns för andra året även med i ett antal av förlaget Albinsson & Sjöbergs tidskrifter – mot att de får annons i de fyra broschyrerna – och detta år har man fått med den redan i marsnumret, vilket redan gett ett antal beställningar. Han meddelade att samdistributionen till deltagare skulle fortsätta – eftersom 34 st Tågsommar-deltagare också deltar i *Arbetsamma museer* – att *Turistbyråshopen* fortsatt ska sköta denna, liksom distributionen till turistbyråerna, att broschyrer ska kunna avhämtas på ett antal turistbyråer, att det behövs information om godsadresser och önskemål om avvikande upplagor samt att turistbyråerna redan satt igång att beställa och ca 20 st också erhållit leverans.

Detta år infördes en ny annonsprislista, bl a p g a de nya formaten. Vad gäller ekonomin så är denna god detta år. Nästan alla texter och många annonser är betalade. Avslutningsvis gick han över till lite framtidsfunderingar. Fortsatt bearbetning av texter kan förväntas. Funderingar om att öka sidantalet till 36 st för att bl a kunna specialbehandla omslaget finns. Att kunna byta karta är en annan fundering – detta år togs kontakt med Henrik Reuter Dahl, men det visade sig att den Rikskarta han gör knappast var den som förslagsställarna tänkt sig, så det fick bli Samtrafikens karta även i år. Distribution även med tidningen *Nostalgia* diskuteras fortsatt, vilket kan innebära såväl närmare fördubblad upplaga som högre annons- och kanske också textpriser. Carl-Erik Olsson undrade hur det fungerar med pliktexemplar när Tågsommar trycks i Estland? Anders Svensson svarade att han inte visste detta och skulle undersöka det.

4

Tågsläpp 2011

Anders Svensson lämnade först en bakgrund: Denna aktivitet diskuterades först i flera år efter ett initiativ av Johan Vinberg och Jonas Svartlok. 2010-04-11 ägde så premiären rum med 18 deltagande föreningar och museer, enbart från JHRF och MRO (och SJVM). SJVM sponsrade evenemanget med marknadsföring. Inför 2011 års Tågsläpp formades en ny arbetsgrupp, bestående av Åke Paulsson (sammankallande), Jonas Svartlok och Anders Svensson. Denna gång bjöds föreningar och museer (m fl) även utanför JHRF/MRO-kretsen in – i princip Tågsommar-deltagarna – och eftersom de ekonomiska förutsättningarna var annorlunda skickades först en önskan om intresseanmälan ut. Denna resulterade i 27 (senare – åter – 28; antecknarens anm) anmälningar, varav vid tiden för mötet 5 betalat och 6 skickat in texter.

I år blev det alltså egenfinansiering via en deltagaravgift om 250,- och kompletterande kostnadstäckning från JHRF och MRO. Marknadsföringen är en annons i Tågsommar (som även går ut i tidningarna AoH, mfSS, MJ-magasinet, Ringlinien och TÅG) och via hemsidan www.jvmv.se/tagslapp/. Det äger denna gång rum 2011-04-25, d v s annandag påsk (motiverat av att det är en dag då familjerna letar aktiviteter...). Deltagarna uppmanades att skicka in texter till hemsidan enligt ovan! Inför 2012 gäller det att fundera på dag (annandag påsk äger rum 2012-04-09...), att skicka ut inbjudan redan i slutet av oktober (/delvis/ tillsammans med d:o till Tågsommar?), fortsatt deltagaravgift och eventuell sponsring – dessa frågor bör komma upp på höstmötet! Bo Karlsson undrade om Tågsläpp inte borde äga rum på hösten i stället? Det borde vara lättare med deltagande i t ex september. Anders Svensson m fl svarade att det är samma problem då – vad som passar en del går inte bra för andra, t ex genom att man fortfarande har trafik då... (Dessutom borde ett höstevenemang snarare kallas *Tågstäng* eller något liknande; antecknarens anm.)

5

FEDECRAIL

a) Allmänt

Sten Erson-Wester inledde att Sverige är med i FEDECRAIL att han själv sitter i dess styrelse sedan 2003, att organisationen funnit sedan 1994, att den är europeisk och (via riksorganisationer eller direkt) har ca 650 medlemsföreningar. Man ägnar sig åt att bevaka EU-lagstiftning, försäkringar, tekniska och miljöfrågor samt marknadsföring. FEDECRAILs ordförande David Morgan har kontakter, bl a med Brian Simpson som är EU-parlamentariker. Organisationen arbetar ideellt och har inget kontor; man har dock sökt EU-bidrag om 100 000 EUR, vilket avslagits under tre år – man har annars plats på Järnvägmuseet i Budapest för en kanslilokal. Man jobbar dessutom ideellt med arrangerade konferenser som har talare inbjudna, börjar med samling torsdag kväll, seminarier på fredag, lördagen är det årsmöte och sedan studiebesök och utflykter t o m onsdag – ett ”add-on-program” brukar dessutom finnas ytterligare några dagar. Man kan se deltagandet som semester eller ”i affärer” – det viktiga är möjligheten till mingel. Konferensen skulle varit i Schweiz i år, men det blir i Dresden i Tyskland i stället 2011-04-07--13 apr. Man kan fortfarande anmäla sig via hemsidan www.fedecrail.org. Han undrade hur många som tittat på denna? Handuppräknning visade att det var lite färre än hälften. Han påpekade att det går att flyga billigt från olika ställen till Dresden. Anders Svensson kommenterade detta med att han såg det som självklart att åka tåg! Anders Johansson meddelade att det går bra att samordna ett eventuellt deltagande via honom.

