

2012-04-21

Protokoll fört vid MRO Vårmöte i Norrköping 2012-03-03

Plats: Arbetets museum, Alvarummet
Tidpunkt: 12:00
Deltagare: enligt nedanstående lista

Närvarande:***MRO***

Sven Fredén
Lars Granström
Ragnar Hellborg
Björn Perneborn
Johan Vinberg

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg

Lars Johansson
Per-Olov Söderpalm

Föreningen Galtströmståget

Håkan Zaar

Gotlands Hesselby Jernvägar

Staffan Beijer

Jädraås—Tallås Järnväg

Håkan Nordenadler

Järnvägssällskapet Åmål—Årjängs Järnväg

Hans Kihlberg

Köping—Uttersbergs Järnvägs museiförening

Daniel Lans
Anders Nordebring

Museiföreningen Munkedals Jernväg

Dag Legnesjö

Museispårvägen Malmköping AB

Åke Negrell

Malmö Stads Spårvägar Mf

Sven Karlsson
Anders Silfverling

Nora Bergslags VeteranJernväg

Jan Helger (fr o m punkt 9 c)

Skara—Lundsbrunns Järnvägar

Åke Paulsson
Sören Persson

Mf Skånska Järnvägar

Christer Nilsson

Smalspåret i Hultsfred AB

Peter Sjöquist

Gäster:

Arbetets museum

Torsten Nilsson (punkt 1)

Arbetslivsmuseernas samarbetsråd

Hans Kihlberg (t o m punkt 9 a))

FEDECRAIL

Sten Erson-Wester

Järnvägshistoriska Riksförbundet

Morrigan Claesson

Anders Johansson (fr o m punkt 9 c))

Carl-Erik Olsson

Jonas Svartlok

Anders Svensson (även JInF)

JärnvägsInfo-Förlaget

Anders Svensson (även JHRF)

1 Vårmötetets öppnande

Torsten Nilsson hälsade välkommen till Norrköping, noterade att deltagarna åkt spårvagn m m innan mötet samt att det var kul att ha er här. Han träffade några av deltagarna på ångpannekonferensen i Eskilstuna 2012-02-03—04. Slutligen informerade han att *Museimässan* pågick på plan 1 samt en utställning om *Årets Arbetslivsmuseum*, JTJ, på plan 2. Därefter informerade Ragnar Hellborg om programmet varefter Ragnar Hellborg öppnade mötet.

2 Val av mötesordförande

Till mötesordförande **valdes** Björn Perneborn.

3 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson.

4 Val av justeringsman

Till justeringsman **valdes** Örjan Karlsson.

2012-04-21

5 Fråga om kallelsen skett korrekt och i tid

Ragnar Hellborg meddelade att kallelser sänts med MRO-Aktuellt 11/11, 12/11 och 1/12. Mötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.

6 Fastställande av dagordningen

Ett antal punkter anmäldes under punkt 12 *Övrigt*:

- Ragnar Hellborg anmälde tre punkter.
- Johan Vinberg anmälde tre punkter.
- Morrgan Claesson anmälde en punkt.
- Anders Johansson anmälde en punkt.
- Örjan Karlsson anmälde en punkt.

Med dessa tillägg **fastställdes** dagordningen.

7 Ansökan om associerat medlemskap

Ragnar Hellborg visade ansökan från *Föreningen Galtströmståget* (FGT), som önskade bli associerad medlem. MRO styrelse har kollat föreningens stadga m m och godkänner ansökan. Håkan Zaar berättade att han representerar FGT, som håller till utanför Sundsvall. Några har kanske sett föreningens lok *Loke* och föreningen började sin verksamhet 1988, var uppe i 650 medlemmar efter några år, har aktivitet i anslutning till järnbruket, har byggt 3 km järnväg samt bygger nu ut med 2 km. Man uppför en vagnhall för sina nybyggda vagnar och han inspirerades av museispårvagnarnas vagnhall i Norrköping. Föreningen har tagit över bogseraren *Ophelia* (som fraktat Loke till Galtström). Man har även verksamhet med själva bruket och bruksmiljön. Det har blivit fler aktiva sedan årsskiftet. Carl-Johan Fahlgren undrade vilken spårvidd det är? Håkan Zaar svarade att det är 891 mm. Lars Granström fyllde på med att MRO och FGT har haft förhandlingar under en längre tid – anledningen till associativt medlemskap föreslås är om den sökande inte uppfyller MROs inträdeskrav. FGT har inte regelbunden tidtabellslagd trafik nu och är inte under Transportstyrelsens tillsyn nu, men är annars nära för fullvärdigt medlemskap. Håkan Zaar svarade att det blev trafik med polistillstånd 2006, men man ska ändå sträva mot ett tillstånd från Transportstyrelsen. Även fartyget står under Transportstyrelsens tillsyn... **Beslutades** om associerat medlemskap för FGT.

