

2008-04-07

Protokoll fört vid MRO Vårmöte 2008-03-08

Plats: Samlingsrum, Flygets Hus, Malmslätt

Tidpunkt: 11:00

Deltagare enligt nedanstående lista

Närvarande:***MRO***

Thomas Lange, ordförande

Daniel Niklasson, ledamot

Björn Perneborn, TRI-gruppen

Johan Vinberg, kassör

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg

Lars Johansson

Per-Olov Söderpalm

Jädraås-Tallås Järnväg

Staffan Borevi

Björn Olsson

Köping—Uttersbersbergs Järnvägs museiförening

Daniel Lans

Anders Nordebring

Malmö Stads Spårvägar mf

Evert Andersson

Anders Silfverling

Museispårvägen Malmköping AB

Rolf Sjöstedt

Nora Bergslags Veteranjärnväg

Rune Bergstedt

Jan Helger

Ohs Bruks Järnvägs museiförening

Christina Lilja

Skara—Lundsbrunns Järnvägar

Anders Eckerberg

Ove Karlsson

Mf Skånska Järnvägar

Lars-Gunnar Branås

Jan-Anders Wirén

HWJ/Justbygdens Järnvägsförening

Magnus Eriksson

SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg

Lars Granström

Jan Winberg

Mf Wadstena-Fogelsta Jernväg

Christer Brimalm

Ole Svensson

2008-04-07

Mf Östra Södermanlands Järnväg

Örjan Karlsson
Christer Malm
Hans Wicklund

Gäster:***Arbetets museum***

Torsten Nilsson (t o m punkt 9)

FEDECRAIL

Sten Erson-Wester (fr o m punkt 10)

JärnvägsInfo-Förlaget

Anders Svensson

1 Vårmötetets öppnande

Thomas Lange **öppnade** mötet.

2 Fråga om kallelse skett korrekt och i tid

Mötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.

3 Fastställande av dagordning

Dagordningen **fastställdes** utan att några *övriga frågor* anmälades.

4 Val av mötesordförande

Till mötesordförande **valdes** Lars Granström.

5 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson

6 Val av justeringsman

Till justeringsman **valdes** Christer Malm

7 Information om TRI-arbetet

Björn Perneborn inledde med att berätta att arbetet startade för ca 10 år sedan och att förslaget omarbetats ett flertal gånger. Arbetet med en ny museibane-TRI startades bl a p g a att existerande museibane-Säo har flera anakronismer, ett föråldrat språk, vissa delar saknas, en rörig disposition samt att det nu finns flera undantagsbestämmelser på banorna. Utgångspunkter har varit att den ej ska anpassas till BV TRI, att ändra dispositionen (två delar, en allmän /för förare/ och en för trafikledning, att undantagen är inarbetade i sitt sammanhang, att avsnittet om signaler har disponerats efter signalernas användning i st f dessas utseende), att åstadkomma språklig förenkling, att endast genomföra ett begränsat antal sakliga förändringar samt att reglerna ska vara tillämpliga på flera banor. Han förordade att använda detta dokument som mall och anpassa till egen verksamhet. Även om man har undvikit att i onödan anpassa sig till BV TRI så har en del anpassningar genomförts där det är olämpligt att använda samma begrepp för sådant som är något annat på BV spår. Dessutom har ett antal nya begrepp införts, bl a tillfälligt sidospår för att kunna utföra arbete på en del av banan och samtidigt kunna bedriva trafik på en annan del. En annan nyhet är att även småfordonsfärd ska dokumenteras.

