

2011-03-31

Protokoll fört vid MRO Vårmöte i Stockholm 2011-03-12

Plats: Djurgårdslinjens sammanträdesrum  
Tidpunkt: 12:45  
Deltagare enligt nedanstående lista

**Närvarande:*****MRO***

Sven Fredén  
Lars Granström  
Ragnar Hellborg  
Thomas Lange (även SS och MUMA)  
Björn von Sydow (t o m punkt 8 a))  
Johan Vinberg

***Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg***

Lars Johansson  
Per-Olov Söderpalm

***Böda Skogsjärnväg***

Bengt Bergman  
Hans Bäckman  
Lars-Peter Åhs

***Gotlands Hesselby Jernvägar***

Staffan Beijer

***Jädraås—Tallås Järnväg***

Staffan Borevi  
Håkan Nordenadler

***Järnvägssällskapet Åmål—Årjängs Järnväg***

Hans Kihlberg (även ArbetSam)

***Köping—Uttersbergs Järnvägs museiförening***

Daniel Lans

***Museispårvägen Malmköping AB***

Dan Erik Göransson (även SS)  
Mona Hjelm  
Thomas Lange (även SS och MRO)  
Åke Nergell

***Malmö Stads Spårvägar Mf***

Anders Silfverling

***Skara—Lundsbrunns Järnvägar***

Åke Paulsson  
Sören Persson

***Mf Skånska Järnvägar***

Erik Andersson  
Henrik Rosenkvist

***Smalspåret i Hultsfred AB***

Peter V Christensen  
Peter Sjöquist



2011-03-31

**SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg**

Jan Winberg

**Stockholms Spårvägar AB**

Dan Erik Göransson (även MUMA)  
Thomas Lange (även MUMA och MRO)  
Karl-Erik Thunholm  
Johan Wågberg

**Tjustbygdens Järnvägsförening / Förvaltningsaktiebolaget Smålandsbanan**

Magnus Andersson  
Magnus Eriksson

**Mf Wadstena-Fogelsta Jernväg**

Ulf Törby

**Mf Östra Södermanlands Järnväg**

Per Englund

**Gäster:****Arbetets museum**

Torsten Nilsson

**ArbetSam**

Hans Kihlberg (även JÅÅJ)

**FEDECRAIL**

Sten Erson-Wester

**Järnvägshistoriska Riksförbundet**

Anders Johansson  
Jonas Svartlok  
Anders Svensson (även JInF)

**JärnvägsInfo-Förlaget**

Anders Svensson (även JHRF)

1 Vårmötes öppnande

Ragnar Hellborg öppnade mötet och meddelade hur han tänkt dispositionen av mötet: Fram till klockan 2 skulle Transportstyrelsens avgifter avhandlas och därefter skulle det bli paus.

2 Val av mötesordförande

Till mötesordförande **valdes** Johan Vinberg.

3 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson.

4 Val av justeringsman

Till justeringsman **valdes** Daniel Lans.

5 Fråga om kallelsen skett korrekt och i tid

Ragnar Hellborg meddelade att första kallelse sänts 2010-11-04 och dagordningen 2011-01-27. Mötet **ansåg** sig behöri-  
gen sammankallat.



2011-03-31

6 Fastställande av dagordningen

Följande punkter anmäldes under punkt 8 *Rapporter*:

- Thomas Lange anmälde *Presentation av Djurgårdslinjen*.
- Ragnar Hellborg anmälde *MRO TRI-grupp*.

Följande punkter anmäldes under punkt 10 *Övrigt*:

- Sören Persson *Skada på pannan i VGJ 29*.
- Anders Svensson anmälde *Tågsläpp 2011*.
- Ragnar Hellborg anmälde *Utvecklingen i Vadstena*.
- Per Englund anmälde *BLJ-jubileum 2014*.

Med dessa tillägg fastställdes dagordningen.

