

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Norrköping

Tid 4 mars 2012, 11:05
Plats Arbetets museum, Alvarummet
Närvarande Anders Brunes, KV
Morrgan Claesson, BJs, JHRF
Micke Däckfors, FSVJ
Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (till punkt 4 b))
Ragnar Hellborg, MRO (till punkt 10 a))
Anders Johansson, SMoK, JHRF (till punkt 4 b))
Hans Kihlberg, ArbetSam, JÅÅJ (t o m punkt 2)
Pierre Marklund, DBV
Per Mattsson, MfGDJ
Sten Nordström, ENJ, JHRF (fr punkt 4 a) till punkt 10 a))
Lars Norling, NJ
Carl-Eric Olsson, SÅS, FVJ
Hans Rainer, FSVJ (fr punkt 4 b))
Jonas Svartlok, JHRF
Anders Svensson, SKÅJ, JHRF
Kai Tamminen, FSVJ
Nils af Trolle, SSJF
Johan Vinberg, MRO

1 Mötets öppnande

Jonas Svartlok förklarade mötet öppnat kl 11:05. Jonas Svartlok 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 ArbetSams styrelse (där han sitter till 2013), men också representerar JÅÅJ. Den stora frågan handlar om att komma in i det kulturella rummet, så att de som redan finns där förstår vad vi sparar inom dessa områden. Motorer är det tillåtet att inte förstå, men det är inte tillåtet att inte förstå Hamlet – vi måste tillsammans skjuta fram detta i förgrunden.

3 FEDECRAIL

a) Allmänt

Sten Erson-Wester undrade hur många av de närvarande som varit inne på FEDECRAILs hemsida? Det visade sig att knappt hälften hade besökt den. Han fortsatte med att den kommer att göras bättre. Som ett resultat av en översyn önskar man att styrelsen och dess ledamöter får mål och delmål samt områden att ansvara för. Ledamoten från Sverige (han själv) ska svara för ungdomsutbytet, ledamoten från Frankrike ska lobba i Bryssel m m. Han kan delge intresserade information från styrelsen. Organisationer från Ukraina och Rumänien har blivit nya medlemmar i FEDECRAIL.

Nästa ungdomsutbyte äger rum i Storbritannien 2012-08-10—19. Tre ungdomar från Sverige deltog i 2011 års polska läger. Man jobbar på banorna, lär känna varandra samt får besöka lokala sevärdheter och museer. Per Mattsson, som själv varit på några av lägren, underströk att det är väldigt roligt att träffa ungdomar från andra länder och jobba tillsammans. Han har varit i Ungern och Tyskland. Sten Erson-Wester fortsatte med att åldersgränsen i år är 16—25 år, att det kostar 100 GBP samt att man försöker hålla kostnaderna nere med sponsorer, men att i år måste bo i vandrarhem, vilket ökar kostnaden. F n visar lägret underskott, varför det kan bli en propå om frivilligt tillskott från länderna. Pierre Marklund undrade hur många som får komma? Sten Erson-Wester svarade att det brukar vara 20—25 st och 3—4 lokala ledare. I Storbritannien kommer det dock vara en gräns på 36 st eftersom det bedöms som attraktivt att komma till detta land. Man besöker tre anläggningar. Mejla till youthcamp@fedecrail.org om ni är intresserade! Anders Johansson föreslog att JHRF kan stödja JHRF-föreningars ungdomars deltagande med resor och deltagaravgift. Detta **beslutades**. Sten Erson-Wester fortsatte med att anmälningstiden går ut 2012-04-05 – begär information från mejladressen enligt ovan. Anders Johansson föreslog att Sten Erson-Wester skickar underlag till Anders Svensson för spridning inom JHRF – **uppdrogs** åt Sten Erson-Wester att verkställa detta.

Sten Erson-Wester fortsatte med att WATTRAIN är den globala organisationen med bl a en bra hemsida. Anders Svensson fyllde på med att man har kongress i Storbritannien hösten (oktober) 2012. Sten Erson-Wester framhöll att halva poängen med deltagandet i FEDECRAILs aktiviteter är korridorsnacket. JHRF har ett gott namn i FEDECRAIL och WATTRAIN och är den fjärde största medlemsorganisationen i FEDECRAIL, men har en andraplats som aktiv medlemsorganisation.