8 Transportstyrelsens avgifter

Ragnar Hellborg berättade att han tänkte rapportera om vad som hänt sedan senast. Tidigare utsåg MRO en arbetsgrupp m m – om detta har det berättats i (bl a) MRO-Aktuellt. Nu tänkte han avhandla tre punkter: *Distribution av fordonsregisterfakturer*, *ändring av järnvägslagen* och *Transportstyrelsens regleringsbrev*. **Distribution av fakturorna** började 2011-10-20, samtidigt som riksdagens trafikutskott diskuterade avgiftsbefrielse. 2011-11-08 överklagade därför Jan-Mikael Bexhed dessa fakturer för pilotföreningarna MJ, SkJ och ÖSIJ till förvaltningsrätten i Falun med argumentet att dessa i första hand strider mot EU-rätten och i andra hand att uttaget är oproportionerligt i jämförelse med de avgifter som tas ut av kommersiella trafikutövare (museijärnvägarna betalar mer än 1 000 ggr högre andel av sina trafikintäkter i dessa avgifter än vad SJ AB gör). Övriga MRO-föreningar skickade in sina fakturer till rätten och bestred betalningen med hänvisning till överklagandet. MRO rekommenderade dock föreningarna att betala fakturorna. 2011-12-30 inlämnades kompletterande handlingar till rätten. 2012-01-25 inlämnade Transportstyrelsen sitt yttrande till rätten och 2012-02-28 sände pilotföreningarna med anledning av Transportstyrelsen yttrande påminnelser till Förvaltningsrätten. Det har endast varit skriftväxling än så länge, inga förhandlingar. Staffan Beijer undrade om Transportstyrelsen kommer att sända ut nya fakturer i år? Ragnar Hellborg svarade att sådana kommer nog till hösten. Lars Johansson påpekade att andra föreningar, t ex AGJ, har inte fått besked om mottagandet av detta bestridande. Johan Vinberg svarade att SRJmf har fått ett sådant besked. Sten Erson-Wester undrade om tanken är att kräva tillbaka pengarna? Ragnar Hellborg svarade att det bestämmer Förvaltningsrätten senare. Inget datum är utsatt för förhandlingarna.

Ragnar Hellborg berättade angående *ändring av järnvägslagen* att det kom en proposition (2010/11:160) 2011-07-06 och Trafikutskottet beslöt enhälligt att stödja denna angående befrielse från fordonsregistreringsavgiften för museijärnvägsfordon. 2011-11-09 tog riksdagen beslut om att ändra i järnvägslagen enligt propositionen och Trafikutskottets förordande och 2011-11-10 tog regeringen motsvarande beslut om att följdändra i järnvägsförordningen (SFS 2011:1117). Sten Erson-Wester undrade om detta kunde användas till att bestrida fakturorna? Ragnar Hellborg svarade att det är en krånglig väg. Anders Silfverling undrade om formuleringen "får medge undantag" var stark nog? Ragnar Hellborg svarade att Transportstyrelsen inte bör gå emot en enig riksdag... Sven Fredén påpekade att "må" i