7 Transportstyrelsens avgifter

Ragnar Hellborg informerade om vad som hänt med denna fråga sedan höstmötet – se bilagda presentation. Björn von Sydow fortsatte med att samtal senare förts inom en utvidgad grupp där även Jan-Mikael Bexhed, som är jurist, deltagit. Men de har även tittat på frågan om lokförarkörkort och en lagrådsremiss har gått iväg angående denna fråga. Denna lagrådsremiss finns på nätet, men ännu inte lagrådets remissvar. Om propositionen om detta kommer snart och där undantar musei- och turistjärnvägar hoppas man att detta påverkar regeringen – gruppen ska kontakta infrastrukturministern, men ska om detta inte ger effekt gå riksdagsvägen om att det blivit konsekvensfel avseende fordonsregistreringen. Järnvägslagen har inget undantag avseende museijärnvägar för tillsyn och fordonsregister – ett sådant bör in i denna. Han såg två steg i aktiviteterna angående fordonsregisteravgiften: Steg 1 är att regeringen gör något, steg 2 är en motion (om steg 1 inte blir av). En intern svensk motive-ring för att museifordon ska ingå i detta saknas. Peter Sjöquist berättade att han deltar i Transportstyrelsens branschråd och vid senaste mötet för en månad sedan meddelades att man var stressade på departementet eftersom man är sena – vid sista regeringssammanträdet innan sommaren kan beslut komma. Redan i början av april avser Transportstyrelsen att ha ett förslag till detaljerade föreskrifter. Han föreslog därför att gruppen ska kontakta regeringstjänstemannen. Björn von Sydow fortsatte med att Jan-Mikael Bexhed vill gå lagstiftningsvägen; en annan väg är att vägra betala och driva frågan rättsligt (p g a att den svenska lagstiftningen ej är förenlig med EU-rätten). Man har tre veckor på sig att vända sig till domstol och det bör då särskilt vara en förening med många fordon och små trafikintäkter. De deltagande uppmanades att kolla inkommande fakturor! Ett tredje alternativ är att anmäla till Justitiekanslern att föreskrifterna står i strid med EUs direktiv. Man ska även försöka få till motioner, gärna från fler partier. Alternativen till detta är en juridisk process eller JK. Man kan även återkomma vid allmänna motionstiden i höst, då en motion med lagändring kan lämnas.

Lars Granström påpekade att regeringen hänvisade till undantag för museiverksamhet avseende lokförarkörkort, vilket förhoppningsvis kan användas även avseende frågan om fordonsregister – men kan det även användas för fler och större frågor? Björn von Sydow svarade att det borde gå – han sympatiserar med tanken om interoperabilitet, men anser att detta inte bör gälla museiverksamhet. Sven Fredén fyllde på med att museiverksamheten har hanterats olyckligt från början för tio år sedan. EUs paket är avsedda att främja gränsöverskridande trafik och man tog med säkerhet i detta paket p g a att säkerhetsfrågor i många länder har använts som barriär mot konkurrens – därför finns kravet på gemensamma säkerhetsregler. När paketen skulle genomföras glömde man bort de järnvägar som inte har kontakt med det gemensamma nätet, varefter det föreslogs att ta bort tunnelbana, spårvägar och järnvägar utan kontakt med övrigt järnvägsnät från denna lagstiftning. Dåvarande Järnvägsstyrelsen ville ha med museibanor i denna lagstiftning och i stället räkna upp undantag från denna. Gruppen vill i stället att gå tillbaka till regeringens ursprungsförslag att museibanor generellt undantas tillsammans med spårvägar och tunnelbana. När direktivet om fordonsregistreringen kom upp i EU-parlamentet reagerade EU-parlamentarikern (och HRA-styrelsemedlemmen) Brian Simpson och föreslog att museibanor undantas, vilket ledde att förslaget återvisades till kommissionen och ändrades där – det verkar som den svenska regeringen inte har sett att detta direktiv ändrats. Direktivet har dessutom kommit snett från början och ERA har tagit på sig att skriva om reglerna eftersom många fattar dem fel. De avser att dessa ska få ett nytt koncept – man får se vad detta kan ge. I Tyskland har reglerna väckt opposition: museibanorna – som oftast även kör på DBs spår – har låtit registrera alla fordon. DB vägrar dock betala avgiften!