2008-04-07

Han gick igenom de olika avsnitten – dokumentet delades ut till närvarande banor och presentationen ska sändas ut till medlemmarna. Det som nu händer är att förslaget sänds ut på snabbremiss, med svar senast 2008-10-31, därefter bearbetas remissvaren, varefter det bearbetade förslaget sänds in till JvS våren 2009 för synpunkter och dialog. Varje bana anpassar texten och sänder sedan in sin TRI till JvS för godkännande, varpå TRI träder i kraft (till säsongen 2010?). Han avslutade med att han gärna ställer upp på frågor och även med besök. Carsten Åby-Sörensen undrade om det är klokt att ändra ljudsignaler jämfört med motsvarande i BV TRI? Björn Perneborn svarade att borttagna sådana inte är något problem – de ersätts med telefonkontakt.

8 Undersökning av arbetslivsmuseernas samlingar, opinionsbildning och lobbyarbete

Torsten Nilsson inledde med att han arbetar på Arbetets Museum med frågor om och kring arbetslivsmuseerna. Han inledde med två frågor: Hur många förstod Björn Perneborns dragning och hur många tycker att järnväg är viktig del av kulturarvet? De flesta svarade jakande på den första frågan, alla på den andra... Han fortsatte sedan med att presentera resultatet från en undersökning av museer. Det finns 255 museer som har offentlig finansiering och 1 481 arbetslivsmuseer. 18 av de förstnämnda omfattar teknik- och industrihistoria, alla i den andra gruppen. De förstnämnda får 3,9 GSEK i olika bidrag och finansiering, de senare ca 40 MSEK. De förstnämnda har 19 miljoner besökare (när det var fri entré), 13,5 miljoner besöker de sistnämnda. Arbetslivsmuseerna har tillsammans 15 000 fordon och det arbetas 130 miljoner timmar per år på dem. Avslutningsvis uppmanade han intresserade att läsa mer på www.arbetslivsmuseer.se

Torsten Nilsson fortsatte med att uppmana föreningarna om att våga be om hjälp när det behövs – han avser att själv komma till Vadstena Kristi Himmelfärdshelgen. Det är viktigt att kunna be hjälp och att kunna sluta leden. I första hand gäller det att kunna få tågen att gå, men även att väcka uppmärksamhet – han ska hjälpa till med det senare och ska dessutom se till att Robert Sjöo skickar en ursäkt för att han ej kan komma... Rune Bergstedt undrade om föreningarna var kollektivt eller individuellt anslutna till arbetslivsmuseisamarbetet? Torsten Nilsson svarade att det finns flera nivåer: Arbetets Museum, som han själv representerar och som ska vara till för alla arbetslivsmuseer, och ArbetSam, som föreningar (och andra) individuellt blir medlemmar i. Rune Bergstedt undrade om det övervägts att kalla in maskiner och förare från Vägverkets museum för att hjälpa till i Vadstena? Torsten Nilsson svarade att det finns många maskinbevarare och att flera sådana skulle kunna hjälpa till.

9 MRO radio

Thomas Lange delade ut CD-skivan med MRO-radioprogrammen till närvarande föreningar. För ett år sedan diskuterades lobbyarbete, kontakter med myndigheter och upprätthållandet av en kompetens som inte längre används yrkesmässigt. Han skickade in en ansökan om arbetslivsmuseistöd på chans och fick 60 000,- – dessutom sköt MRO till 10 000,- och Arbetets Museum 10 000,-. Med dessa 80 000 har *Gestaltningbyrån* åstadkommit åtta radioprogram som producerats för att sändas på lokalradion under sommaren – CDn kan även fungera som försäljningsartikel och/eller nedladdningsbar fil på hemsidan. Föreningarna ska kunna köpa CDn till självkostnadspris. Jan Helger undrade om riksradiation ska erbjudas programmen? Thomas Lange trodde inte på deras uppmärksamhet, men det kan kanske gå – programmen har dock huvudsakligen lokalt intresse.