2012-04-21

lagtexten är en kopia av vad EU skriver. Lars Johansson undrade vad som kan hända med registreringen? Ragnar Hellborg svarade att det ska bli undantag från registreringen för museijärnvägar. Johan Vinberg påpekade att Tunnelbanan och Lidingöbanan m fl lokalbanor har varit undantagen från början och Sven Fredén att där har man tagit det ursprungliga förslaget. Lars Johansson påpekade angående godkännande av fordon att detta kräver registrering. Ragnar Hellborg svarade att godkänna fordon har man kunnat tidigare utan registreringskrav. Håkan Zaar undrade över registreringskostnaden? Ragnar Hellborg svarade att det är 130,-/fordon och år. För museibanorna kostar detta mycket p g a att man har många fordon och även godsvagnar som inte ger trafikintäkter. Ragnar Hellborg fortsatte med att berätta om *regeringens regleringsbrev* till Transportstyrelsens daterat 2011-12-20 där Transportstyrelsen fick i uppdrag av regeringen att hantera museifordon på bästa sätt. 2012-02-04 fastställde MRO ett PM om MRO och medlemsföreningarna som skickades till ett antal myndigheter inklusive Transportstyrelsen – planeringen är att uppvakta flera av dessa myndigheter. Transportstyrelsen kom med en delrapport 2012-03-01 med anledning av regleringsbrevet där man föreslår avgifter för museitrafik som ska utgöra 50 % av Transportstyrelsens självkostnad. Björn Perneborn påpekade att detta kan bli en försämring. Jonas Svartlok förtydligade att detta gäller trafik med museala järnvägsfordon. Sten Erson-Wester påpekade att i Storbritannien har man omsättningsgräns om 1 MGBP för att ta ut avgifter av operatörerna, så detta med avgifterna är inte något man kan skylla på EU. Ragnar Hellborg svarade att avgiftsuttaget är ett rent svenskt beslut. Sven Fredén påpekade att när man diskuterar avgifter och deras storlek så ska avgifterna bedömas efter verksamhetens storlek och där finns en öppning – avgiften ska stå i proportion till risken/nyttan med museiföreningarnas verksamhet och detta är en väg man måste gå. Sten Erson-Wester framhöll att detta ytterst är en politisk fråga där man kan argumentera för att museiföreningarnas verksamhet är bra och billigt för samhället jämfört med museer med anställda, varför myndigheternas hantering av museiföreningarnas avgifter bör skattefinansieras. Ragnar Hellborg framhöll att föreningarna inte vill bli subventionerade av andra järnvägsföretag – man ser dessutom en risk för att Transportstyrelsen höjer kostnaden för tillsyn av och tillstånd för komplexa system bit för bit.

Björn Perneborn undrade hur mötet ställde sig till gruppens mandat i fortsättningen? **Beslutades** att ge MROs avgiftsarbetsgrupp (Ragnar Hellborg, Sven Fredén och Björn Sydow) fortsatt mandat. Daniel Niklasson undrade om man skiljer på museibanor och museifordon? Ragnar Hellborg svarade att den förmånliga hanteringen bör gälla alla museifordon. Jonas Svartlok fyllde på med att JHRF är mot avgifter, men inte mot fordonsregistreringen som sådan eftersom JHRFs medlemsföreningar är ute och kör bland andra fordon. Det är dock svårt att definiera museifordon och inom JHRF har man sysslat med frågan länge. T ex kan Ma-lok vara på gång till föreningar och dessutom finns ÖSIJs senaste österifrån importerade diesellok – är dessa museifordon? Han föreslog att JHRF och MRO gärna bör jobba på detta tillsammans. Björn Perneborn såg gärna att arbetsgruppen jobbar tillsammans med JHRF om detta. Sten Erson-Wester påpekade att David Morgan finns standby och kan understödja MRO och JHRF med detta. Det såg ut att gå bra i Sverige, men nu ser det ut att gå åt fel håll. Johan Vinberg påpekade att museum är inte bara föremål som ingår i en utställning. Sven Fredén framhöll att det som säkert ska undantas är fordonen inom ett system som inte har kontakt med andra system – alla fordon på slutna system ska vara befriade från avgifter.