Sten Erson-Wester fortsatte med att en annan aktivitet är ett internationellt ungdomsutbyte, som startade som ett pilotprojekt i Sverige 2007 – 2010 var det 30 deltagare i åldersgruppen 15—24 år och i äger det rum i Polen 2011-07-29—08-07. Johan Vinberg fyllde på med att en majoritet av deltagarna kommer från östländer – de har traditioner med detta slags järnvägar. Sten Erson-Wester fyllde på med att det där finns pionjärvägar, även om de vänder sig till yngre. Sverige har varit med i ungdomsutbytet från början. Från början var endast deltagare från några få länder inbjudna, men nu är det inte några begränsningar – anmälningstiden pågår t o m 2011-04-30 april, anmälan skickas till youthcamp@fedecrail.org och deltagandet kostar 100 EUR för 8 dagar. FEDECRAIL och riksorganisationerna sponsrar deltagandet.

Lars Lindström undrade vad FEDECRAIL sysslar man med, t ex vad man åstadkommit inom EU? Han såg det som en ”middagsätarklubb”. Johan Vinberg svarade att en av första kraven från EU var att heta ytor skulle målas orangea, vilket stoppades av FEDECRAIL. I närtid har man medverkat till att stoppa ett direktiv om avgifter för fordon stoppades samt ett annat som skulle förbjuda kreosotimpregnerade slipers. Man tror ofta att det är en middagsätarklubb, men de konferensdeltagare som är av den kategorin bekostar till stor del FEDECRAILs verksamhet. Lars Lindström förordade direkta bidrag till verksamheten i stället. Sten Erson-Wester svarade att de som bidrar vill ha något i utbyte. Johan Vinberg fortsatte med att utsläppsutredningar och packningsdirektiv har spridits via FEDECRAIL. Hans Rainer undrade vilka hot och möjligheter man ser i framtidens EU-frågor? Sten Erson-Wester svarade att nu är det ERTMS-frågor. Han ska sammanställa en lista över vad som gjorts och vad som är på gång.

Anders Johansson påpekade att museibranschen skulle kunna drabbas av ERTMS-kostnader på 0,5—1 GSEK, men man kan komma undan med inga kostnader alls genom holländska metoder. Jonas Svartlok undrade vilka möjligheter man har att agera mot olika länders motsvarigheter till Transportstyrelsen? Sten Erson-Wester svarade att FEDECRAILs aktiviteter ofta gäller EU-direktiv, men drar också ofta ut med stöd när det är akuta hot och behov av åtgärder, t ex vid problemen i Vadstena och motsvarande i Ukraina – detta visade att det fanns internationellt fokus på frågorna. Johan Vinberg fyllde på med att man lätt glömmer bort att det även blir en oerhörd förkovran vid mötet med aktiva i andra länder – han exemplifierade med belgiska erfarenheter av körning på statsjärnvägar. Jonas Svartlok framhöll även FEDECRAILs arbetsgrupper som har med flera svenska representanter: Grupper finns för miljö, säkerhet och huvudlinjer – den senare har f n fokus på ERTMS-frågor – Storbritanniens motsvarighet till Trafikverket har t ex en anpassningsenhet för ERTMS-installation på gång.

b) Arrangerande av kongress i Sverige 2012

Ragnar Hellborg berättade att Sverige, via JHRF/MRO/SJVM, har erbjudit sig hålla till i 2012 års konferens. Den avses äga rum i södra Sverige (upp till Gävle) och förslag på tidpunkt är 2012-05-17—23 med add-on-program resten av veckan. Det finns en grupp utsedd med representanter för arrangörsorganisationerna, som lämnar frågor till FEDECRAIL för avgörande. Jonas Svartlok förtydligade med att förslag på konferensarrangemang kommer från Sverige, men beslutenas av FEDECRAIL.

6

MRO

Ragnar Hellborg meddelade att under den senaste tiden har man bl a arrangerat ett seminarium om riskanalys och säkerhetsrevision med ca 15 deltagare och Peter Sjöquist som lärare. På detta seminarium lärde man sig mycket, informationen som lämnades ut finns på en CD-skiva och JHRF ska ordna ett liknade till hösten. Det arbetas på att ordna ett nytt branschseminarium till hösten. En stor fråga under närmare ett år har varit Transportstyrelsens avgifter, som avser att finansiera deras verksamhet. Ett förslag med avskräckande höga avgifter kom 2010-06-30, vilket ledde till att MRO bildade en arbetsgrupp bestående av Ragnar Hellborg, Björn von Sydow, Sven Fredén och (senare även) Jan-Mikael Bexhed. Denna gjorde ett PM under sommaren och besökte också Transportstyrelsen då – detta har det skrivits om i MRO-Aktuellt. Tjänstemännen på Järnvägsavdelningen lovade att museibanorna skulle slippa fordonsregistret, men juristerna talade mot detta – ett senare löfte att i varje fall slippa avgifterna för detta stoppades också av juristerna. Det kom ca 10 motioner i riksdagen mot avgifter för museiverksamhet, men trots det togs beslutet om avgifter i riksdagen, regeringen och Transportstyrelsen.