10 Information om hotet mot WFJ

Christer Brimalm och Ole Svensson presenterade sig som kassör, tidningsredaktör m m resp ordförande i MfWFJ. Christer Brimalm inledde med en historisk bakgrund: Föreningen grundades 1974 och höll på med att försöka bevara banan Vadstena—Fågelsta in på 1980-talet innan man kom igång. Man började förhandlingarna med Motala kommun och fick efter kommunindelning fortsätta dem med Vadstena kommun. Föreningen skrev så småningom avtal med den senare kommunen, men det var ett jämt politiskt läge i kommunen och frågan kom att bli blockskiljande – avtalet gick igenom med ordförandens utslagsröst. Föreningen fick 100 000 SEK att starta med samt fick arrendera banan och hyra lokaler. Avtalet var på 4 år med ettåriga förlängningar, men det var en sedan tidigare dåligt underhållen bana man fick ta över. Trafiken på banan startade 1984 samt till Fågelsta och igång med ångtågstrafik kom man 1988. *Storugns 3* var första ångloket i ordning, 1996 blev också *S2p 3037* klar. Under 1980-talet såg det bra ut för föreningen. Man tog därför banklån, bl a till en vagnhall.

2008-04-07

1998 ägde urspårningen av en vagn, som dessutom välte, rum på Vadstena bangård. Det blev ett antal skadade och negativ publicitet i bl a rikspress. Utredningen efteråt kom fram till att ingen var vållande, men brister i banunderhållet konstaterades. Föreningen fick därför krav på att genomföra banunderhåll till 1999, men blev inte riktigt klar, därför blev det ingen trafik det året (och följande). Avsaknaden av trafikintäkter, låneskulder m m, innebar att föreningen hamnade i en svår ekonomisk situation, varför man kom överens med landsting och kommun om att stötta föreningen med 200 000 SEK vardera, men kommunen fullföljde inte avtalet – det gjorde däremot landstinget. De medel man på så sätt fick räckte till för att undvika konkurs, men en svår ekonomisk tid följde, med bl a eftersläpande banunderhåll som följde. Före år 2000 förekom dessutom endast manuellt banunderhåll – nu finns maskiner. Det har dock tagit lång tid att komma igång och den dåliga ekonomin ledde till indraget trafikeringstillstånd 2002. I december 2006 fick man nytt trafikstillstånd, 600 m sträcka trafikerades 2007 (till Katarinaskolan) och 1 200 m (till Pilgrimsvägen) avses trafikeras 2008.

Vadstena lever till stor del på turismen, men i huvudsak medeltida d:o, och man tycker att det går bra ändå, varför man inte vill satsa. I kommunen är det en ny politisk situation, med (s) och (m) som styr tillsammans med stor majoritet. Under alla år har det varit ljumma insatser från kommunen – ev åtaganden får inte kosta eller leda till besvär. Vid en tidigare förhandling förde föreningen fram tanken om bildandet av en stiftelse med bl a föreningen och kommunen som stiftarparter, men kommunen var ej intresserad. Det blev i stället treårsavtal med möjlighet till förlängning. I detta har funnits åtaganden både från kommunen och MfWFJ – ingen av dessa har lyckats fullt ut och MfWFJ ligger långt efter den plan som finns i avtalet.

Förra sommaren kom så en uppsägning av avtalet för omförhandling, bl a p g a att tidsplanen borde göras om samt att önskemål om parkering och bussterminal på en (mindre) del av området tillkom. Man hade möte om detta i höstas, men på det nya året sägs MfWFJ upp för avflyttning innan kommande årsskifte – samtidigt behandlas ett brev med klagomål på banan (igensatta trummor m m) från sju lantbrukare. Brevets klagomål var delvis berättigade eftersom föreningen koncentrerat sig på arbetena på stationen. Tekniska nämnden hänvisar nu till kommunstyrelsen och en förtroendekris har uppstått. Föreningen kommer inte att ge upp, försöker få till förändringar 2008 som bättre fart på arbetet, skaffa sponsorer och bidrag samt komma in som en del i ett större sammanhang med ångbåten *Motala Express*, *Ladugård 206*, *Folkets Park*, *Leksaksmuseet*, hotellägare m fl.