Sten Erson-Wester fortsatte med att FEDECRAILs ordförande David Morgan har erbjudit sig att prata med svenska myndigheter och han skrev ett brev till Sveriges ambassad i Storbritannien i maj som hamnade på Näringsdepartementet – han fick svar i augusti... I samband med FEDECRAILs styrelsemöte i Sverige i september ordnades ett möte 2011-09-12 med Trafikutskottet och Näringsdepartementet för att lobba för sektorn, att få museibanor behandlade som s k stand-alone-järnvägar och om ERTMS för museitrafik. I Riksdagen träffade man flera politiker som var positiva till att de fick veta om föreningarnas situation. FEDECRAIL finns således till hands för att be om hjälp med t ex lobbyarbete. Dessa aktiviteter visar på ett internationellt fokus.

Anders Johansson påpekade att en seminariepunkt under FEDECRAIL-kongressen i Helsingborg vore att Jan Åström berättar om gulfordonslösningen för ERTMS. Sten Erson-Wester undrade vilka som bör vara med på kongressen. Morrgan Claesson framhöll att man måste jobba och lobba innan utrustningen finns på loken. Sten Erson-Wester påpekade att politikern Edvard Riedl erbjöd sig att hjälpa till med myndigheter. Anders Johansson påpekade att det behövs el-, diesel- och ånglok samt rälsbuss som pilotfordon för EERTMS-installation – man får då ta startproblemen men får i gengäld jobbet betalt. Johan Vinberg föreslog att använda SJVMs förberedda ånglok som ett av dessa. Anders Johansson tyckte att det var bra, eftersom projektet då hamnar inom Trafikverket – men det bör vara en särskild budget.

b) Kongress i Sverige i maj

Sten Erson Wester berättade att denna pågår 2012-05-10—20. Torsdag 10 maj börjar den med mottagning sponsrad av Helsingborgs stad, på fredag är det seminarier, på lördag årsmöte och utfärd till Sveriges Järnvägsmuseum Ängelholm. Sö börjar det egentliga utfärdsprogrammet med veteranåtgång till Göteborg och veteranspåravgångsutfärd, på måndag fortsätter resorna till Jönköping (med flera besök längs vägen) och på tisdag blir det en utfärd till och på banan Hultsfred—Västervik ToR. På onsdagen börjar så tilläggsprogrammet med besök på banor och/eller museer i Vadstena, Mariefred, Stockholm (spårväg), Uppsala och Gävle. Man hoppas på många deltagare från Sverige, i första hand under kongressens inledning torsdag—söndag. Möten m m håller till i ABF-huset i Helsingborg och på seminarier kommer bl a JHRF insatser med ERTMS att behandlas – det kan fungera som vägledning för andra länder.

3 Trafikverket

a) ERTMS

Anders Johansson berättade vad som hänt sedan förra mötet. Man har kommit ganska nära målet och det som pågår är att utveckla ett paket för ERTMS-utrustning av Trafikverket och NRSAs fordon (gulfordon). Museifordonen är i samma läge som dessa och tittar på f n. Det kommer att tas fram ett paket med tydliga instruktioner för installation – gulfordon behöver detta akut för arbeten på Botniabanan m m. Den standardiserade utrustningen ska användas i fordon för max 120 km/h, vilket innebär enklare utrustning och mycket mindre verifikation. Han framhöll Morrgan Claessons insats som ser ut att leda till att Trafikverket finbansirerar utrustning och verifikation och föreningarna installerar den själva. Det som ska installeras är fyrkantig burk, antenn, hastighetsgivare, förardisplay och ingreppspunkt till bromsutrustning. Hela paketet har accepterats av ERA och blir ett svenskt nationellt undantag och även Transportstyrelsen är med på detta, men behöver verifiera den på alla banor. Anders Svensson påpekade att kommande *Baseline 3* eliminerar detta senare behov (jfr Spårburen 2/11; sekr anm).