Anders Johansson framhöll att MRO gör jättebra jobb med denna fråga, men påpekade att 2/3 av museitrafiken dock sker på statens spåranläggningar, varför det gäller att museitrafik definieras så att denna inte undantas. Ragnar Hellborg föreslog att diskutera detta när JHRFs och MROs styrelser träffas under kvällen. Man måste även hålla kontakt med ångbåtar och museal vägtrafik i denna fråga. Jonas Svartlok påpekade att sjöfarten har mycket större problem. Björn von Sydow berättade att han kommer att ha en lunch med Lennart Rydberg 2011-03-27 för att diskutera detta – det kommer nog att bli ett nätverk kring dessa frågor. Han fortsatte med att påpeka att skrivningen i direktivet öppnar mot att även museifordon på statligt nät undantas. Peter Sjöquist påpekade att motsvarande problem finns för bl a SJ AB genom att man hanterar föreskrifterna på olika sätt. I Norge och Danmark beslutar man om att införliva EU-direktiven rakt av som de är och låter sedan tillsynsmyndigheten fixa till dessa anpassade föreskrifter, vilket är en mycket snabbare väg. Dessutom krånglar många länder om andra länders regel-tillämpning och ERA är sura på detta.

2011-03-31

Björn von Sydow sammanfattade åtgärderna med att gruppen först ska hänga på den kommande propositionen om lokförarkörkort och de förväntade undantag från detta mot andra regleringar. Man ska även ha fortsatt diskussion om att ha undantag för isolerade järnvägar i Järnvägslagen och det är även intressant vad ERA håller på med, men man vill först gå propositions- och motionsvägen. Johan Vinberg berättade att FEDECRAILs styrelse går ut med en gallup om olika länders hantering av frågan. Sten Erson-Wester fyllde på med sekreteraren Livius Koy kommer snart att gå ut med denna baserat på svenskt underlag och med tre veckors svarstid. I Storbritannien har man en omsättningsgräns på 1 MGBP för att ta ut avgifter; David Morgan är beredd att skriva och vara med på uppvaktning, men gruppen har svarat att Sverige sköter frågan själv tills vidare. Torsten Nilsson framhöll att han är glad för att ångbåtsvännernas och segelfartygens årsmöten tar upp frågan om ett gemensamt riksförbund för dessa för att (bl a) bli starkare mot myndigheter – de har större problem. Johan Vinberg undrade om mötet var nöjda med arbetsgruppens arbete och om de skulle få fria händer att fortsätta sitt arbete? Mötet bevarade båda frågorna **jakande**.

Ragnar Hellborg berättade att i början av juli äger Almedalsveckan rum och MHRF har varit med där några år. Anders "Ante" Svensson har undersökt förutsättningarna att delta med en vagn och dela ut flygblad – det kostar ca 25 000,- att delta, vilket är en alltför stor summa för MRO, varför han föreslog att JHRF och MRO hjälps åt med detta. Lars Granström fyllde på med att här gäller det att låta hela gammeltågsbranschen samarbeta och visa upp sig för politiker och tjänstemän. Johan Vinberg påpekade att i detta evenemang kan David Morgan medverka. Lars Granström framhöll att det är bråttom att meddela önskemål om deltagande. Björn von Sydow meddelade att den äger rum 2011-07-03—10. Anders Johansson påpekade att man borde starta ett Transporthistoriskt Riksförbund. Torsten Nilsson föreslog att kolla med MHRF om deltagandet och att även *Skonaren Linnea* är med – sök RAÄ-pengar till detta! Sten Erson-Wester föreslog att även gå via Kristdemokraterna, som han har kontakt med – sänd gärna underlag till honom f v b dem. Johan Vinberg undrade om mötet tyckte att ett deltagande i Almedalsveckan var något att fortsätta med? **Beslutades** gå vidare med denna fråga. Torsten Nilsson uppmanade till kontakt med MHRF (har undertecknad verkställt; sekr anm)!

Lars Johansson undrade om Transportstyrelsen kan "hämnas" genom att dra tillbaka tillstånd om man inte betalar fordonsavgiften? Sven Fredén svarade att han ser risken, men det gäller att vara trevliga och kunniga vid kontakterna med dem. Sten Erson-Wester föreslog att begära anstånd med betalningen i avvaktan på riksdagsbeslut. Sven Fredén påpekade att det gäller att "infiltrera" Transportstyrelsen, ERA m fl aktörer. Peter Sjöquist påpekade att det inte har prövats att vägra betala avgifter – gången då är att få föreläggande om betalning och det finns ingen direkt möjlighet för myndigheten att vägra tillstånd. Han påpekade att 2011-04-01 slås Transportstyrelsens järnvägs- och väg-del ihop med ny organisation och nya chefer.