Carsten Åby-Sörensen undrade hur många slipers som ska bytas? Ole Svensson svarade att banan har 16 000 slipers, ca 3 000 av dem är bytta, varannan/var tredje ska bytas och man har ett avtal med BV om att erhålla begagnade slipers. Johan Vinberg fick det till att 5 000—7 000 slipers ska bytas. Christer Brimalm fyllde på med att sedan måste resten bytas. Carsten Åby-Sörensen efterfrågade läget avseende buskröjning? Christer Brimalm svarade att ungefär halva banan är röjd och att resten är hanterbart. Carsten Åby-Sörensen undrade vad föreningen behöver hjälp med? Christer Brimalm svarade att det är just buskröjning och slipersbyte. Sten Erson-Wester efterfrågade kostnaden för detta? Christer Brimalm svarade att man inte har skaffat slipers än, men har fått 900 st från nedlagda Nässjö impregneringsverk (för att man skrivit en historik om deras verksamhet) och har avtal på gång med BV om att få gamla slipers mot att lämna ännu äldre för destruktion. Man har fått sponsring från *BEFAB* för grus och makadam. Carsten Åby-Sörensen och Thomas Lange undrade hur mycket mantid som beräknades erfordras? Christer Brimalm svarade att det är ett antal moment: köra ut slipers, underläggsplattor m m, spikning och att ta bort grästorvor.

Johan Vinberg undrade vad MfWFJ hoppas få ut av de två arbetsperioderna? Christer Brimalm svarade att man hoppas komma så långt som möjligt, 3 km, med slipersbyte samt få hela banan röjd. Johan Vinberg efterlyste en annonserad målbild för aktiviteterna. Christer Brimalm svarade att kunna ha banan klar till Pilgrimsvägen samt att hela banan är röjd. Rune Bergstedt meddelade att NBVJ fått begagnad slipers från Degerön och ifrågasatte arbetsmetod – NBVJ har gjort banupprustning som ett EU-projekt med bidragsanställda – man måste ha mer hjälp med maskiner, ej så mycket muskler, men det kräver bortrivning av hela banan. Christer Brimalm svarade att detta kan fungera om man har resurser, men föreningen har press på sig att komma igång till sommaren.

2008-04-07

Christer Malm undrade om innebörden i att föreningen är uppsagd från årsskiftet – finns det löften om att man tar tillbaka uppsägningen om man rustar upp banan? Annars är det risk att upprustningen är förgäves. Christer Brimalm svarade att han inte fått några löften, men muntligt har man fått veta att det måste hända något – men visst finns det risk, bl a för att det inte är så stor lokal opinion för banan. Sten Erson-Wester berättade att han har tittat på uppsägningshandlingarna och att det tyvärr är ett svagt juridiskt läge för MfWFJ – det man inte har gjort kan föras fram vid nya förhandlingar. Däremot är det moraliska och kulturhistoriska läget dock oerhört starkt – man kan få hjälp av länsstyrelsen, *Europa Nostra* m fl. Men man kan även stärka det juridiska läget och FEDECRAILs David Morgan skulle också kunna trycka på. Det som måste åstadkommas är att kommunen kan återta uppsägningen och att sedan ett nytt avtal blir till. Inför detta ska man ta fram en realistisk plan. Carsten Åby-Sörensen tyckte att man påpeka för kommunen att man hanterar infrastruktur samt föreslog vanlig slipersbytesmetod, men att hyra spikmaskin. Hans Wicklund framhöll att uttalat stöd från kommunen behövs.

