

	<h2 style="text-align: center;">Anteckningar från medlemsmöte</h2> <p style="text-align: center;">1/2014</p>	<p style="text-align: right;">2014-04-25</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Nässjö

Tid	9 mars 2014, 9:05
Plats	Hotell Högländ, Konferensen
Närvarande	Peter Alsén, NJ, JHRF Henrik Arvidsson Samsonowitz, NJM Stefan Blomstrand, JHRF Micke Carlsson, JHRF Peter V Christensen, FSVV, NoJK Ragnar Franklin, AJF Ragnar Hellborg, ArbetSam, MRO (till punkt 5) Anders Johansson, SMOK, JHRF Susanne Johansson, SSJF Björn Klingberg, KV Per-Åke Lampemo, NJ Lars Lindström, AJF, JHRF Pierre Marklund, DBV Kjell-Åke Nilsson, NBVJ Jonny Olofsson, FVJ Carl-Eric Olsson, SÅS, JHRF Jonas Svartlok, JHRF Anders Svensson, SKÅJ, JHRF Bodil Öhrn, SSJF

1 Mötets öppnande

Mötet inleddes med att deltagarna presenterade sig, se deltagarförteckningen ovan. Jonas Svartlok **utsågs** till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare. Meddelades att det tillkommit två punkter.

2 Maskinverkstadsackreditering

Kjell-Åke Nilsson undrade om rubricerade är på gång? Jonas Svartlok svarade att det nu endast gäller verkstäder för godsvagnar, men det kan senare även gälla verkstäder för andra fordon.

3 JTF om icke-ATC-fordon på ATC-sträcka

Peter V Christensen undrade om bakgrunden till 20-milagränsen? Jonas Svartlok svarade att det finns ett rykte om att denna begränsning infördes för att det åtminstone skulle gå att köra med ånglok Stockholm—Gävle. Micke Carlsson förtydligade att det var de fackliga organisationerna som tryckte på för att det skulle bli ökat införande av ATC - 20 milsgränsen infördes för att det skulle "göra ont" för företaget att försöka låta bli att införa ATC. Vid denna tid gällde SJF 690 för museitågen, som skulle köras genom SJ och skulle vara bemannade av SJ-personal (utan lön) – därför gällde dessa regler även museitågen då. Det fanns funderingar om en 5 milsgräns eftersom man var rädd för konkurrens av (genom museiföreningarna körda) lågpriståg. Sedan har denna gräns fortsatt av tradition, men det finns ingen låsning vid denna gräns – kan man ta fram riskanalyser m m för andra metoder finns det möjligheter. JTF är hur som helst på väg bort 2016. Anders Svensson fyllde på med att anledningen till detta är att EU "tar över" regleringen (via TSD:er), men det kan ta tid. Micke Carlsson fortsatte med att det handlar om en ny TSD Drift och att det efter att denna införts bara kommer att finnas EU- och företagsregler – Transportstyrelsen har framhållit MRO São som förebild. Peter Alsén tyckte att det blir värre – då måste alla ha egna regelverk. Micke Carlsson påpekade att det finns en mötesgrupp FRI där även JHRF borde vara med eftersom (bl a) framtiden för regelverket troligen tas upp där – det gäller att få med bitar i regelverken som är viktiga för museitågstrafiken (på statens spår).

4 ERTMS

Peter Alsén påpekade att detta blir aktuellt i Nässjö 2018 – vad händer? Pierre Marklund undrade om en lösning liknande ATC-undantaget, d v s möjlighet att köra max 20 mil utan utrustning, skulle kunna fungera? Jonas Svartlok svarade att det inte fungerar så – eftersom det bl a inte finns några fysiska signaler så kan inte fordon utan utrustning (ECTS) köra på ERTMS-sträckor. Henrik Arvidsson Samsonowitz undrade om möjlighet att få tag i utrustning och kostnad för denna? Peter Alsén svarade att ingen vet...