Lars-Peter Åhs berättade att han arbetat mycket med TpS – fordon som ska godkännas är de med sth över 20 km/h, men alla fordon för persontrafik. Om man ej har klarat av godkännandeprocessen kommer detta att ses som ett 5 000,-ärende, d v s som godkännande? Lars Johansson undrade vilka fordon som omfattas av registreringen – är det bara de som används till persontrafik? Peter Sjöquist svarade att det är två olika krav – Transportstyrelsen har jättejobbigt med detta och har fått olika bra uppgifter – man försöker först få in uppgifter om de stora företagens fordon. Registrera i första hand det man kör persontrafik med. Lars Johansson efterlyste en enhetlig linje – ska även arbetsfordon godkännas? Johan Vinberg föreslog att det Lars-Peter Åhs fått fram i skriftligt underlag sänds till Ragnar Hellborg för att sändas ut till föreningarna. Jonas Svartlok fyllde på med att det finns gräns för banans sth och om man kör på sikt – alla fordon före 1989 är automatiskt godkända och detta kan upphöra om fordonen inte registreras, varför en gemensam tolkning och hållning är bra. Johan Vinberg framhöll att avgifterna till trots - fordonsregistret kommer man inte undan. Lars-Peter Åhs påpekade att man kan avregistrera fordon för historiska ändamål, d v s ren uppställning... Johan Vinberg fann att mötet nu var klara med denna fråga och framförde mötets tack till gruppen för nedlagt arbete!

## 8 Rapporter

### a) Presentation av Djurgårdslinjen

Thomas Lange inledde med att man skulle berätta om att bli arbetsgivare med 75 anställda och presenterade Johan Wågberg som nu är trafikchef och som varit ideellt engagerad tidigare. Johan Wågberg berättade att han blev anställd 2010-04-01 – strax innan (föregångaren till) huset där man nu håller till revs. Det beslutades att ha sommartrafik ändå, vilket kändes undrande. Dessutom skulle man anställa förare till den ordinarie trafiken som skulle starta 2010-08-23. Kontor och personalutrymmen fick etableras i byggbodar, som eftersom bygget av hallen blev klart blev fler, men det var dock trångt och besvärligt. Två veckor innan invigningen kunde man flytta in i det nybyggda huset och dessutom utbilda förare till nya vagnar samt åstadkomma nya föreskrifter p g a ändrad bana. Allt detta var inte riktigt färdigt i aug – man hoppades att det kanske skulle vara färdigt i december? Då var etableringen i lokalerna klar, men i stället slog vintern till! Därför börjar de mjuka frågorna komma först nu. Man har haft flera urspårningar – fler än på de närmare 20 tidigare åren – bl a p g a mycket snö (förr körde man inte under "snösäsongen"). Man har kostat på upprustning av ett gammalt ploglok från 1904, som man skulle fått i slutet av november, vilket blev försenat till januari. Man hade dock en traktor och har klarat sig med detta och bra personal.

2011-03-31

Johan Wågberg fortsatte med att ett annat problem är att snöröjningsentreprenörerna sandar med stenkross (i st f att salta), vilket leder till slitna spårvagnshjul som för oväsen – personalen ville då ha hörselskydd och man har fått begränsa hastigheten till 20 km/h. Norrköpings- och Frankfurt-vagnarna har olika hjulprofil, varför frågan var om man skulle svarva alla om till Norrköpingsprofil eller vad? Det blir tysk profil på Norrköpings-vagnarna i stället. Det kan dröja till december 2011 innan rutinerna sitter – det blir tufft på sommaren med många resenärer. Johan Vinberg undrade hur det står till med museivagnarna? Johan Wågberg svarade att SL ej accepterar de äldsta vagnarna och man diskuterar ersättningar för att använda museivagnar med SL. Karl-Erik Thunholm fortsatte med att det varit en rolig resa: 90 % v personalen är utan spårvägsbakgrund och därför formbara. Man håller på med utbildning om varför man måste göra på ett visst sätt, eftersom man nu kör "på riktigt". Det är ett ständigt och intressant arbete. Thomas Lange berättade att man har kontrakt till 2013, med option två års förlängning. Det pågår nu samråd om att bygga spårvägen vidare till Ropsten. Man arbetar med att genomföra det nuvarande projektet och förbereder sig på att vara med i det kommande projektet.