Jan Helger undrade hur den lokala opinionen ställer sig? Christer Brimalm svarade att den är splittrad och inte jättepositiv. Jan Helger undrade också vad området ska användas till – om järnvägen försvinner? Christer Brimalm svarade att inget är utsagt, men kommunen håller på att se över planen för hela området. Den har ej skött underhållet av lokstallet som påstås. Björn Olsson undrade över omläggningen av riksväg 50? Christer Brimalm svarade att en sådan planeras, Vägverket tittar på en utlagd korridor och kommunen har sagt att man arbetar på att en plankorsning accepteras. Sten Erson-Wester framhöll att man måste kunna visa på arbetet kommit igång och att en plan för fortsatta arbetena tas fram innan man börjar förhandla med kommunen – samt att lobbyorganisationer kommit igång. Man ska framhålla att kommunen har ett delansvar och peka på goda exempel på samverkan mellan kommun och bana som ULJ, GHJ m fl.

Thomas Lange föreslog att följande angreppssätt används: Att MRO-föreningarna uppmanas att ställa upp på arbetshelger, att framhålla att det inte ska vara lätt att lägga ner en av MRO-banorna efter 30 års verksamhet samt att mobilisera till uppvakning av kommunen med stöd från RAÄ, Torsten Nilsson, Robert Sjöo och David Morgan. Johan Vinberg fyllde på med att man även kan försöka mobilisera en f d talman och en ärkebiskop. Ole Svensson tackade för det stöd man får och bad att få återkomma med detaljplanering m m. Johan Vinberg påpekade att flyttningen av riksvägen spelar större roll än föreningen tror, varför den behöver stöd från samhällsplanerare. Thomas Lange underströk att Vägverket ej kommer att acceptera en plankorsning med riksväg. Han fortsatte med att lokaltidningen har intervjuat honom och kommer att få veta vad som hänt på detta möte.

11 Fråga om solidarisk stödinsats från övriga MRO-föreningar

Lars Granström föreslog att uppmana föreningarnas medlemmar att ställa upp på de av MfWFJ utannonserade arbetshelgerna och gärna även annars samt även hjälpa till administrativt. Anders Eckerberg påpekade att två 891-föreningar har spikmaskiner – SkLJ har ingen sådan men kan ta med sig sin slipersbytare och komma. **Beslutades** att uppmana MRO-föreningarna att ställa upp med aktiva på (i första hand) MfWFJ utannonserade arbetshelger i påsk och Kristi Himmelsfärd. Ole Svensson tackade för stödet och meddelade att MfWFJ ska se till att materiel finns tillgängligt, att planering finns m m.

12 FEDECRAIL-frågor

Sten Erson-Wester puffade för hemsidan, www.fedecrail.org, och noterade efter en handuppräknning att ett ökande antal hade varit inne och tittat. Han meddelade att två viktiga punkter kommer upp på årets FEDECRAIL-kongress: kreosotslipers i framtiden och certifiering av verkstäder – båda har kommit med genom att han tog upp den på FEDECRAILs styrelsemöte i januari. Övriga frågor som kommer att behandlas är ett gemensamt museibanekort, som finslipas efter förslag av konsulten Gordon Rush och där förslag väntas inom några veckor, ungdomsutbytet, som får en fortsättning 2008-08-02—10 i Lettland med samma grupp deltagande samt två tyskar till. I övrigt avhandlas försäljning av lok, tekniska frågor, miljö samt försäkringar, där han dock ej har fått mer information om det tilltänkta ömsesidiga försäkringsbolaget m m. Även europeiska Tågsommar-projektet avses behandlas. Det viktigaste med FEDECRAIL är lobbyverksamheten, kontaktnätet och möjligheten att förhindra försvärande EU-regler.