9 Rapporter

a) ArbetSam

Hans Kihlberg undrade om någon är osäker på vad ArbetSam sysslar med? Man försöker hantera myndigheter som kulturdepartementet, kulturrådet m fl. Arbetslivsmuseerna som grupp får dela på 6 MSEK mot den etablerade kulturens mångmiljonbelopp. MRO(, JHRF) och föreningar är medlemmar i ArbetSam och intresserade får gärna komma på årsmötet i Göteborg 2012-04-20—21. Johan Vinberg undrade varför årsmötesarrangemangen äger rum fredag—lördag – inom järnvägsområdet försöker man förlägga motsvarande arrangemang lördag—söndag? Anders Svensson svarade att denna tradition inom ArbetSam är en slags kompromiss mellan vad de som är anställda och de som är frivilliga uppskattar – det finns flera museer med anställd personal bland ArbetSams medlemmar...

b) FEDECRAIL

Sten Erson-Wester berättade att det har kommit ansökningar om medlemskap från organisationer i Ukraina och Rumänien. Turism och marknadsföring är viktiga frågor för FEDECRAIL, liksom lobbying mot ERA och EU – den franska medlemsorganisationen har fått uppgift att hantera detta och man kommer att utöka denna verksamhet.

Sten Erson-Wester fortsatte med att det kommer att bli ett ungdomsläger i Storbritannien 2012-08-10—19 omfattande två museijärnvägar och det nationella museet, allt (strax) norr om London – sista anmälningssdag är 2012-04-05. Man hade ett möte i mitten av januari för förberedelse och det ska ha utsänts ett meddelande om lägret till medlemmarna. Ragnar Hellborg svarade att MRO inte har fått detta, Anders Svensson meddelade att JHRF har fått meddelandet och

2012-04-21

han har publicerat informationen, översatt till svenska, i Spårburen. Åke Negrell undrade över avgiften för deltagande? Sten Erson-Wester svarade att avgiften är 100 GBP – den ska var låg genom att bygga på mycket eget arbete, men denna gång har man fått lov att ordna övernattning i vandrarhem (i st f på anläggningarna). Arrangemangen har sponsrats av HRA m fl, men det kan eventuellt komma en fråga med önskemål om frivilliga bidrag från FEDECRAILs medlemsorganisationer i slutet av mars. Björn Perneborn efterlyste mer information nu! Sten Erson-Wester svarade att man kan fråga och anmäla sig till mejl youthcamp@fedecrail.org. Därefter bröt mötet för lunch med åter-samling kl 14:10.

c) FEDECRAILs kongress i Sverige 2012

Sten Erson-Wester berättade att kongressen börjar med styrelse- och arbetsgruppsmöten torsdag och på torsdag kväll har de flesta deltagarna, de flesta av dem från Storbritannien, anlänt. Helsingborgs stad har sponsrat mingel på torsdag kväll och på fredag är det sju seminarier (bl a om ERTMS i Sverige, miljö och marknadsföring), följt av årsmöte på lördagen, bl a om FEDECRAILs mål och struktur och vad som åstadkommits under åren. Arbetet med en *Strategic review* leds av John Jones med målsättningen att strukturera organisationen mera – det har varit mycket brandkärsutryckningar nu, men ska bli mer strukturerat arbete i fortsättningen. Även relationerna med de nationella medlemsorganisationerna ingår i översynen, liksom utvärdering av styrelseledamöternas styrkor och svagheter – dessa ska få fokusområden. Han fortsatte med att sponsorer bidrar till kongressen – *Resurs Bank* går in med 5 000 SEK.

På lördag kväll är det resa till Ängelholm med middag. På söndag startar ångtåget till Göteborg från Laholm p g a stängning av linjen. Framme i Göteborg blir det besök på spårvägen m m, rälsbuss tillbaka till Helsingborg. På måndagen fotsätter resan vidare till Halmstad och Landeryd, vidare till Bor (för resa på OBJ) och därefter till Jönköping. På tisdag är det resa till Hultsfred—Västervik ToR och på onsdag avslutas det egentliga kongressprogrammet. Därefter är det ett tilläggsprogram med resa till och besök i/på Vadstena, ÖSIJ, Djurgårdslinjen, ULJ och SJVM. Man kan vara med på delar av arrangemangen. Björn Perneborn påpekade att information om detta har varit medskickad med MRO-Aktuellt. På Sten Erson-Westers fråga visade det sig att fler än hälften har kollat FEDECRAILs hemsida. Han avslutade med lite information om världsorganisationen WATTRAIN, som ska kongressa i Storbritannien i höst.