Johan Vinberg antog att SS AB tjänar en peng på detta – används denna till den historiska materielen? Thomas Lange svarade att inom Spårvägssällskapet är lokalföreningarna självständiga juridiska personer – det är alltså Spårvägssällskapets Stockholmsavdelning som äger detta SS AB. Första året 2010 blev det ett hyfsat överskott som investeras i objekt man senare skulle visa i hallen (en vagn från SSB) och i en trådbuss – överskottet avses gå till renoveringsobjekt. Staffan Beijer undrade om det finns trafikutrymme för historiska vagnar mellan de ordinarie? Johan Wågberg och Thomas Lange svarade att det finns fem luckor per timme för dessa och vändslinga i Norrmalmstorg finns kvar, dock utan förbigångsspår. Användningen av historiska vagnar kräver mer planering nu.

b) Arbetets museum/ArbetSam

Torsten Nilsson berättade att man inom Arbetets museum vill uppmuntra teknikintresset och att han hade lagt fram papper om olika kurser: I dokumentation, att samla kunskap om vattenhjul m m för maskiner i en stångjärnsmolja m m. Det finns nu 1 406 arbetslivsmuseer i Sverige och dessa har 7 miljoner föremål, varav ett är en hel textilfabrik, 16 200 fordon, 5 300 byggnader och 15 000 engagerade personer – dessa siffror kommer ur statistik som skickats t kulturdepartementet. Arbetets museum fokuserar på tre frågor: kunskapsöverföring, att informera kulturministern om att man är bra på volontärarbete på de etablerade museerna, men struntar i de ideella småmuseerna. Dessa har 13 miljoner besökare årligen mot 19 miljoner i de skattefinansierade. Man vill att även arbetslivsmuseerna ska synliggöras i officiell statistik. Den tredje frågan är att också jobba på någon form av museiackreditering för att höja nivån på museiverksamheten och bli bättre och proffsigare. Sven Fredén undrade vem som ska sköta ackrediteringen? Torsten Nilsson svarade att detta ska utredas – det bör vara någon klok människa. Sven Fredén såg en risk i detta med att Sverige är ett litet land och att det finns revirtänk. Torsten Nilsson svarade att han ser detta och framhåll – återigen – SÅF och SSF planer på samgående.

Hans Kihlberg påpekade att ArbetSam har 406 medlemsmuseer och är en centralorganisation för (mindre) museer. Han såg kopplingar mellan vad det talats om tidigare under mötet. ArbetSam och Arbetets museer har kört pedagogikseminarium för att man bli bättre på att lobba... Han påpekade att man ofta undrar vem som ska betala för bli skadegörelse, varför det även är bra att få med viss kunskap om juridik. Dessutom gäller det att prata riksdagsmännens språk. Thomas Lange gav ett exempel på detta: När spårvägen invigdes 2010-08-21 lämnade representanter för GS och SSR över ett försilvrat växelspelt som gåva till affärsområdeschefen vid SL. På SS AB fick man senare en fråga från SL vad detta var... Magnus Andersson undrade vad ArbetSam har överst på dagordningen nu? Hans Kihlberg svarade kurser av olika slag: museijuridik, att dokumentera berättelser m m. Han avslutade med att ArbetSam har årsmöte i Gävle 2011-04-15—16.

c) 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 – den anlände till deltagarna i slutet av oktober – och ett påminnelse mejl efter några veckor som fick fart på flera. Texterna skulle vara inne alldeles före och betalningarna alldeles efter jul- och nyårshelgerna. Detta år anlitas fortsatt Peter Berggren för layoutarbetet och Anders Svensson fortsatte göra texterna helt klara inför layoutarbetet. Rent allmänt hade samarbetet flutit på mycket bra och många nya idéer hade "katalyserats fram" genom detta. Resultatet har blivit en Tågsommar med 89 deltagare – netto en mindre – 24 annonser på något större sidantal, ökad till 32 sidor totalt, tryckning i Estland omkring 2011-02-07 i 56 000 ex samt klar att avhämta i anslutning till mötet!

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

2011-03-31

Nu startar arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2011-03-10) och TUR-mässorna (2011-03-24—25) samt att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar för media-, musei- m fl-information. Han visade annonsen för Samdistributionen, som finns med i alla de fyra i Samdistributionen deltagande broschyrerna. Den finns för andra året även med i ett antal av förlaget Albinsson & Sjöbergs tidskrifter – mot att de får annons i de fyra broschyrerna – och detta år har man fått med den redan i marsnumret, vilket redan gett ett antal beställningar. Han meddelade att samdistributionen till deltagare skulle fortsätta – eftersom 34 st Tågsommar-deltagare också deltar i *Arbetsamma museer* – att *Turistbyråshopen* fortsatt 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 och ca 20 st också erhållit leverans.