Anders Johansson påpekade att ÖJS redan är drabbade och NJ blir det 2015. Rälsbussar har bromsen som ett sidoproblem. Jonas Svartlok undrade om utrustningen är kompatibel med ATC? Anders Johansson svarade att den inte är det – STM ingår för konvertering till ERTMS. Man har Jobbat ihop med danska (JHRF/MRO-motsvarigheten) DVF och i Danmark har Trafikverkets motsvarighet valt utrustningsleverantör med bl a en mindre utrustning som är

lättare att montera in. Johan Vinberg förstod att detta kan fungera på el- och diesellok, men fungerar det på ånglok med mekanisk bromsning? Anders Johansson och Morrgan Claesson svarade att det inte handlar om detta – det löses med tydliga larm (på g a den bullriga och smutsiga miljön). Problemet är strömförsörjning och i Holland har man satt in en Pyle-generator för att få ström. Morrgan Claesson sammanfattade att JHRF har gjort något bra och fått kredit för detta – nu ska vi sitta och vänta medan de gula fordonen klarar av barnsjukdomarna...

Anders Johansson gav en bakgrund: Trafikverkets GD Gunnar Malm pekade ut en arbetsgrupp, som dock utsåg en ny grupp och denna tog in NSRA och DVF i arbetet – det blev därmed en bra grupp. Det blir ingen ny utrustning, bara (bättre) paketering av befintlig. Det behövs ingen nyutveckling för detta. Mycket av problemen handlar om infrastrukturen och styrningsintegrering har trasslat till det. Jonas Svartlok föreslog applåd för Anders Johansson och Morrgan Claesson, vilket verkställdes! Anders Johansson framhöll att finansieringen klarades med hjälp av kontakter erhållna i Almedalen. Morrgan Claesson fyllde på med att en minut och ett budskap gällde då. Anders Johansson fyllde på med att även kontakten med Björn von Sydow har varit ovärderlig.

Carl-Erik Olsson undrade över integration i våra fordon med hastighetsgivare, antenner mm – det är inte självklart och vad ska man göra? Anders Johansson svarade att man diskuterat detta med Trafikverket och det är inte så kritiskt med installationen som det är för ATC. Hastighetsgivare är det speciella och antennen ska ha ett minsta avstånd från boggi mm, varför det kan bli två antenner på tenderlok. Problemet är det stora rackskåpet från *Bombardier* – flera små lådor vore mer praktiskt. Johan Vinberg påpekade att ändå har det varit 35 års teknikutveckling från ATC till ERTMS. Anders Johansson påpekade att *Ansaldo* har lyckats med en kompakt utrustning, men det krävs tillräckligt många kunder för köra processen mot myndigheten, varför det tycks handla om *Bombardier* och *Alstom* i Sverige. Morrgan Claesson fyllde på med att en stor kund är godsbolag med sina olika diesellok. Anders Johansson påpekade att även godsoperatörer kan vilja använda samma utrustning veteran- och gulfordonsbranscherna tagit fram. I Danmark blir det två olika system eftersom man får ett annat på S-banan.

Lars Norling undrade vad som händer om man vill köra fortare än 120 km/h? Anders Johansson svarade att då blir verifiering dyr, bl a på grund av krav på dubbla bromssystem. Jonas Svartlok undrade över att Rc-lok inte har dubbla bromssystem? Anders Johansson svarade att Rc-lok är typgodkända med ATC – handlar det om nyinstallation får man klara de nya kraven. Anders Johansson och Anders Svensson påpekade att problemet för veteranfordonen är de många olika typerna – gula och godsfordon har samma problem.

4 JHRF

a) Bidrag från RAÄ

Jonas Svartlok meddelade att JHRF har fått ett verksamhetsbidrag om 100 000,- och det kommer att behövas till ERTMS-arbetet. Johan Vinberg undrade för vad? Anders Svensson svarade att detta är ett organisationsstöd utan krav på särskilda projekt varför JHRF planerar att använda det för anordnande av utbildningar, JHRF-funktionärens resor, konferenser samt arbetstidsersättning när JHRF-funktionärer måste ta ledigt från sina jobb för olika uppdrag. Jonas Svartlok undrade vad MRO tänker använda bidraget? Ragnar Hellborg svarade att man tänker använda det för kunskapsöverföring och miljöfrågor (även arbetsmiljö i verkstäder), t ex i form av konferenser. Anders Johansson såg behov av en arbetsrättslig kurs. Pierre Marklund påpekade att en sådan brådskar för DBV p g a att man är på gång med FAS3 m m. Anders Johansson och Johan Vinberg framhöll att nu gäller en arbetsgivarmässig relation. Anders Johansson fyllde på med behov av interna utbildningar för gemensamma utbildningsplaner.