d) 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 2010-02-29 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; sekr anm) 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 realiserats redan i år. Distribution även med tidningen *Nostalgia* diskuteras fortsatt, vilket kan innebära såväl närmare fördubblad upplaga som högre annons- och kanske också textpriser. Carl-Eric Olsson undrade hur spridningen av Tågsommar på museibanorna fungerar? Johan Vinberg svarade att man i Uppsala har goda erfarenheter av detta – resenärerna förser sig med Tågsommar för att få information om andra banor. Anders Svensson underströk att man ska exponera Tågsommar och gärna beställa fler om de tilldelade exemplaren tar slut.

2012-04-21

e) Branschmöte 2012

Ragnar Hellborg påpekade att i fjol var branschmötet i slutet av oktober och i år bjuder SJVM gärna in till branschmöte i höst – lördagen 2012-11-17 kan SJVM medverka. Någon undrade om platsen blir Gävle? Ragnar Hellborg svarade att det är det som gäller. **Beslutades** att tillstyrka MRO deltagande i detta arrangemang.

f) BLJ-jubileet 2014

Örjan Karlsson påpekade att egentligen borde Per Englund berättat om detta, men en kommitté bestående av Per Englund och Staffan Granath har bildats, arrangemanget avses starta på ULJ, därefter blir det middag i Långshyttan (och loket *Kloster* vissas) och sedan går vidare till JTJ. Christer Malm undrade vad som firas? Lars Granström svarade att det är 50 år sedan nedläggningen av BLJ.

g) TRI-gruppen

Björn Perneborn berättade att gruppen har gått igenom hela materialet, att redaktionella justeringar pågår och att man avser att på nytt kontakta Transportstyrelsen och stämma av slututförandet. Carl-Eric Olsson undrade över anledningen till omarbetningen? Björn Perneborn svarade att MRO-banorna har 1959 års SÄO med anpassningar som säkerhetsordning och av flera skäl behövde dessa anpassas till verkligheten, t ex att det mesta trafikeras enligt undantagsparagrafer i denna SÄO. Dessutom är SÄO skriven från Tågklararerperspektiv och på ett svårtillgängligt språk. Gruppen har arbetat med detta i många år och trodde sig bli klara innan JTF skulle bli klar. Att använda JTF var dock ingen framkomlig väg, det skulle bli undantag på nytt...

10 Tågsläpp och Almedalen

Åke Paulsson berättade att det är Tågsläpp 2012-04-22 och 30 föreningar är anmälda till detta. Det har varit diskussion om senare och flexibla datum för arrangemanget och eventuellt kan det bli så något kommande år.

Åke Paulsson fortsatte med Almedalen, där polistillstånd är klart och att avsikten är ha en plats invid *Skonaren Vega* (det ser dock inte ut att bli så nu utan snarare förra årets plats; sekr anm) men det är för höga lokalpriser för att ha seminarier ombord på båten varför alternativa lokaler söks (vilket det nu är klart med – seminarier blir på Högskolan i stället; sekr anm). Det blir minskad deltagandetid till måndag—torsdag (2012-07-02—05) och (bl a p g a detta) mindre bemanning om ca 6 personer. Det ska bli ett möte innan för alla som ska vara med i Almedalen. Lars Granström undrade om godsvagnen skulle var på plats även i år? Åke Paulsson svarade att det är tanken, men att det beror på placeringen – vagnen fungerar dock som dragplåster. MHRF har dock en annan plats, men övrig transporthistoria kan placeras tillsammans med *Skonaren Vega* (jfr ovan; sekr anm). Anders Johansson framhöll att det bör vara ett tema på seminarierna, gärna om den transporthistoriska branschens problem med Transportstyrelsen. Åke Paulsson påpekade att det gärna även bör vara ett renodlat järnvägsseminarium om järnvägsbevarandebanschens verksamhet. Morrgan Claesson förordade att det endast ska vara ett (sådant) seminarium. Björn Perneborn framhöll att det definitivt ska vara ett seminarium om problemen med myndigheterna, gärna kompletterat med information om vår betydelse som bakgrund. Johan Vinberg undrade om projektets omsättning? Åke Paulsson svarade att projektet har en budget på 45 000,-, byggd på minskade kostnader för resor deltagande m m. Anders Svensson fyllde på med att det finns 10 000,- avsatt för seminarier i denna budget.