Detta år infördes en ny annonsprislista, bl a p g a de nya formaten. Vad gäller ekonomin så är denna god detta år. Nästan alla texter och många annonser är betalade. Avslutningsvis gick han över till lite framtidsfunderingar. Fortsatt bearbetning av texter kan förväntas. Funderingar om att öka sidantalet till 36 st för att bl a kunna specialbehandla omslaget finns. Att kunna byta karta är en annan fundering – detta år togs kontakt med Henrik Reuter Dahl, men det visade sig att den Rikskarta han gör knappast var den som förslagsställarna tänkt sig, så det fick bli Samtrafikens karta även i år. Distribution även med tidningen *Nostalgia* diskuteras fortsatt, vilket kan innebära såväl närmare fördubblad upplaga som högre annons- och kanske också textpriser. Ragnar Hellborg undrade vilken upplaga *Nostalgia* har? Anders Svensson svarade att den är på ca 40 000 exemplar.

d) FEDECRAIL

Sten Erson-Wester undrade hur många som varit inne på FEDECRAILs hemsida [www.fedecrail.org](http://www.fedecrail.org)? Ca hälften räckte upp händerna och han noterade med tillfredsställelse att det ökar, saktat men säkert. Det är dags för konferens i Dresden 2011-04-07—12 och denna innehåller möten, seminarier, studiebesök, tillfälle att mingla och resor – det finns fortfarande möjlighet att anmäla sig. Han rekommenderade detta – man har nytta av ett deltagande. Ungdomsutbytet kommer i år äga rum 2011-07-29—08-07 i Polen och anmälan pågår t o m 2011-04-30 på adress [youthcamp@fedecrail.org](mailto:youthcamp@fedecrail.org). Deltaga kan ungdomar som är 15—24 år göra. Johan Vinberg föreslog att lägga en länk till detta på *Järnvägshistoriskt Forum* och *Postvagnen*. Sten Erson-Wester fortsatte med att FEDECRAIL Passport nu är införd för medlemsföreningarnas styrelser, funktionärer och aktiva samt kan förvärfvas för 10 EUR. Detta är inte endast för de som deltar i utbytet utan även som ett bevis på järnvägsintresse. Intresserade kontaktar [twyman@fedecrail.org](mailto:twyman@fedecrail.org). FEDECRAIL har även arbetsgrupper jobbar med olika frågor. Sten Erson-Wester undrade om *FEDECRAIL Update* skickas ut till medlemmarna? Ragnar Hellborg svarade att den finns på MRO hemsida.

e) FEDECRAILs årsmöte i Sverige 2012

Thomas Lange meddelade att han är koordinator för arrangörerna MRO, JHRF och SJVM. På konferensen i Dresden ska det vara ett möte 2011-04-10 med FEDECRAILs konferensarrangörer om ett möte i Sverige i september för att undersöka olika saker inför konferensen. De ska bl a titta på logi och lokaler med möjlighet t simultantolkning. Konferensen äger rum någon gång under perioden april—maj. Denna gång ska möten och arrangemang ha tyngdpunkt i södra Sverige – Gävle blir nordligast. Deltagarna kommer in via Kastrup. Han ska representera de svenska organisatörerna och det gäller att "gräla" inom gänget till dess, inte då. Sten Erson-Wester fyllde på med att FEDECRAIL gärna vill ha konferenserna i april, men man har fått löfte om att kunna hålla den i mitten på maj. Johan Vinberg påpekade att det krävs ett möte inom konferensorganisationen i höst för att gå igenom detta, kanske i samband med branschseminariet som kan ha detta som huvudtema – detta ska dock även innehålla andra ämnen.

f) Kurs i Riskanalys m m

Ragnar Hellborg berättade att rubricerade anordnades i Mjölby i höstas med Peter Sjöquist som lärare. Det var 12 anmälda och nöjda deltagare. Intyg om deltagandet har nu anlänt och delades ut respektive ska skickas.