b) Information och organisation

Jonas Svartlok undrade om informationen är tillräcklig? Pierre Marklund svarade att det är den och tackade för innehållsförteckningen i början av Spårburen. Lars Norling undrade varför NJ inte får den? (NJs information går till nj@lokstallet.se; sekr anm.) Jonas Svartlok uppmanade de som saknar utskick att skicka uppgifter till Anders Svensson (anders.svensson@jhrf.se; sekr anm). Anders Svensson framhöll att det bästa är om varje medlem har en adress meddelad och att någon på denna adress har ansvar för att sprida JHRF-informationen vidare inom föreningen – så jobbar t ex SKÅJ. Ragnar Hellborg påpekade att MRO har samma problem. Anders Svensson meddelade att han sprider MRO-aktuellt till JHRFs mejllista. Här tog medlemsmötet paus för lunch och årsmöte.

Efter årsmötet fortsatte medlemsmötet med att Jonas Svartlok påpekade att mötesdeltagandet inte är vad man kan önska sig – vad beror det på? Är det fel tid, för bra information eller information om fel saker? Pierre Marklund tyckte att det hade varit bra om det hade varit några aktiviteter kring mötet. Jonas Svartlok påpekade att andra har resonerat tvärtom. Anders Svensson fyllde på med att många vill helst bara åka över dagen, varför man kan ta extra aktiviteter innan mötena. Anders Brunes påpekade att inte visste om att det (också) skulle vara medlemsmöte, varför han även skulle ha behövt ha med någon teknisk kunskap från föreningen. Morrigan Claesson rekommenderade att ta med flera.

Pierre Marklund önskade få ut information till flera i föreningarna som är intresserade av kringaktiviteter. Johan Vinberg berättade att MRO (också) har höst- och vårmöten, där höstmötet är ett stort möte med kringaktiviteter, medan vårmötet är ett rent möte (men ändå med aktiviteter ibland) – man bör bestämma sig för vad som är det stora mötet. Undantag är när man varit på Gotland – där krävs ändå övernattnin(ar). Morrigan Claesson påpekade att när det var för mycket aktiviteter upplevde deltagarna att man inte hann med mötena och det är trots allt viktigast att hinna med dessa – eventuella kringaktiviteter är bonus. Han påpekade att det har varit flera möten denna helg. Anders Svensson berättade att JHRF tidigare hade en liknande mötesplanering som MRO, fast tvärtom: med vårmötet som tvådagars och kringaktiviteter

(och årsmöte) och höstmötet som endags "rent" möte. Senare hände det alltmer att även vårdarna för höstmötena lade in kringaktiviteter så att det blev tvådagarsmöten. När så samordningen med MRO tillkom blev det någon slags mix av MROs och JHRFs mötetraditioner, bl a p g a av att de båda organisationerna har årsmötet vid olika tillfällen (höst resp vår).

Jonas Svartlok föreslog samordning med branschmötet och Johan Vinberg med Hjulmarknaden. Anders Svensson påpekade att det blir (minst) två dagar av aktiviteter och möten i så fall... Pierre Marklund påpekade att årsmötet bör vara det viktigaste. Jonas Svartlok svarade att årsmötet tar minst tid. Pierre Marklund framhöll att han hellre var med om tvådagarsmöten än flera halvdagsmöten. Morrgan Claesson undrade om man kunde informera om mötena på *Järnvägshistoriskt Forum* två mån innan de äger rum? Jonas Svartlok svarade att det kan tänkas och tyckte att man även kan kontakta ordförandena i föreningarna för att sprida informationen (om mötena) inom föreningen. Lars Norling föreslog att informationen i forumet förses med länk till JHRF hemsida.