Gruppen har inte gett upp, men koncentrerat sig på fordonsavgiftsfrågan. I (det uppdaterade) EU-direktivet står att museiverksamhet ska undantas, därför ska man försöka peka på detta. Krav på lokförarkörkort hoppas man slippa; i förslagstexten står det att museijärnvägar undantas. 2011-03-23 kommer propositionen om detta. Johan Vinberg fyllde på med att aktiviteterna inte stannar där: man ska på olika sätt hänvisa till EU-direktiven. Ragnar Hellberg fortsatte med att avsikten är att finnas med under Almedalsveckan med praktiskt understöd av GHJ (vagn, logi, logistik) och där styrelserna i MRO och JHRF ställer upp med folk. Sten Erson-Wester påpekade att David Morgan stöder agerandet i Transportstyrelse-frågan. Lars Lindström påpekade att man i MRO-Aktuellt för fram frågan om att få stöd för att betala avgifter; man bör i stället sträva efter att undvika avgifter. Ragnar Hellborg svarade att stödet inte är för detta – bidrag är för den kulturella verksamheten. Anders Öster undrade om dessa undantag bara avser museibanor? Ragnar Hellborg visade på skrivningarna i EU-direktivet m m där det är mera allmänt formulerat som *museitrafik*.

7

SJVM

Jonas Svartlok har upplevt att det blivit frostigare relationer mellan museet och föreningarna, bl a p g a att museet nu har en mindre budget. Detta yttrar sig bl a i högre priser för det museet nu gör sig av med. Han tycket också att man tog det bästa ur samlingarna i Bjärnum och Hässleholm (efter den hastigt och nyligen avlidne Sven Hasselquist). Lars Nilsson undrade om SJVM övertagit sakerna? Jonas Svartlok svarade att det har de inte, utan de ska förmedlar kontakter med intresserade, men de har först plockat det de själva är intresserade.

Jonas Svartlok undrade om det finns någon lista på det som SJVM avvecklar? Anders Öster m fl svarade att det publiceras efterhand. Anders Johansson meddelade att fordon som tidigare varit på deposition sålts för 1 000,-/st med hembud. Bo Karlsson berättade att han haft ett ”gräl” med Henrik Reuter Dahl om bl a en dieselfinka, som eventuellt skulle tas över med delat ägande med AJF. Han kollade denna vagn och gav ett bud, men vid övertagandet skulle det diesel i den. Museet hade dock ändrat sig från att den såldes i befintligt skick till att vilja ha kompletterande betalningar för olika saker. Han kan inte förstå att museet och föreningarna skulle ha olika mål och vill ha ett särskilt seminarium om vad SJVM uppdrag är med JHRF, MRO och föreningarna inbjudna för att bl a få veta vad som styr verksamheten. Man skulle också få S17- och B9-vagnar som skulle transporteras till Östersund och som sedan inte verkställdes. Jonas Sjöberg trodde att museets restriktivare inställning beror på krav från Trafikverket.

Lars Nilsson tyckte att en sådan föreslagen sammankomst verkar vettigt – den bör också ta upp frågan om att såväl SJVM som föreningarna kör utflyktståg. Anders Johansson påpekade att Robert Sjöö är ansvarig för alla (fyra st) Trafikverkets museer, Henrik Reuter Dahl för den publika verksamheten och Martin Öhlin för rullande föremål, trafik och reservdelar; Sten Holm arbetar nu med de fasta samlingarna – de två senare har fått sin nya funktion från 2011-03-01. Jonas Svartlok undrade om ett möte med SJVM var en bra idé? Beslutades att rekommendera styrelsen att fortsätta med frågan med inriktning på ett separat möte. Anders Johansson föreslog att Jonas Svartlok, Ragnar Hellborg, Henrik Reuter Dahl och Martin Öhlin bör delta på detta möte.

8 JHRF

a) Information och organisation

Anders Svensson berättade att han jobbat med att förbättra informationen, både genom att informera oftare, sända ut det som kommer till förbundet f v b medlemmarna, förbättra mejllistan så att alla medlemmar (och funktionärer) ska finnas med där, de senaste veckorna även återstartat nyhetsbrevet Spårburen efter 17 år (det fanns dock ett annat nyhetsbrev ett antal år efter Spårburens nedläggning) samt komma överens med MRO om att han sänder deras MRO-Aktuellt även till JHRFs medlemmar. Lars Granström fyllde på med att MRO-Aktuellt även finns på MROs hemsida (www.museibanorna.se). Jonas Svartlok fortsatte med att man även börjat arbetet på en bättre hemsida. Anders Öster höll med om att informationen blivit bättre, men påpekade att informationen om arbetsmaskinerna kunde vara bättre. Jonas Sjöberg undrade om informationen kan sändas till fler mejladresser? Anders Svensson svarade att det går bra, men ansvaret att hålla adresserna aktuella är föreningarnas och mottagarnas – han undersöker bara adresser som inte fungerar tekniskt (mejl som kommer i retur).