5 Gemensamt trafikillstånd

Micke Carlsson inledde med att styrelsen fick ett uppdrag att utreda frågan vid förra årsmötet och en grupp för att utreda frågan har bildats. Det finns några huvudalternativ: JHRF ansöker om och blir Järnvägsföretag och föreningarna skulle inte vara Järnvägsföretag eller att JHRF i stället ansöker om sk auktorisation, föreningarna är då fortsatt Järnvägsföretag och ansöker om tåg hos JHRF o s v. Gruppen presenterade dessa funderingar för Transportstyrelsen, de blev skrämda och tänkte på lånade trafikillstånd. Men det handlar om att personal är "anställd" av JHRF och att även fordonsunderhållssystemet hanteras genom JHRF. Transportstyrelsen var inte helt emot men förstod inte upplägget riktigt. Anders Svensson påpekade att systemet med auktorisation förekommit inom museitrafikområdet med *Jernets Bana* som d:o och NBVJ eller TÅGAB utförare (Järnvägsföretag). Henrik Arvidsson Samsonowitz undrade om *Snälltåget* handlar om auktorisation? Stefan Blomstrand svarade att det handlade om varumärken/dotterbolag – *Veolia* är utförare.

Micke Carlsson fortsatte med att dialogen med Transportstyrelsen fortsätter – de är negativa till auktorisation och föreningarna kan då inte beställa sina tåg. De tror inte på auktorisation med nuvarande regelverk. Gruppen måste möta Transportstyrelsen igen och undanröja deras tvivel. Peter Alsén undrade om de är tveksamma till frågan som sådan? Micke Carlsson svarade att det är de inte, men det behövs mer diskussion och han tror att det kan gå att gå framåt med detta. Stefan Blomstrand beskrev hur detta kan gå till. Någon sade att detta är likt SJF 690, vilket Micke Carlsson höll med om frånsatt kostnaden. Lars Lindström undrade vad som var vitsen med detta? Micke Carlsson svarade att det minskar behovet av kompetens hos de olika, särskilt de mindre, föreningarna. Man kan då dela kunskapsresursen via JHRF. Antalet funktionärer reduceras då till några få – i st f 40 st kan det räcka med 5–6 personer. Pierre Marklund påpekade att det även kan underlätta lån av personal mellan föreningarna p g a att de då har gemensam behörighet m m.

Lars Lindström tyckte att man i stället borde decentralisera kunskapen så att kunskapen om framförallt fordon – de som har tillstånd skulle kunna hjälpa de som inte har. Micke Carlsson påpekade att detta kan vara en väg. Stefan Blomstrand framhöll att skaran som har kunskap krymper och att de regelverksintresserade är få – ett gemensamt tillstånd kan avlasta den lokala föreningen från detta med regelverk så att de kan koncentrera sig på att kunna köra tåg. Henrik Arvidsson Samsonowitz påpekade att det är en väldig brist på aktiva – det finns ett antal som är 70–80 år, sedan några som är 40–50 år och sedan ett gap – ett gemensamt tillstånd kan frigöra resurser till annat. Man kan också poola de resurser som man har. Pierre Marklund såg inget motsatsförhållande mellan gemensamt tillstånd och att hjälpas åt – han såg det gemensamma tillståndet som en möjliggörare och det kan bli lättare att få flera intresserade att utbilda sig genom att utbildningen blir likartad och ger möjlighet att vara aktiv hos flera. Man kan behöva anställa personal – vad kan det komma att kosta och är tillräckligt många intresserade för att gå vidare?

Micke Carlsson påpekade att det gemensamma tillståndet också leder till kunskapsspridning. Per-Åke Lampemo höll med om nyttan med gemensamt tillstånd och framhöll att det stora hotet är föreningarna håller på att krympa. Peter Alsén såg att risken är att om det faller för JHRF så kör ingen, med olika kluster så fungerar åtminstone andra kluster. Micke Carlsson framhöll att föreningarna med denna lösning köper möjlighet att komma runt sina egna brister i kompetens. Peter Alsén påpekade att Nässjö finns det inte längre några persontågsförare och ombordare, bara godstågsförare, varför NJ får utbilda sin personal själva – man skulle vilja ha en JHRF-utbildning för att kompletteringsutbilda godstågsförare m fl.