Jonas Svartlok föreslog att man bryter ut vissa saker ur mötesagendan och gör seminarier i stället. Pierre Marklund undrade vem som var mötesarrangör i dag? Anders Svensson svarade att det är JHRF och MRO tillsammans med Arbetets museum. Pierre Marklund föreslog att samordna möten med kurser för att låta de som dyker upp på kurserna även representera föreningarna på möten. Ragnar Hellborg påpekade att kurser och möten vänder sig till olika kategorier. Pierre Marklund svarade att det inte behöver vara någon motsats – man kan t ex samåka till dessa arrangemang m m. Johan Vinberg såg en risk att det kan bli fel representanter som inte är intresserad av frågorna – det bör vara rätt person på såväl kurser som möten. Pierre Marklund vidhöll att inte bör vara någon motsats – det kan klaras ut inom föreningen. Jonas Svartlok tackade för synpunkterna och konstaterade att frågan lär få diskuteras vidare.

c) Kurser

Anders Svensson påpekade att JHRF nu har ekonomiska möjligheter att bjuda in till av förbundet subventionerade kurser. Jonas Svartlok undrade om det fanns idéer till sådana? Pierre Marklund föreslog arbetsmiljö. Jonas Svartlok svarade att det tittar JHRF på. Även en kurs för trafikledare kan vara bra – då kan föreningarna lättare hjälpa varandra. Pierre Marklund föreslog att kalla till ett kursplaneringsmöte för samordning. Hans Rainer föreslog en mejlenkät till medlemmarna om detta. Det skulle också behövas någon som centralt kan meddela när det ändras på Transportstyrelsens hemsida. Jonas Svartlok svarade att det finns en firma som heter *Järnvägshuset* som har nyhetsbrev om detta att prenumerera på. Johan Vinberg undrade vad detta kostar? Jonas Svartlok svarade att det kostar 8 000,-/år. Johan Vinberg tyckte då att JHRF och MRO bör prenumerera på detta tillsammans. Anders Svensson berättade att på Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte meddelats att norska och danska säkerhetsmyndigheter tydligen kan informera om vilka EU-regler som gäller, men det kan inte Transportstyrelsen – bara om de regler som beslutats i Sverige...

Ragnar Hellborg berättade att MRO anordnat ett säkerhetsseminarium på två dagar som resulterade i nöjda deltagare eftersom det var proffs som höll i detta. Deltagarna bildade en säkerhetsgrupp som resultat av seminariet och de kommer att löpande informerar varandra och ska försöka hålla återkommande möten varje år. Dessutom finns en grupp som håller koll vad som händer på Transportstyrelsen. Hans Rainer framhöll att det var bra att få diplom från den kurs som JHRF anordnade, vilket är att bra att ha mot Transportstyrelsen. Anders Brunes meddelade att KV är våldsamt tacksamma för att en person fick gå på denna utbildning. Pierre Marklund påpekade att även samarbete mellan trafikansvariga kom igång, vilket underlättar samordningsmöte för denna intressegrupp. Jonas Svartlok påpekade att man säkert kan göra något sådant. Johan Vinberg påpekade att det finns en generös dela-med-sig-kultur inom MRO och man kan dela med sig om infrastrukturregler, organisationsscheman m m.

d) Branschmöte höst 2012

Anders Svensson berättade att på MRO-mötet dagen innan meddelades att ett sådant är föreslaget 2012-11-17 i Gävle, anordnat av SJVM/JHRF/MRO. Jonas Svartlok undrade vad seminariet 2011 handlade om? Johan Vinberg berättade att bland ämnena var ATC-ånglok, Trafikverkets museiarenors förändringar, han själv berättade om miljöfrågor och då särskilt buller, Anders Johansson berättade om ERTMS, Morrgan Claesson överlämnade en klocka samt fotosamlingen, dokumentation, databaser och evenemangsinformation avhandlades (se FpS 1-3/11; sekr anm). Han fortsatte med att i år finns en idé om att träffas på Nynäs för att visa hur man scannat foton och ritningar samt se samlingarna där. Det har varit en dag förut – nu bör det kanske vara två dagar? Morrgan Claesson föreslog att JHRF och MRO kan komplettera med en egen dag.