Anders Johansson meddelade att JHRF har hyrt arkivutrymme av SKÅJ i Krylbo och att man ska ordna transport dit med hopsamlat arkivmaterial – dessutom finns gamla protokoll nu på en CD. Anders Brunes undrade över önskemålet enligt stadgarna att föreningarna ska leverera årsredovisningar till JHRF – till vilken adress ska dessa lämnas? Anders Johansson svarade att de ska sändas till boxadressen (JHRF, Box 1134, 171 22 SOLNA; sekr anm). Jonas Svartlok fyllde att förbundet inte har hållit så hårt på detta, men man ser nu behovet för att bli bättre statistik om verksamheten bland förbundets medlemmar. Sten Nordström underströk att det som sänds bör vara på papper.

b) Medlemsärenden

Anders Svensson berättade att *Föreningen Sörmlands Veteranjärnväg* (FSVJ) antagits som medlem – detta avsågs konfirmeras av stämman – och att *Föreningen Ångtåg i Västerbotten* (FÅVb) var under avveckling och därför utträtt som medlem.

c) Kurs om riskanalys och internrevision

Peter Sjöquist berättade att frågan var uppe redan förra året med behovet av undervisningsmaterial och att arrangera en kurs för att själv klara enkla fall. Det finns förslag på ett kursdatum, 2011-10-22—23. Upplägget är att det är riskanalys en dag, internrevision den andra dagen. Anders Öster undrade om det är max en deltagare per förening? Peter Sjöquist svarade att det kan vara max 12—13 personer i gruppen – man ska gärna skicka den som behöver lära sig detta, inte en som redan kan. Någon undrade om systemrevision ingår? Peter Sjöquist svarade att det är det som det handlar om. Lars Nilsson påpekade att Värmlandståg visserligen är ”outsider nu”, men att det är avstånd för

många till Gävle, varför det är bättre att ordna denna kurs på ett annat ställe som Hallsberg som många kan nå. Jonas Svartlok svarade att Falköping är ett tänkt alternativ för kursen. Lars Granström föreslog att göra som MRO gjorde – kolla var deltagarna finns och anpassa kursorten efter detta. Bo Karlsson föreslog att använda Trafikverkets kursgård Dala-Storsund (mellan Borlänge och Falun) för kurser m fl sammankomster. Anders Svensson påpekade att denna inte är lättåtkomlig för de som inte har bil.

d) Branschmöte höst 2011

Johan Vinberg påpekade att dessa började med att samla föreningarna inför 150 års-jubileet 2006 (egentligen var ett seminarium i samband med JHRFs 25-årsjubileum 2002 inledningen till seminarie-serien; sekr anm) och sedan fortsatte – om SJVM ska hjälpa till med lokal ska de vara i Gävle eller Ängelholm. Se även ovan.

e) Övrigt

Anders Svensson berättade att under föregående dags MRO-möte hade närvaro vid politikerveckan i Almedalen diskuterats. Jonas Svartlok berättade att tanken var att ha en personvagn där, leta politiker att bjuda in till denna samt att söka RAÄ-bidrag alternativt att JHRF och MRO klarar kostnaden själva. Björn Wesström tyckte att det var en bra idé, men undrade om det inte finns risk att man drunknar i allt annat – man ska ställa detta deltagande mot att ha träffar med politiker vid riktade tillfällen. Lars Lindström trodde att man hellre når pressen vid ett sådant arrangemang. Lars Granström svarade att GHJ (Föreningen Gotlandståget) har kollat detta med MHRF, som har goda erfarenheter av sitt deltagande, men måste ha en strategi för sitt deltagande, förberett materiel m m – han tycker det talar för ett deltagande. Lars Nilsson tyckte detta var ett bra förslag, liksom att vara närvarande på den Europeiska arenan. Johan Vinberg påpekade att Björn von Sydow har varit med om denna vecka sedan Palmes tid och ser detta som ett bra sätt att nå ut – men det gäller att ha rätt strategi. Anders Öster tyckte också att man måste synas, varför han tyckte att idén var bra. Jonas Svartlok och Anders Johansson hoppades att Björn von Sydow ska hjälpa till med (bl a) strategier kring detta deltagande. **Beslutades** rekommendera styrelsen att fortsätta detta arbete tillsammans med MRO.

Anders Johansson berättade att det finns förslag på några kurser till: en om operativ arbetsledning för att skapa gemensamma rutiner och samarbete – detta har redan förekommit mellan SMoK och SKÅJ; en förenklad olycksutredarkurs, även detta för att skapa gemensamma rutiner och resurser för detta. Anders Öster efterlyste en lista på föreningsaktiva som har denna utbildning. Anders Johansson fortsatte med att underhåll och reservdelar för Scania-motorer varit föremål för ett seminarium för några veckor sedan och att man fortsatt med att bygga upp en databas över leverantörer, kunskaper m m. Detta avses fortsätta med en lagerrenoveringskurs – fett är viktigt i detta sammanhang och det är det som mest klarar 12 år. Anders Öster svarade att det klarar max 15 år, men att konsistensen måste kontrolleras. Jonas Svartlok påpekade att med att arrangera kurser når man den rätta verksamheten i föreningarna.