2008-04-07

13 FEDECRAIL årsmöte i Salzburg och resa i Österrike, 2008-04-18—26

Thomas Lange framhöll att det finns möjlighet att vara med för alla intresserade – själv ska han vara med hela tiden och får då en bred översikt av järnvägs- och spårvägsupplevelser. Han ska försöka dokumentera sin upplevelse för att till höstmötet kunna presentera denna dokumentation som inspiration för kommande deltagande. MRO diskuterar med FEDECRAIL möjligheten att ordna en kongress i södra Sverige något av åren 2011—2012. FEDECRAIL-medlemmarna har börjat få ut mer av FEDECRAIL-medlemskapet, dock är FEDECRAIL en fattig organisation, som nu försöker få EU-stöd. Sten Erson-Wester kommenterade detta med att en ansökan om ca 1 MSEK är inlämnad, besked avses komma i mitten av april – FEDECRAIL har en mycket ansträngd budget nu. Johan Vinberg fyllde på med att Sverige har ett gott anseende i FEDECRAIL som initiativtagare till och genomförare av flera europeiska projekt.

14 Försäkringsupphandlingen

Thomas Lange inledde med att detta är en fråga som har avhandlats med viss dramatik genom åren. Höstens försäkringsupphandling blev positiv med 20 % premierreduktion detta år och med ytterligare 10 % nästa år om skadeutvecklingen är fortsatt positiv. Ett antal andra försäkringar finns att koppla på om man är intresserad – en styrelseansvarsförsäkring, kopplad till trafikansvarsförsäkringen, finns också. Marsh vill gärna ha en referensgrupp i försäkringsfrågor och han efterlyste några representanter att anmäla till denna. ULJ och TJF **anmälde** sig att ordna sådana – Thomas Lange **kontaktar** dem om namn.

15 Tågsommar

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar och resultat av detta så här långt. Allmänt hade detta, till skillnad mot föregående år, varit de goda spiralernas år. Det började med en tidig inbjudan – anlände till deltagarna i månadsskiftet oktober/november – ett påminnelse mejl efter några veckor som fick fart på flera, tidigt sistadatum alldeles efter jul- och nyårshelgerna, mer möjlighet till ledighet för honom och därför mer av förberedande bearbetning av underlagen, särskilt de från de nya deltagarna, och därmed lindrigare arbete för Tågsommar-redaktören Lars-Olof Broberg samt att – till skillnad mot föregående år – breven med arbets-USB-minnet mellan honom och redaktören fungerade som de skulle vända gång! Resultatet har blivit en Tågsommar med 83 deltagare – netto en mer efter bortfall av sju och tillägg av åtta – 24 annonser på netto ca en sida mer, fortsatt 24 sidor, tryckning 2008-02-20, första buntens färdiga Tågsommar hos honom 2008-02-29 – för första gången i februari, men detta räddades av skottåret... – redan ute med en tidning, AoH, som anlände dagen innan MRO-mötet (2008-03-07) samt klar att avhämta i anslutning till mötet!

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 ca 30 turistbyråer, att det behövs information om godsadresser och önskemål om avvikande upplagor samt att turistbyråerna redan satt igång att beställa – han såg plockning av Tågsommar till en sådan när han var hos Turistbyråshopen för att hämta ett eget ”handförråd”. Vad gäller ekonomin så ökar kanske intäkterna – detta beroende på hur Samtrafiken, som bytt vd m m, ställer sig till fortsatt sponsring av Tågsommar – och blir utgifter troligen ungefär samma som föregående år. Nästan alla texter och många annonser är betalade – fakturor avseende resten av annonserna sändes ut i början av veckan innan MRO-mötet. Efter en lite mer detaljerad genomgång av ekonomin frågade Jan Helger vilken upplaga som trycktes? Anders Svensson svarade att det blev 50 000 st, en minskning med 5 000 jämfört med föregående år, då 6 000—7 000 st fick kastas av Turistbyråshopen. Johan Vinberg undrade hur det gått med att hitta en efterträdare till Lars-Olof Broberg? Anders Svensson svarade att efter detta väl fungerade år var Lars-Olof Broberg öppen för fortsatt redaktörsengagemang – under alla förhållanden har han lovat att stå kvar nästa år, bl a för inskolning av en ev efterträdare.