Morrgan Claesson påpekade att man ska vara beredd på att SJVM reservdelar kan avvecklas och bör då samordna sig om detta övertagande och inte bjuda över varandra. Hans Rainer undrade när i tiden detta kan ske? Morrgan Claesson svarade att det kan ske om ett halvår. Johan Vinberg påpekade att mycket har stulits i Grängesberg, varför man bör samordna förvaringen på ett säkert ställe. Pierre Marklund påpekade att man behöver få information om vilka som har vad och Jonas Svartlok höll med om att information behövs om detta. Pierre Marklund påpekade att man har saker som föreningen inte har någon nytta av, men det kan ha värde för andra. Morrgan Claesson hade ett exempel om att saker som fanns över annonserades på Järnvägshistoriskt Forum och det fanns snabbt nya ägare. Jonas Svartlok föreslog att söka pengar för en inventering.

e) Övrigt

Saknades.

5 Tågsommar m m

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 varav ca 100 st per mejl – den anlände till deltagarna i slutet av oktober – 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 anlitats för layoutarbetet och Anders Svensson fortsatte göra texterna helt klara inför layoutarbetet. Rent allmänt hade samarbetet flutit på mycket bra. Resultatet har blivit en Tågsommar med 89 deltagare – netto samma som föregående år – 22 annonser på mindre antal (2,5) sidor, fortsatt 32 sidor totalt, tryckning 2012-02-29 i 54 000 ex och tyvärr inte klar att avhämta i anslutning till mötet. I stort sett var årets Tågsommar rätt lika föregående års fränsett att det blivit mer och större bilder p g a att annonsutrymmet var mindre.

Nu startar arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2012-03-08) (, Konfex-2012-03-15) och TUR-mässorna (2012-03-22—23) samt att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar för media-, musei- m fl-information. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan www.teknikarv.se/ts/, bl a en historik och (mer) tips om bilder och annat när man skickar underlag till Tågsommar. Han meddelade att samdistributionen till deltagare skulle fortsätta – eftersom 30 st Tågsommar-deltagare också deltar i *Arbetsamma museer* – att *Turistbyråshopen* fortsatt skall 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. Vad gäller ekonomin så är denna fortsatt god detta år, även om intäkterna minskat p g a färre annonser. 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 lägga in en klickbar karta på hemsidan är en annan fundering – kan eventuellt realiseras redan i år. Distribution även med tidningen *Nostalgia* diskuteras fortsatt, vilket kan innebära såväl närmare fördubblad upplaga som högre annons- och kanske också textpriser.

6 Tågsläpp 2012

Anders Svensson inledde med en bakgrund: 2010-04-11 ägde Tågsläpps-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. Även inför 2012 års Tågsläpp bjöds föreningar och museer (m fl) även utanför JHRF/MRO-kretsen in – i princip Tågsomnardeltagarna. Denna resulterade i 30 deltagare varav hittills 27 har betalat och 11 sänt in texter till Tågsläpps hemsida. I år blev det egenfinansiering via en höjd deltagaravgift om 350,- och kompletterande kostnadstäckning från JHRF och MRO. Marknadsföringen blev en annons i Tågsommar (som även går ut i tidningarna AoH, mfSS, MJ-magasinet, Ringlinien och TÅG) och via hemsidan www.jvmv.se/taglapp/. Det kommer denna gång att äga rum 2012-04-22 och han vädjade om att deltagande föreningar skickar in textunderlag till hemsidan. Inför nästa år gäller det om det ska äga rum på motsvarande datum (2013-04-21) eller om det ska vara differentierade datum, vilken nivå det ska vara på deltagaravgiften samt om det går att få sponsring. Dessa frågor bör tas upp på höstmötet!