9 Transportstyrelsen

a) Avgifter

Jonas Svartlok påpekade att Ragnar Hellborg berättade om detta tidigare (se punkt 6; sekr anm) och att man också berättat om detta i verksamhetsberättelsen. Transportstyrelsens inledande förslag om skulle inneburi en stor kostnad för tillståndsgivning och för fordonsgodkännande – man ändrade sig till en avgift för kulturellt bevarade fordon om 500,-/timme och en maxdebitering om 5 000,-. Johan Vinberg fyllde på med att det Transportstyrelsen nu fastställt även gäller tillstånd i samband med ombyggnader av bangårdar. Peter Sjöquist fyllde på med att det denna gång handlar om tre delar: Avgifter för fordonregister, avgifter för godkännande av ändringar av tekniska anordningar – men inte för allt (inte om man bygger 40 meter sidospår) vilka infördes 2011, den andra delen är trafik tillstånd som avses införas 2012 och den tredje är tillsyn som kommer 2013. Jonas Svartlok fortsatte att förbundets grundsyn är att föreningarna inte ska betala avgifter, men har ser skillnaden avseende synen på frågans vikt att föreningarna oftast inte har så mycket fordon i JHRF-kretsen. Johan Vinberg påpekade att endast trafikfordon måste anmälas. Anders Öster påpekade att registreringen kan komma att kosta pengar – man måste registrera minst en av varje fordonstyp man har. Jonas Svartlok påpekade att JHRF har gjort egna framstötningar och pratade med MRO om detta – Björn von Sydow tycker att detta agerande ska vara gemensamt.

Jonas Sjöberg undrade vad undantaget från avgiften stupade på i Transportstyrelsen? Ragnar Hellborg svarade att MRO var eniga med Järnvägsavdelningen om behovet av undan, men juristerna ansåg att ej detta kunde göras. Johan Vinberg fyllde på med att det finns en oerhörd rädsla att göra tolkningar som kan äventyra rättssäkerheten, varför man Transportstyrelsen ha signalen om att undantag accepteras politiskt – man hoppas få med detta under vårriksdagen. Alternativt kan vara pröva förenligheten med EU-rätten med Justitiekanslern. Lars Lindström påpekade att i propositionen står det om undantag. Johan Vinberg svarade att det inte står i regleringsbrevet till Transportstyrelsen. Sten Nordström påpekade att man borde överklaga Transportstyrelsens beslut, men det är försent nu. Han tror att detta agerande är medvetet - andra krafter vill inte ha oss föreningar på spåret. Johan Vinberg underströk att första räkning från Transportstyrelsen avseende dessa avgifter måste sändas till MRO för att överklaga denna till förvaltningsdomstolen - Jan-Mikael Bexhed vill driva detta. Jonas Svartlok fyllde på med att även JHRF-föreningarna bör göra detta. Johan Vinberg påpekade att det finns åsikten att detta inte ska göras för att man ser risk för ”hämnd” – därför pröva gärna avgiftsuttaget med en liten förening och framhåll att agerandet inte är ”fientligt”. Anders Öster undrade hur detta ska göras? Johan Vinberg att detta ska göras snarast.

Jonas Svartlok fortsatte med att avseende avgifter för tillstånd och tillsyn har ingen remiss syns – den kommer i maj—juni. Detta kommer att kosta minst 81 000,- enligt tidigare förslag. Sten Nordström föreslog att redan nu hänvisa till EU-direktivet. Anders Johansson föreslog att Jonas Svartlok, Ragnar Hellborg och Björn von Sydow bör prata ihop sig om detta agerande.

b) JTF

Jonas Svartlok undrade om föreningarna uppmärksammat ändringen i JTF som genomfördes i december? Nu är undantaget från ATC för museifordon inskrivet i texten. Anders Öster efterlyste även undantag från säkerhetsgrepp, vilket inte finns på ånglok – även det bör vara med JTF. Anders Johansson föreslog att JHRF och MRO kommer in med en generell dispensansökan. Jonas Svartlok svarade att det inte går enligt Transportstyrelsen men att han noterade detta om säkerhetsgrepp. Peter V Christensen påpekade att den maximala distansen på 200 km för fordon utan ATC hittar han inte i den nya JTF och han föreslog att kolla detta. Jonas Svartlok svarade att han ska göra detta.