11 JHRF

Jonas Svartlok påpekade att det inte finns så mycket att säga om denna verksamhet, men JHRF har, liksom MRO, fått 100 000,- i bidrag och det återstår att diskutera hur dessa ska användas. Anders Johansson påpekade att en erfarenhet är att det går att påverka myndigheter i Sverige och EU tillsammans med en lösning på såväl de gula som museifordonens problem med ERTMS – ERA har tyckt att detta förslag är bra och påpekat att det blir ett undantag för svenska spår. Tanken är en "IKEA-lösning" med specificerade inkopplingspunkter där Morrgan Claesson har ordnat så att Näringsdepartementet säger att Trafikverket får fixa detta och klara detta inom sin budget. Det ska annars stå i regleringsbrevet hur finansieringen löses. Tanken är att Trafikverket står för utrustningskostnaden och föreningarna för installation. I Danmark är man på gång att installera och det blir en enklare lösning som kan bli bättre även i Sverige. Sten Erson-Wester undrade över tidplanen? Anders Johansson svarade att officiellt ska det vara klart 2012-04-01, men han tror inte på detta. Morrgan Claesson fyllde på med att det inte är bråttom för föreningarna.

2012-04-21

12 Övriga frågor som mötet önskar behandla

a) MRO Säkerhetsseminarium

Ragnar Hellborg berättade att MRO höll ett sådant seminarium i januari med två eminenta lärare och att seminariet var uppskattat – seminariet resulterade i att en säkerhetsgrupp för erfarenhetsutbyte bildades och man siktar på att träffas i denna grupp en gång årligen. De som inte var med ska anmäla sin säkerhetschef till denna grupp – det har inte alla gjort. Lars Granström föreslog att använda ordet *nätverk* i stället.

b) Anslag på 100 000 från RAÄ

Ragnar Hellborg meddelade att detta organisationsbidrag tilldelades MRO, JHRF, SÅF och SSF (samt SIM och ArbetSam; sekr anm). MRO vill använda bidraget till två områden: bevarande av gammal kunskap och miljöfrågor om kol, slipers m m.

c) ERA

Ragnar Hellborg meddelade att EU önskar att järnvägens säkerhetsmyndigheter ska bli en gemensam säkerhetsmyndighet. Peter Sjöquist fyllde på med att kommissionen sedan ett år har utvärderat ERA m h a en konsultbyrå. Organisationen CER önskar att tillsyn och tillstånd helst ska hanteras på ett ställe. Det tilltänkta fjärde järnvägspaketet finns med i bakgrunden – nu hanteras tillståndsfrågor i två delar, gemensamt europeiskt respektive nationellt, men det går mot hantering på endast ett ställe. Infrastrukturförvaltarnas EIM vill i stället ha nationella säkerhetsmyndigheter. Anders Johansson påpekade att när man ser hur Tyskland krånglar till det så måste man behålla detta på nationell nivå. I Tyskland har det varit stopp i några år. Björn Perneborn undrade vad UNIFE är? Peter Sjöquist och Örjan Karlsson svarade att det kan vara en CER-liknande arbetsgivarorganisation. Sven Fredén underströk att detta gäller sådan trafik som ska överskrida gränser.

d) MRO-kort

Johan Vinberg meddelade att de som inte var med på Hjulmarknaden bör efter mötet meddela hur korten ska levereras.

e) Kol

Johan Vinberg berättade att det finns kol att köpa från Danmark för 3 000,-/ton – i Sverige kostar det (minst) 3,300,-/ton. Han hittade vid en sökning tio grossister i Polen som har priser motsvarande 1 350,-/ton för minst 25 ton – han ska kolla med Green Cargo vad det kostar att köra två vagnar däriifrån och önskar meddelande om vilka som är intresserade av detta. Staffan Beijer undrade om han kollat kvalitén – GHJ har fått dåligt kol från Polen? Johan Vinberg svarade att de redovisar bränn- och energivärden som han avser att kolla med Energiverket i Uppsala. Han kan tala om vad de kom fram till efteråt. Jonas Svartlok påpekade att man bör be om att få prov först – LJM har fått värdelösa kol däriifrån.