Anders Svensson inledde med att JHRF och MRO arbetsgrupp fortsatt bestod av Åke Paulsson och Anders "Ante" Svensson från MRO och Anders Johansson (sammankallande) och Anders Svensson från JHRF. JHRF och MRO deltog första gången 2011 och då hela veckan, d v s söndag—söndag. Det var då kort förberedelsestid – i praktiken fem veckor – men gick ändå bra. Erfarenheten var att deltagande hela veckan inte behövs, men däremot deltagandet som sådant! I år planeras ett gemensamt transporthistoriskt deltagande tillsammans med ArbetSam, SÅF och SSF – MHRF finns på tidigare bokad plats tvärs över hamnen – i anslutning till *Skonaren Vega*, som också planeras användas som seminarielokal. Den nya platsen ligger i närheten av förra årets plats (Nu ser det varken ut att bli ett samordnat deltagande, en plats invid Skonaren Vega eller seminarielokal i denna; sekr anm). Det som nu är klart inför deltagandet är bättre ekonomiska förutsättningar (avgiftshöjning och bidrag från RAÄ), att polistillstånd sökts, att platsen är klar (jfr dock ovan!; sekr anm), att deltagandet blir måndag—torsdag/fredag (nu beslutat till måndag—torsdag; sekr anm) samt, åtminstone i princip, vilka som blir JHRF/MRO funktionärer. Det finns dock mycket kvar att göra: ekonomihanteringen (vad som ska vara enskilt och vad som ska vara gemensamt), inriktning och talare på seminarier, om det (också) ska vara något mingel, ordna resor (och hur mycket av dessa som ska ordnas gemensamt), informationsmaterial, inbjudan till politiker samt en massa praktiska frågor som logi och transporter. Morrgan Claesson berättade att ett möte kvällen innan hade diskuterat seminarieidéer och kommit fram till att det skulle pågå högst en timma, vara väl förberett m m.

Ragnar Hellborg berättade att MRO jobbat mycket med Transportstyrelsens avgifter där man går fram i ett par olika linjer i förhållande till lagreglerna. En arbetsgrupp bestående av Ragnar Hellborg, Sven Fredén och Björn von Sydow har arbetat med dessa och frågor och nådde en framgång 2011-11-09 med ett riksdagsbeslut om att slippa registrera kulthistoriskt värdefulla fordon. Detta föregicks av att Björn von Sydow 2011-06-01 fick riksdagen med på att regeringen skulle titta på detta. Ett ändringsdirektiv från EU medgav undantag, men som inte är lätt att hitta. I nästa proposition som lämnade 2011-07-06 togs detta undantag med och även Trafikutskottet tog med det, handlande om verksamheter under magra ekonomiska villkor. 2011-11-10 ändrades så även Järnvägsförordningen. Det gäller att under ett år utreda vilka fordon som ska omfattas – en person handlägger denna utredning.

Samtidigt som riksdagen uttalade sig 2011-10-20 började Transportstyrelsen skicka fakturor på avgifterna, tvärt emot riksdagens beslut och EU-direktivet! Därför beslöt MRO att utse tre pilotför (MJ, NBVJ och ÖSIJ) som överklagade fakturorna till *Förvaltningsrätten* i Falun m h a Jan-Mikael Bexhed. Det som hittills hänt är att det gått ett antal skriftväxlingar och ärendet pågår. Resten av föreningarna passade på att protestera, vilket biläggs ärendet i *Förvaltningsrätten*. MRO beslutade dock att rekommendera föreningarna att betala fakturorna.

Ragnar Hellborg fortsatte med att en tredje sak i denna fråga är det regleringsbrev som Transportstyrelsen fick från regeringen, där man fick i uppdrag att titta på hur man ska hantera kulturföreningar och mindre företag – man har på sig 2013-03-01 men ska lämna en delrapport 2012-03-01.

Ragnar Hellborg berättade att MRO ordnade en kurs i riskanalys och säkerhetsrevision för ett år sedan, uppföljt för en månad sedan med en träff för föreningarnas säkerhetsansvariga. Säkerhetsrevisionen har som mål att förekomma Transportstyrelsen genom att den egna revisionen pekar på felen.

Johan Vinberg nämnde att MRO TRI nästan är klar – den är kanske klar att sprida om 1—1,5 år.