Hans Rainer undrade om man kan utbilda i JTF gemensamt? Jonas Svartlok svarade att i teorin och praktiken går det, men man kan inte vara för många och av olika personalkategorier. Anders Öster hade ett exempel på en medlem som fått JTF-utbildning på NBVJ och denne fick intyg att han gått utbildningen, men inte vad utbildningsplanen innehöll, varför detta inte kunde godkännas. Jonas Svartlok påpekade att man försökt ta fram gemensamma utbildningsplaner, men det var svårt att få intresse för detta. Anders Öster höll med om detta. Carl-Erik Olsson påpekade att briste på proffs gör att amatörer behöver utbildas och att utbildningsplaner till detta behövs – de planer man fått från andra har inte varit användbara. Jonas Svartlok framhöll att om alla körde efter samma plan skulle samarbete förenklas. Hans Rainer undrade om detta är på gång? Jonas Svartlok svarade att om medlemmarna vill kan arbetet sättas igång, men styrelsen kan inte göra detta.

Anders Johansson framhöll att även underhållsplaner och d:o utbildning med fördel kan vara gemensamma. Anders Öster påpekade att en besiktningsman inte kan se hur det ser ut inne i fordonet, varför man därför hellre bör skicka reparatörerna på utbildning. Peter Sjöquist påpekade att alla som reparerar inte ska ha utbildning, men den som bedömer reparationen ska ha det; en annan fråga är vad man får hålla på med utan utbildning. Anders Johansson påpekade att hopkoppling av tåg från olika föreningar även kräver samordning av underhållsplaner. Johan Vinberg förstår detta behov, men för museibanorna är kraven kring lager och styrventiler inte så hårda eftersom man inte blockerar annan trafik. Man har däremot höga krav på broar och själva bankroppen. Jonas Svartlok undrade om det fanns önskemål om gemensamma utbildningsplaner. **Beslutades** att försöka arbeta med detta. Jonas Svartlok undrade vilka som kan delta i detta arbete? Anders Öster, Lars Lindström och Mats Abramson förklarade sig villiga att delta i arbetet om någon annan kan vara drivande. Lars Nilsson efterlyste information på mejl om detta.

c) ATC

Jonas Svartlok undrade om det finns några frågeställningar om detta? Anders Johansson påpekade att det kan på nytt bli möjligt att få tag på ATC-utrustning från X1:or. Peter V Christensen undrade om detta var mödan värt i väntan på ERTMS? Jonas Svartlok svarade att han inte ser att det är mödan värt. Peter V Christensen ansåg att det möjligen var det om ATC-utrustade fordon skulle få bidrag för att uppgraderas till ERTMS. Anders Johansson svarade att detta inte är aktuellt längre. Anders Öster påpekade att SJVM lär gå vidare med att få ATC installerad på B 1429, vilket handlar om att fullfölja den installation som påbörjades i Ånge – han kände sig kliven inför detta.

d) GSM-R/MobiSir

Jonas Svartlok underströk att man ska skynda sig med att installera den enkla telefonen; det ska vara gjort före september 2012. Anders Johansson påpekade att den fullständiga telefonen kostar tio gånger så mycket, men den är en del i ERTMS-installationen.

e) Lokförarkörkort

Jonas Svartlok undrade vad mötesdeltagarna visste om detta? Anders Svensson hänvisade till en notis i *Spårburen* 2/11. Jonas Svartlok undrade hur många som har egenutbildade förare? Anders Öster undrade om växlings- och lokomotorförare räknas? Peter Sjöquist påpekade att Transportstyrelsen ligger efter med lagstiftning och förordningar och att regleringen av detta avses tas på sista regeringssammanträdet innan semestern. Remiss avses sändas ut i början av april för olika tillstånd m m. Man är medveten om att det är tigt för att ordna register över förare m m inför november, som då endast berör nya förare i utrikes trafik, varför man kan ligga lågt i frågan till höstmötet. Jonas Svartlok berättade att det står om detta på Transportstyrelsens hemsida, där det framgår att varje operatör ska ha ett eget register, i stället för ett gemensamt register. Peter Sjöquist korrigerade detta med att föraren ska ha licens från Transportstyrelsen och från järnvägsföretaget ska denne ha kompletterande intyg om kännedom om aktuell infrastruktur och loktyp. Det kan bli sträckor och loktyper eller system (typ H m fl) och loktyp. Ett eget register över förare är ett krav redan i dag. Förbättringen med det nya systemet är för föraren när han ska söka jobb hos någon annan. Jonas Svartlok undrade om det kan vara ett riksgemensamt register? Anders Öster tyckte att det borde vara bra. Johan Vinberg framhöll att det borde vara ett manuellt register p g a krav från Datainspektionen.

Lars Lindström påpekade att JHRF inte har något trafikillstånd och därmed har man inget ansvar. Anders Öster påpekade att man inte ska ansvara, men väl samordna. Bo Karlsson påpekade att föraren måste ha papper i handen när han kör. Han hade ett exempel om förre trafikchefen hos IBAB som körde tåg, men stoppades eftersom han inte hade papper på detta. Peter Sjöquist påpekade att detta är ett besvärligt gråområde, men det fungerar inte så i den ”stora” världen. Transportstyrelsen kan vara mer eller mindre ”kitsliga” mot förarna, men de är inte alltid pålästa, vilket de stora operatörerna är och de använder detta. Anders Öster berättade att han använder en blankett för användande av förare med kort varsel och denna är godkänd av Transportstyrelsen.