Micke Carlsson påpekade att man kan ha egna utbildningsplaner inom det gemensamma tillståndet för det som behövs inom verksamheten – BVFS 2000:3 styr detta. Förare sköts på ett annat sätt och ska vara EU-gemensam – det finns nya krav på utbildningsorganisationen som styrs av lokförardirektivet – detta har JHRF nu tillstånd för att utbilda enligt och kan nu utbilda inom ramen för detta. Man ska alltså lämna en ny utbildningsplan till JHRFs utbildningsråd i st f till Transportstyrelsen och slipper då en årlig avgift om 18 000,-. Det gäller då att hitta instruktörer – utbildningsrådet kollar även dessa. Sedan kan utbildningen hållas, följt av examination. JHRF har även tillstånd för detta och JHRF granskar även examinatorer, godkänner dessa och sedan är det klart för examination. Peter Alsén undrade om man kan använda Trafikverkets BVF 924 om *Vistelse i Spår* som JHRF-kursplan? Micke Carlsson svarade att

det borde gå. Lars Lindström berättade att AJF ville ta i Vistelse-i-Spår-utbildningsplanen; det är även en arbetsmiljöfråga. Micke Carlsson framhöll att föreningarna vill slippa detta med godkännande och den årliga kostnaden på 18 000,-. Pierre Marklund framhöll att man vill ha spårbarhet om vad som hänt.

Micke Carlsson framhöll vad som ingår i paketet: handläggare för säkerhetssystemet, olycksutredare, faktainsamling, kamratstöd vid kris, olika förutsättningar i olika föreningar, att detta måste organiseras under det tillstånd man har och att ett gem tillstånd underlättar detta. Detta kan organiseras gemensamt med eller utan trafik tillstånd. Gruppen har inte gjort någon kostnadsbedömning, men kostnadsbelastning för en gemensam lösning ska vara på de som deltar, inte på de som inte deltar – avgift kan kopplas tågkm, tågnummer och/eller ellok/ånglok. Lars Lindström påpekade att det handlar om 350 000—400 000 för en heltidsanställd och det kan bli en kostnad 40 000,- per förening – han undrade vem som har råd med detta? Micke Carlsson svarade att kostnaden kan tas ut som 1 000,-/tågnummer. Jonas Svartlok framhöll att genom att koncentrera sig på verksamheten kan man öka denna och då få mer intäkter. Man kanske också kan utnyttja anställda som redan finns. Peter Alsén påpekade att man skulle kunna utnyttja en del av NJs anställdas tid till detta och framhöll att man nu inte ser kostnaden för tillståndshandlingen genom att denna sköts ideellt. Pierre Marklund påpekade att man skulle kunna betala med arbetstid – hur kan man då värdera arbetstid? (Enligt EU värderas ideell arbetstid till 175,-/timme; antecknarens anm.)

Henrik Arvidsson Samsonowitz påpekade att man pratar om alternativkostnad och dito vinst. Man ser inte den ideella tidens kostnad, men det handlar om att få resurser så att dessa kan användas till annat som behövs. Micke Carlsson påpekade att kraven från Transportstyrelsen och EU ökar och det innebär också ökade kostnader – EU förstår inte detta. Anders Svensson påpekade den svenska museitrafiken på statens spår är unikt stor inom Europa. Micke Carlsson påpekade att det gemensamma trafik tillståndet frigör tid som kan användas för att tjäna pengar. Detta kanske inte behövs i dag och kanske inte morgon – ett sådant gem tillstånd kanske tidigast är klart 2016 och omfattar först kanske tre föreningar utan behov att ha anställda, men kan bli 15 st och då behövs anställda. Carl-Erik Olsson framhöll Morrgan Claessons presentation av medlemskap i Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) och att det också kan vara en väg att klara framtidens krav. Micke Carlsson påpekade att om JHRF blir ett Järnvägsföretag så kan JHRF bli medlem – att vara medlem i BTO kan vara ett alternativ till medlemskap i JHRF, men verksamheten i de båda organisationerna skiljer sig åt. Dessutom står många ("riktiga") Järnvägsföretag utanför BTO.

Stefan Blomstrand berättade att gruppen var på Transportstyrelsen och visade en presentation – denna visades för mötet och bifogas minnesanteckningarna. Han fortsatte med att Transportstyrelsen tror att detta handlar om licens och säkerhetsintyg, vilket dock inte förändrar uttaget av avgifter. Ragnar Hellborg påpekade att avgiftsuttaget kanske är kopplat till särskilt tillstånd. Jonas Svartlok påpekade att från Transportstyrelsen var budskapet att museiorganisationer inte drabbas av avgifter. Stefan Blomstrand fyllde på med att man får kolla upp detta.