11 Försäkringar

Sten Nordström påpekade att han vill ha synpunkter och ska kontakta Marsh om det ska bli någon ny upphandling. En sak som behöver ändras är att man måste ha en riktig avstämning vid årssluten. Jonas Svartlok påpekade att den som har upprepade maskinskador kan få sin premie höjd. Sten Nordström tyckte att försäkringen fortsatt är för dyr, men man kan förhandla nu eller använda optionen. Ragnar Hellborg påpekade att MRO är nöjda nu. Johan Vinberg undrade om rättshjälp finns som tilläggsförsäkring? Sten Nordström svarade att den finns som sådan. Men han måste prata med Marsh om option ska användas eller inte. Ragnar Hellborg undrade om besked behövs före sommaren? Sten Nordström svarade att det inte behövs, men man kanske ska förhandla ändå. Johan Vinberg påpekade att skador för trafikansvarsdelen saknas det senaste året, vilket kan användas i förhandlingar. Sten Nordström påpekade att det beror på om det varit skador i järnvägsbranschen i övrigt, och det vet Marsh. Carl-Eric Olsson undrade vad som hänt med det som drabbade OJF i Rättvik? Sten Nordström svarade att det var bra att de hade Sven Malmberg som jobbade med detta. Trafikverket hade ingen egen besiktning och utredningen har konstaterat att det var spårfel.

10 Transportstyrelsen

a) Trafiktillstånd

Jonas Svartlok påpekade att NBVJ blev av med sitt tillstånd genom att inte uppdatera sig med vad som hänt. Morrgan Claesson påpekade att det även gällde SKÅJ. Hans Rainer påpekade att Transportstyrelsen tar mer än tre månader på sig att behandla en ansökan, men nu meddelat NBVJ att de tar fyra månader på sig. Jonas Svartlok undrade om några kostnader debiterats? Hans Rainer svarade att det inte förekommit. Johan Vinberg påpekade att Transportstyrelsen har bytt ut järnvägs- och vägsakkunniga mellan områdena eftersom juristerna vill att handläggandet strikt ska inrikta sig på dokumentation. Man måste dessutom själv kolla om läkaren har rätt utrustning för undersökning. Jonas Svartlok påpekade att läkaren ska vara certifierad av Transportstyrelsen – är MRO medvetna om detta? Ragnar Hellborg svarade att ÖSIJ använder Previa för detta. Carl-Erik Olsson undrade om fler blivit av med tillstånd eller missat att söka – NJM missade söka om. Jonas Svartlok svarade att NBVJ, OKBv och SKÅJ blivit av med sina tillstånd p g a i grunden samma sak – brister i dokumentationen.

b) Avgifter

Konstaterades att detta behandlats under punkt 9. Carl-Erik Olsson undrade hur det blir för JHRF-föreningarna? Jonas Svartlok svarade att fordonsregisteravgiften går att leva med för dessa, men avgifter för tillsyn m m måste bevakas!

c) JTF

Jonas Svartlok meddelade att JTF ska göras om igen och det ingår i detta att det blir ett större ansvar till branschen. JHRF får återkomma om detta och ska försöka komma med i referensgrupper för detta arbete. Carl-Erik Olsson efterlyste handböcker.

d) ATC

Konstaterades att detta var det inget att orda om denna gång.

e) GSM-R/MobiSir

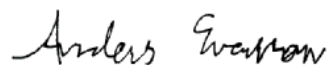
Anders Svensson berättade att frågan om frekvenser för GSM-R och 4G varit uppe på Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte 2012-02-21. Det visar sig att det nya 4G-nätet fått frekvenser mycket nära GSM-R-bandet och inom branschen oroar man sig mycket för möjliga störningar på GSM-R-samtal och då särskilt säkerhetssamtal – det har dessutom redan inträffat. Problemen kommer att accelerera till 2015 och man försöker lösa det genom filtrering – men då kan resenärernas samtal ombord på tågen drabbas... Detta är en fråga som har lett till intensiva kontakter med telefonibranschen. Micke Däckfors undrade om det går bra med lös eller om det måste vara en fast monterad telefon? Jonas Svartlok svarade att det går bra med en lös telefon, men den ska vara försedd med extra antenn. Anders Svensson påpekade att Sverige fått ett permanent undantag för 2W-telefoner – inom landet.

12 Övriga frågor

Sådana saknades.

13 Mötets avslutande

Jonas Svartlok avslutade mötet 16:10.



Anders Svensson