Jonas Svartlok påpekade att lokförarkörkort troligen blir obligatoriskt i JHRF-kretsen, men förarna får oftast licens via sitt yrke, men man måste bevaka detta om intyg. Dessutom måste läkare, utbildare och examinörer vara auktoriserade, men tillstånd för trafik borde också gälla egen utbildning. Peter Sjöquist påpekade att det krävs tillstånd för att vara utbildningsanordnare, men inte för att utbilda sin egen personal. Det finns risk för att det krävs att alla ska ha utbildning.

10 Trafikverket

a) ERTMS

Anders Johansson berättade att JHRF bildat en arbetsgrupp bestående av Anders Johansson, Morrgan Claesson och Rutger Friberg. Det ingår även två personer från marknad och teknik i Trafikverket. ERTMS är ett radiobaserat trafiksystem som är europeiskt som är infört på Botniabanan och på gång på Ådalsbanan. Dessutom ska 30 gula maskiner ska vara utrustade, vilket leverantörerna av utrustning inte var medvetna om. Alla fordon är olika, vilket är samma problem som museiföreningarna har. I EU-direktivet finns det undantag för långsamma fordon och man avser att specificera undantaget i Sverige tillsammans med Trafikverket – 120 km/h kan vara gränsen. Man kan inte använda typgodkännande, vilket beräknas kosta 5—20 MSEK/fordon och för museibranschen handlar det om ca 30 fordon, vilket innebär kostnader på tillsammans 0,5—1 GSEK. Man struntar i vad SJVM håller på med. Ett alternativ är att få ett skåp med givet gränssnitt typgodkänt – installationen kostar då 1—1,5 MSEK/fordon. EU bidrar med 60 000 EUR/fordon för äldre fordon, men då får även landet stödja detta. ECTS-utrustning är nu på gång från Alstom.

Man har delat upp FEDECRAIL-konferensdeltagandet i ERTMS, där kostnaderna för Morrgan Claesson och Anders Johansson bokförs, och övrigas som bokförs som JHRF allmänt. Man ska dessutom anlita konsult för att hålla seminarium i höst. I Storbritannien har man en vagn med ECTS-utrustning avsedd att koppla till ånglok, i Holland står staten för kostnaderna. Tidplanen är att ERTMS införs på Södra Stambanan 2016, vilket (bl a) påverkar NJ; ÖJS är påverkade redan nu. Persontrafiken på Västerdalsbanan upphör troligen innan (förenklad) ERTMS införs på denna bana. Trafikverkets informationshemsidor om ERTMS har tillfälligt försvunnit. Haparandabanan ska vara utrustad 2012, vilket kan bli problem för MBV. Hans Elmefors undrade om skåpet med det givna gränssnittet kan flyttas mellan fordon? Anders Johansson svarade att han inte tror det, men särskilt inte om det finansieras av staten. Typgodkännande kräver bl a körning i 100 000 km, mer än vad museifordon kan förväntas köra under sin (musei)livstid... Lars Lindström undrade om det blir Trafikverket som handhar statens pengar för ERTMS-installation? Anders Johansson svarade att i så fall blir det de som handhar dem. Man avser att ha ett möte i gruppen innan resan till FEDECRAIL-konferensen i Dresden, och väl där gäller det att lyssna. Dessutom kommer det vara ett seminarium på höstens *Nordic Rail* om detta.

b) Trafikverkets/Infranords maskiner m m

Jonas Svartlok påpekade att maskinerna inte är slut – informationen om det som varit övertaligt gick ut till en del föreningar redan tidigare. I Östersund finns också en del maskiner som ska ut. Anders Öster påpekade att NJM bara behöver låna en maskin. Jonas Svartlok påpekade att bland MROs medlemmar är det svårare att med lån mellan föreningarna – JHRF-föringarna har lättare att flytta maskinerna. Anders Johansson framhöll att det som det nu gäller att bevaka är det som skrotbeslutas 2011/2012 - det som det varit problem med är det som skrotbeslutats tidigare. Jonas Svartlok påpekade att en omgång maskiner till är på gång, men hugg till genast när det händer. Johan Vinberg påpekade att allt smått banunderhållsmateriel får man leta i container efter... Jonas Svartlok underströk att man inte får hyra ut sådana maskiner till Infranords konkurrenter. Anders Johansson förtydliga att det går att sälja dem till andra medlemsföreningar, men kontakta först Infranord. Björn Wesström undrade vart man vänder sig? Jonas Svartlok svarade att det varierar, men gå via Morrgan Claesson. Björn Wesström undrade om något nytt är på gång? Anders Johansson svarade att det snart kommer maskiner från Östersund. Det tidigare problemet med brister i bevakningen handlade bl a om en Hägglundstillverkad rälsbuss som skrotades.

c) Byggnader

Lars Nilsson påpekade att Värmlandståg har avvecklat sitt lokinnehav, därför är inte lokalbehov längre aktuellt.