f) Utvidgat medlemskriterium

Johan Vinberg tyckte att *Roslagsbanans Veterantågsförening* (RBV) och *Spårvägssällskapet Ringlinien* (SSR) skulle kunna vara med i MRO som associerade medlemmar och uppmanade deltagarna att fundera på detta till nästa möte. De kan tillföra erfarenhet som trafikerare på stand-alone-järnvägar. Morrgan Claesson påpekade att SSR är medlem i JHRF. Björn Perneborn föreslog att initiera en stadgeändring. Lars Granström påpekade att man kan föra diskussionen vidare vilka organisationer de ska vara med i och de kanske kan vara med i JHRF i stället, varför han föreslog att se över detta tillsammans med JHRF. Sten Erson-Wester ville understödja att styrelsen får i uppdrag att titta på en stadgeändring. Björn Perneborn föreslog att styrelsen får titta på detta och ta erforderliga kontakter – detta **beslutades**.

g) Iglovagnhall

Morrgan Claesson meddelade att MBV har byggt en vagnhall med 0,5 m tjocka väggar som är helt tät - man lever på sommarvärmen och avfuktare samt har plusgrader inne i denna året om. Han undrade om FEDECRAIL vill informera om detta och föreslog att sikta på att ha med ett seminarium om detta på årets kongress i Sverige. Johan Vinberg undrade om det är en renodlad förvaringshall? Morrgan Claesson svarade att det är en kombinerad visnings- och förvaringshall. Carl-Erik Olsson undrade om avfuktningseffekten? Morrgan Claesson svarade att den är försumbar i förhållande till uppvärmningen.

2012-04-21

h) Arbetsmiljö- och hälsokurs

Anders Johansson påpekade att föreningsstyrelsernas ansvarighet i dessa frågor är okänd och att det behövs en utbildning om detta: kemikalier, höghöjdsarbeten m m – han föreslog att JHRF och MRO anordnar en gemensam utbildning om detta. Daniel Niklasson meddelade att en medarbetare skottade tak på eget initiativ och föll ned – det löste sig dock bra, men Arbetsmiljöverket var på inspektion där en hel del framkom och ideellt arbetande personal har man oklart men ändå ansvar för. Jan Helger undrade om gränssnittet mellan yrke och ideellt är oklart? Daniel Niklasson svarade att man mer ser på arbetsuppgifter än på vem som gör det, d v s mest om arbetet är beordrat eller inte oavsett om det är avlönat eller inte. Örjan Karlsson påpekade att Bo Lönnemyr hade någon skrivning om detta: om man har arbeten på enskilda fordon så har de inget med det att göra, men däremot om man arbetar gemensamt i verkstaden. Björn Perneborn undrade i viken utsträckning förhållandet arbetsgivare – anställd var tillämpligt? Lars Johansson berättade att han hade ett ärende om fastighetsägare där VD fick böta 25 000,-. Anders Johansson påpekade att alla dessa oklarheter innebär att det krävs utbildning om detta! Per-Olof Söderpalm underströk att eftersom ordföranden ytterst är ansvarig får denne arbeta med det riskfyllda! Björn Perneborn föreslog att styrelsen får arbeta med en sådan utbildning tillsammans med JHRF styrelse. Sven Fredén nämnde att han vid kontakt han för länge sedan tagit med Arbetsmiljöverket erfarit att de inte lägger sig i hobbyarbete. Lars Johansson tyckte att man kanske inte ska riva i detta. Anders Johansson påpekade att man numera talar om en arbetsgivarlikande situation, vilket det kan vara i en förening. Örjan Karlsson föreslog att kalla in en konsult. **Uppdrogs** åt styrelsen att arbeta med en sådan utbildning tillsammans med JHRF.