Han påpekade att JHRF ska ha en tillståndsstab, ska ha internrevision och att JHRF, inte föreningarna, blir föremål för Transportstyrelsens revisioner och sedan är det JHRF som kollar föreningarna. Peter Alsén undrade om det kommer att bli JHRF fordonsinspektörer som kollar lokala fordonsbesiktare? Micke Carlsson svarade att så kommer det att fungera – det blir kvar på SJF 690-nivå. Nu använder SJ kompunderhåll på allt, medan föreningarna åtgärdar det som behövs och kontrollerar hela vagnen årligen. Peter Alsén undrade om JHRF har underhållsdokumentation? Jonas Svartlok svarade att det finns en CD med sådant, men med stora luckor. Peter Alsén konstaterade att det handlade om rätt mycket jobb, dessutom om att ”killing my darlings” samt att ta underlag m m från många olika håll. Stefan Blomstrand påpekade att föreningarna behöver pilla lite i sin organisation samt ska ha en av JHRF utsedd sambandsansvarig. Denne ska vara med på möten en/två gånger per år. Föreningar ansluter sig till det gemensamma tillståndet och Transportstyrelsen informeras om detta. Jonas Svartlok påpekade att Transportstyrelsen ser detta som en väsentlig ändring.

Peter Alsén undrade JHRF ska teckna trafikavtal (TRAV) med Trafikverket? Stefan Blomstrand svarade att det ska JHRF. Micke Carlsson framhöll att vid (allvarliga) felaktigheter i skötseln av verksamheten gäller isolerande av den felande föreningen – det handlar om avstängning av denna för att isolera problemet till denna. Jonas Svartlok påpekade att det ska skrivas avtal mellan JHRF och föreningarna - om man enligt detta inte rapporterar fel så kan andra göra samma fel. Stefan Blomstrand fyllde på med att om fel inte rapporteras så riskerar det helheten. Ragnar Hellborg påpekade att en allvarlig olycka måste rapporteras till Transportstyrelsen och en sådan kan riskera hela organisationen. Micke Carlsson påpekade att alla begår fel, det Transportstyrelsen bryr sig om är hur dessa hanteras. Pierre Marklund påpekade att det fungerar som i en förening i dag: styrelsen litar på trafik- och verkstadsorganisationerna o s v – det blir samma med den gemensamma organisationen. Det kan behövas en lokal ansvarsförsäkring – om man orsakar hela JHRF skada så måste denna ersättas. Jonas Svartlok påpekade att när det gäller vad som händer om det blir en olycka så det finns det paralleller till Green Cargo – det körs fortfarande tåg genom att man har hanterat det som hänt rätt. Transportstyrelsen har hittat många grova fel i föreningarnas hantering av verksamheten som inneburit indragna tillstånd och han hoppas att det gemensamma tillståndet innebär att man kan klara verksamheten bättre.

Lars Lindström undrade om det finns folk som är intresserade och har tid till att tillsätta en tillståndsstab? Micke Carlsson och Stefan Blomstrand svarade att de tror att det finns tillräckligt med intresserade. Micke Carlsson undrade hur många som finns i utbildningsrådet. Jonas Svartlok svarade att det är fem stycken med bra kompetens. Björn Klingberg undrade hur tåg-lägen ska sökas? Stefan Blomstrand svarade att det beror på hur man organiserar, men det ska kunna lösas. Han påpekade att ett fel på stabsnivå drabbar alla. Henrik Arvidsson Samsonowitz undrade om inte läget efter JTFs försvinnande 2016 innebär att detta behövs ännu mer? Micke Carlsson svarade att man då kastas tillbaka till läget år 2000 – det blir ett tomrum. Stefan Blomstrand svarade att det på sätt och vis är rätt uppfattat genom att de som är små föreningarna kanske inte klarar detta. Lars Lindström undrade om ens SJ AB och Green Cargo klarar detta? Micke Carlsson svarade att Trafikverket är inne på att de behöver göra något åt detta och Järnvägsföretagen har en gemensam grupp tillsammans med Trafikverket som tittar på detta. Lars Lindström undrade om inte detta borde göras tillsammans med BTO? Micke Carlsson svarade att det kan vara en väg och om JHRF blir Järnvägsföretag så

kan JHRF delta i gruppen. Björn Klingberg undrade om det nu är så att JTF försvinner 2016 – finns det något att läsa om detta och om vad man kan göra? Micke Carlsson svarade att det finns information att läsa på Transportstyrelsens hemsida om JTF omvandling. Han fortsatte med att JHRF tillståndsstab inte har ansvar för bemanning, tillgängliga fordon m m och JHRF kommer inte att ha ett ”huvudkontor” – verksamheten i tillståndsstaben blir lokalt utspridd.