11 Försäkringar

Lars Nilsson undrade vad som var förekommen anledning i ett meddelande som JHRF nyligen sände ut? Lennart Ahlstedt svarade att det var Netrail som ville ha en transport gjord och NJ missade att försäkringen inte gällde detta. Anders Öster undrade om man inte får utföra sådana transporter? Jonas Svartlok svarade att det får man, men en tilläggsförsäkring behövs. Anders Johansson påpekade att detta är en förändring i försäkringen. Jonas Svartlok påpekade att det man försäkras mot när man hyr är mot självrisk i deras ansvarsförsäkring. Jonas Vinberg undrade hur många bland deltagarna som tecknat styrelseansvarsförsäkringen? Det hade alla, då denna nu ingår i ansvarsförsäkringen för JHRF-kollektivet. Han undrade hur många som försäkrat sig mot miljöansvar? Det hade många; det är en bra försäkring mot vad andra drabbats av tidigare.

Sten Nordström undrade om det fanns synpunkter om försäkringarna är rätt och bra? Själv tycker han att det är för hög premie – den kan sänkas mer. Björn Wesström undrade om den går ut på anbud varje år? Sten Nordström svarade att man inte byter försäkringsgivare varje år. Lars Nilsson upplevde att det inte är så mycket gnäll nu, vilket tydligen innebär att föreningarna anser att det är bra. Johan Vinberg framhöll försäkringen för infrastruktur vid naturkatastrofer, vilket fungerade för ÖSIJ i somras. Anders Öster påpekade att det även fungerat för SkJ året innan.

12 Övriga frågor

a) Befriade från banavgifter

Jonas Svartlok framhöll att körda kilometer inte ska redovisas vid utnyttjade av restkapacitet, däremot för förbrukning av elström. Anders Johansson påpekade att ett frågetecken är miljöavgiften för diesel; det är dock bättre att betala denna i st f skatt på diesel. Johan Vinberg påpekade att det finns möjlighet till befrielse från koldioxidavgift vid ånglokskörning. Man kan också ansöka om befrielse för miljöskatt på el.

b) Hjulproblem

Lars Nilsson undrade om det har varit diskussion om hjul efter det som hände SJ i Norge i höstas? Jonas Svartlok påpekade att bakgrunden är sprickbildning i hjulnavet och SJ har mätt upp detta på denna typ av hjul, SJVM har gjort likadant och många har samma typ av hjul på 60- och 40-talsvagnar. Hjulen ska ha välvd tallrik. **Uppdrogs** åt Lars Nilsson att vidarebefordra information om dessa hjul till JHRF för spridning. Jonas Svartlok meddelade att det kostar ca 2 000,-/axel att inspektera hjulen. Peter Sjöquist påpekade att det kan vara intressant att veta att SJ AB var väldigt bekymrade över den snabba sprickbildningen för dessa fordon – det var inte länge sedan de var inne på inspektion. Dessutom ansågs det inte finnas några hjul med krumma skivor. Man jobbar nu på *Interfleet* med att beräkna dessa skivor. Något sådant har inte hänt i norra Europa tidigare. SJ AB skrotar nu alla krumma hjulskivor; man vet inte hur det är med liknande hjultallrikar. Transportstyrelsen är noga med detta; i Norge är man noga med enkla händelser som får allvarliga konsekvenser och ser dessutom allvarligt på ringade hjul i högre hastigheter. Lars Nilsson berättade att TÅGAB f n kör i 80 km/h med Värmlandstågs vagnar.

Anders Brunes berättade att KV betalar 70 000,-/år till Interfleet för att hålla reda hjulaxlar – hur löser andra detta? Anders Öster och Björn Wesström tyckte att detta lät kostsamt och berättade att föreningarna sköter detta själva.

c) NoJK i Gedser

Peter V Christensen berättade att NoJK har sin hemort där, men DSB har slutat köra på sträckan varför *BaneDanmark* har slutat underhålla och nu stängt den. En annan plats för föreningens tåg är på gång om två år. Han önskade tips om en plats i Skåne där tåget kan förvaras under tiden. Lars Nilsson föreslog kontakt med Sven Hasselquist efterlevande om plats i lokstallet i Hässleholm. Peter V Christensen berättade att man har en resa till Kiruna i början i juni och kommer att ta kontakt med föreningar att besöka under resan.

d) GC krav på vagnar

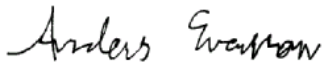
Jonas Svartlok berättade att BJs hade registrerat ett antal godsvagnar hos Transportstyrelsen – när *Green Cargo* skulle registrera samma vagnar såg de att de redan var registrerade. BJs har fått dessa vagnar genom ett muntliga avtal, vilket har blivit ett problem nu när *Green Cargo* hävdar att de fortfarande äger dem. Johan Vinberg påpekade att många smalspårsföreningar kollade med SJ lokalt om 891-vagnar under 1970-talet; endast AGJ ordnade centralt avtal och betalade sina vagnar den vägen...

e) Höstmöte i Uppsala

Johan Vinberg hälsade välkommen till detta möte – första dagen blir det organisationsvisa möten samt visning av bro, bangårds- och stationsbygge i Uppsala. På söndagen blir det en tur ut mot Faringe och gemensamt möte utefter banan.

13 Mötets avslutande

Jonas Svartlok avslutade mötet 16:05.



Anders Svensson