i) Transportstyrelsens tjänstgöringstidskrav

Jan Helger påpekade att Transportstyrelsen anser att det ska vara 30 timmars tjänstgöring per löpande sexmånaderspass och undrade hur föreningarna klarar det? Björn Perneborn svarade att Transportstyrelsen anser att detta kan klaras genom repetitionsutbildning. Örjan Karlsson föreslog att (delvis) tjänstgöra vid ÖSIJ för att klara tjänstgöringskravet! Peter Sjöquist påpekade att Transportstyrelsen inte har regelstöd för detta – infrastrukturinnehavarna tycker repetitionsutbildningar är utmärkt, järnvägsföretagen tycker att minsta tjänstgöringstid i sexmånaderspass är bättre. Det finns många olika lösningar i föreningarna nu och han föreslog att samla in uppgifter om detta. MRO borde prata med Transportstyrelsen om detta för att hitta en eller par lämpliga vägar och detta kan tas inom nätverket för trafiksäkerhet – han kan ta emot informationen. Johan Vinberg berättade att ULJ testat ett upplägg om fem gånger i säkerhetstjänst i sin infrastrukturansökan. Peter Sjöquist berättade att SJ och Green Cargo baserar timantalet på säkerhetstjänst i allmänhet – ett tips är att om man inte alltid uppfyller detta så kan en chef bedöma om det går ändå. Sören Persson undrade om det är ett retroaktivt krav? Peter Sjöquist svarade att det är det och det är en rullande period nu. Örjan Karlsson påpekade att frågan är vad det står i regelverket... Anders Johansson konstaterade att Transportstyrelsen tydligen ser positivt på vår verksamhet genom att SMoK-tjänst räckte för att fylla upp till tjänstgöringskravet hos en kommersiell operatör! Peter Sjöquist **erbjöd** sig att samla in information om banornas tjänstgöringskrav för att sammanställa dessa och meddelade att dessa uppgifter kunde sändas till mejl psj@psj.nu.

j) Trafik till Taxinge

Örjan Karlsson påpekade att ÖSIJ har grannar som inte tycker om verksamheten och dessa har överklagat till kommunen om kolrök och buller. Kommunen avslog detta, varför dessa överklagade detta till länsstyrelsen och där ligger ärendet nu. Dessa grannar har anlitat en advokatbyrå med miljö m m som specialitet och ÖSIJ har fått en tjock inlaga som advokatbyrån författat. ÖSIJ har själva anlitat en annan advokatbyrå och detta kan komma att kosta 50 000,-. Material ska redan in till länsstyrelsen inför en eventuell vidare behandling. Johan Vinberg påpekade att det finns en tilläggsförsäkring i försäkringspaketet för miljömål. Jonas Svartlok fyllde på med att det även finns rättskydd.

13 Plats och tid för höstmöte/årsmöte 2012 och vårmöte 2013

Ragnar Hellborg konstaterade att det finns ett erbjudande från JTJ om höstmöte i Jädraås. Håkan Nordenadler hälsade medlemmarna välkomna till Jädraås 2012-09-29—30. Anders Svensson och Christer Malm tyckte att detta var dålig dag(ar) p g a andra evenemang. Håkan Nordenadler berättade då att 2012-10-06—07 är reservdatum – **beslutades** förlägga MRO höstmöte till Jädraås 2012-10-06—07. En dag kan bli gemensam med JHRF (det blir dock inte så; sekr anm). Ragnar Hellborg påpekade att det är ett preliminärt beslut om platsen.

Anders Silfverling meddelade att MSS vill bjuda in till vårmöte 2013 i Malmö och hoppas på att ha en ny vagnhall till dess. Själva mötena kan bli i Malmö Tekniska museum alternativt i Bulltoftas hangar. Lars Granström framhöll att det ska bli extra kul med ett möte på en ny plats. Björn Perneborn föreslog beslut om vårmöte 2013 i Malmö på tid som fastställs av höstmötet – **beslutades** om detta förfarande.

2012-04-21

14

Mötets avslutande

Morrigan Claesson tyckte att detta var ett intressant möte och tackade mötesordföranden för bra skötta förhandlingar. Björn Perneborn avslutade därmed förhandlingarna 15:50.

Vid protokollet



Anders Svensson
Mötessekreterare

Justeras:



Björn Perneborn
Mötesordförande



Örjan Karlsson
Justeringsman