16 Bekräftelse av tid och plats för höstmöte/årsmöte 2008

Lars Granström påpekade att det finns en konkret inbjudan från BöSJ avseende helgen 2008-09-27—28, som delades ut till de närvarande. Hans Wicklund påpekade att denna helg ej är bra för ÖSIJ. Johan Vinberg undrade varför just denna helg valts. Thomas Lange svarade att BöSJ vill visa upp så mycket som möjligt och därför vill knyta mötet till ett annat evenemang som innebär att mycket ändå är ute och rullar. **Beslutades** att acceptera inbjudan enligt BöSJ förslag.

17 Idé om tid och plats för vårmöte 2009

Johan Vinberg påpekade att för detta endagarsmöte har det blivit tradition att träffas på ”neutral” mark och på en central plats samt att MRO (oftast) arrangerar detta möte. Han föreslog vårmöte i Nässjö hos NJ – om de ställer upp, vilket givetvis får kollas upp. **Beslutades** arbeta vidare på detta förslag.

2008-04-07

18 Övriga frågor

a) TRI-frågor

Thomas Lange undrade om man närmat sig JvS och vad som blev resultatet av detta? Björn Perneborn svarade att man har orienterat JvS om arbetet genom att Thomas Lange sänt två brev till dem. Det har kommit ett mejl tillbaka om att gemensamma regler och BVs TRI-projekt ej berör museibanorna och man hänvisades till någon inom myndigheten; de vet nu vad MRO håller på med och TRI-gruppen ska återkomma till JvS efter remissbehandlingen. Rune Bergstedt påpekade att några tjänstgör på flera banor och utfärdsföreningar och undrade om något gjorts för att underlätta TRI-kunskapen för dessa? Björn Perneborn svarade att examinationen på en bana redan nu inte är giltig för alla andra banor. Men det ska markeras i banans TRI vad som läggs till och att man tagit bort och via MRO bör grundtexten hållas tillgänglig. Det är en avvägning att underlätta för de mycket aktiva på flera banor eller att anpassa texten för lokala användningar. Daniel Niklasson berättade att TJF har blivit invecklade i JvS TRI-arbete – i denna har man valt att rensa bort allt som sker ombord på tåget och TJF kommer därför att tvingas lägga in MRO-TRI-inslag i sin TRI. TJF vill dock inte få tre varianter och kombinerar därför JvS och MRO TRI. Björn Perneborn påpekade att TRI-gruppen i sitt arbete ej har tagit hänsyn till TJFs speciella behov och uppmanande föreningen att gärna ta med sådana synpunkter i sitt remissvar. Björn Olsson önskade få bildspelet mejlat. Björn Perneborn svarade att Thomas Lange ska kunna skicka ut detta till MRO-listan. Björn Perneborn framhöll också att vissa synpunkter från 600 mm-banorna kan framhållas av dessa i remissvaren. Christer Malm svarade att Peter Sjöquist och Ulf Pålsson har hittat en alternativ lösning på deras problem. Johan Vinberg undrade om reglerna för tågbefälhavarens roll på oöversiktlig station? Björn Perneborn svarade att dessa behålles. Jan Helger undrade om riskbedömningar har gjorts angående de förändringar man föreslår? Björn Perneborn svarade att sådana inte gjorts, men kan behövas innan man går in med dokumentet till JvS – detta för att banorna ska slippa göra det var för sig, särskilt där man tar bort regler som finns nu.

b) Uppvaktningar av myndigheter m m

Sten Erson-Wester föreslog uppvaktningar av myndigheter, politiska organisationer, trafik- och kulturutskotten.

18 Avslutning

Lars Granström tackade de inblandade, bl a Daniel Niklasson, för mötesarrangemangen. Thomas Lange tackade för den stora uppslutningen på mötet.

Mötet avslutades 16:50.

Vid protokollet

Anders Svensson
Mötessekreterare

Justeras:

Lars Granström
Mötesordförande

Christer Malm
Justeringsman