Jonas Svartlok undrade om JHRF var på rätt spår i denna fråga och ska fortsätta med detta, eller lägga ner? Henrik Arvidsson Samsonowitz, Björn Klingberg och Peter Alsén tyckte att förbundet var på rätt spår. Lars Lindström framhöll att han är skeptisk – det blir för mycket central byråkrati. Jonas Svartlok undrade hur han tänkte? Lars Lindström svarade att han var rädd för att intresset koncentreras på detta – i föreningarna vill man då inte jobba med detta och inte för något gemensamt i Stockholm. Jonas Svartlok undrade om han inte trodde att man skulle vinna något genom att frigöra personer? Blir JHRF lamslaget av att bara hantera detta? Lars Lindström svarade att det senare trodde han skulle ske. Jonas Svartlok påpekade att det är därför som tillståndsverksamheten ska vara avskild i tillståndsstaben. Henrik Arvidsson Samsonowitz fortsatte med att det handlar om hur man ser på JHRF: Ser att man att det inte är så attraktivt att jobba i föreningarna längre, men att jobba gemensamt med detta ger möjlighet att jobba med annat och vill man inte vara med i det gemensamma tillståndet så slipper.

Pierre Marklund framhöll att det är viktigt att inte underminera organisationen centralt – man ska inte ha en enda anställd centralt utan i stället ha det delegerat på flera personer, som delvis kan arbeta ideellt, men centralisera tanken i stället. Därmed kan arbetssättet båda minska och svälla. Det handlar om att samarbeta, göra jobbet effektivt och inte behöva jobba med något som någon annan redan gör. Idén är helt rätt, men det gäller att delegera kompetensen. Björn Klingberg påpekade att kompetensen börjar sina ute i föreningarna och det som händer med JTF 2016 gör det nödvändigt att gå ihop. Jonas Svartlok tolkade mötets åsikt så JHRFs utredningsgrupp ska fortsätta med detta med målsättningen att vara klar med en rapport och ett förslag till höstmötet. Stefan Blomstrand undrade hur många som direkt var intresserade att delta i ett gemensamt trafikillstånd? NJ, FVJ, NJM och DBV anmälde intresse.

7 Höstmötet

Peter Alsén föreslog att höstmötet skulle äga rum i Hallsberg. Carl-Erik Olsson föreslog lokstallet i Katrineholm. Jonas Svartlok tyckte det senare förslaget var utmärkt. **Beslutades** att rekommendera Katrineholms lokstall som höstmöteslokal. Pierre Marklund undrade när mötet skulle äga rum? Jonas Svartlok svarade att det bör bli i oktober. **Beslutades** att rekommendera att arrangera mötet 2014-10-18—19.

8 Förseningsavgifter

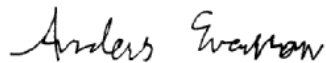
Carl-Erik Olsson undrade vilka föreningar som debiteras förseningsavgifter av Trafikverket? Stefan Blomstrand svarade att KV debiterats sådana, men fick dem krediterade. Carl-Erik Olsson undrade vad avgiften är? Stefan Blomstrand svarade att det helt beror på hur förseningen kodas, vilket man ska vara noga med att rapportera, kolla och överklaga. Man måste hålla koll på sina egna tåg. Carl-Erik Olsson noterade att det gäller att kolla hur man ligger till efteråt. Stefan Blomstrand påpekade att ett tips att begära tidtabell för 90 km/h i st f 100 km/h för att få marginal. Carl-Erik Olsson tyckte att man ska kunna se koderna och en specifikation på sin faktura. Jonas Svartlok påpekade att man har accepterat detta system via TRAV. Stefan Blomstrand tyckte att man ska ifrågasätta att man inte kan ifrågasätta koden för de första 20 minuterna.

9 Övrigt

Pierre Marklund berättade att DBV har tagit fram en argumentationssamling för att få riktig trafik på Dellenbanan som dessutom visar på nyttan av god layout.

10 Mötets avslutande

Jonas Svartlok avslutade mötet 12:05.



Anders Svensson