g) Branschmöte

Ragnar Hellborg meddelade att han har tagit upp frågan om att arrangera ett branschmöte med Robert Sjöö som är med på att arrangera ett möte i höst. En kort lista på ämnen att ta upp på detta behövs: FEDECRAIL-konferens 2012, Transportstyrelsens avgifter är givna ämnen. Han föreslog medlemmarna att mejla förslag till ämnen. Mötet föreslogs äga rum i oktober. Anders Johansson föreslog reservdelshållning som ämne, Johan Vinberg buller (i st f rök m m) som ett miljöämne och Anders Svensson föreslog evenemangsinformation och -samordning. Ragnar Hellborg berättade att 2011-10-22 eller -29 är datum då Robert Sjöö kan – **beslutades** att föreslå 2011-10-29 (vilket det blev; sekr anm) i första hand och i andra hand 2011-10-22 – detta samordnas med den kurs i riskanalys m m som JHRF planerar. Robert Sjöö får avgöra plats.

2011-03-31

## h) Extra medlemsavgift

Johan Vinberg berättade att MRO har drabbats av ökade kostnader, varför han som kassör har behov av att taxera ut 500—1 000,- extra under våren. Alternativet är att MRO-funktionärer får ligga ute med pengarna. **Beslutades** att ta ut 750,- extra av MRO-medlemmarna.

## i) MRO TRI-grupp

Ragnar Hellborg meddelade att MRO TRI-grupp har jobbat på och är på sluttampen, men fjärrbevakade stationer återstår. Riskanalys vill man ha hjälp med. Ragnar Hellborg önskade förslag på namn! Namn föreslogs.

9 JHRF

Jonas Svartlok berättade att JHRF arbetar med ungefär samma frågor som MRO, men man upplever inte att man drabbas så mycket av fordonsregisteravgifterna. Däremot drabbas JHRF-föreningarna av lokförardirektivet och dess krav på intyg för olika infrastrukturer. Också att bevaka kostnaderna för tillståndsansökningar. ERTMS är även ett bekymmer för Trafikverket, varför man nu har börjat agera tillsammans. Anders Johansson uppmanade föreningar att kontakta JHRF om man har med detta att göra – ERTMS skulle kunna kosta 600 MSEK för föreningarna...

Anders Johansson berättade att ett seminarium om gemensam dokumentation om fordon med Scaniamotorer i allmänhet och rälsbussar i synnerhet arrangerats i Falköping. Det var 22 närvarande från 15 föreningar, bl a MRO-föreningarna ULJ, SkLJ och AGJ. Peter Sjöquist tyckte att det var ett väldigt bra initiativ, som även bl a handlade om leverantörer och vem som har kunskaper. Detta kan säkert utvidgas till andra fordonsgrupper och bli ett möte i halvåret – ULJ är värd för nästa möte. Anders Johansson fortsatte med att man som resultat av detta seminarium har börjat med att samlas in denna dokumentation. Det pågår även förberedelser för att överta reservdelar från SJVM i en gemensam hantering, men med "förrådsvärdar" för olika fordonsgrupper som ellok, diesellok och rälsbussar.

Johan Vinberg undrade om SJVM utförsäljning av fordon? Jonas Svartlok svarade att det varit funderingar om deras nya prispolicy – de har dock minskad budget och önskar därför försäljning till skrotpriser. Det finns även funderingar om utförsäljningen av dödsboet i Hässleholm (m m) där man upplevt att SJVM "snodde åt sig godbitarna".

Anders Johansson berättade att han diskuterat med Peter Sjöquist om ett antal kurser: dels repetition av riskanalyskursen, dels en om operativ arbetsledning, dels en förenklad olycksutredarkurs för att kunna utreda enklare olyckor själva. Det finns också funderingar om att använda RAÄ-pengar som JHRF erhållit till en helgkurs om ERTMS. Han fyllde på med att även en kurs om lagerrevidering planeras.

Sven Fredén tyckte att kravet på certifierade verkstäder är en gemensam fråga för MRO och JHRF. Johan Vinberg svarade att annat har varit mer akut. Peter Sjöquist påpekade att det som nu händer är certifiering av godsvagnsverkstäder. Det pågår även certifiering av utbildning, men det finns inget behov av certifiering av verkstäder som endast används för att underhålla järnvägsföretagets egna fordon.

10 Övriga frågor som mötet önskar behandla

## a) Skada på pannan i VGJ 29

Sören Persson berättade att när pannan var påeldad i samband med nyårsaftonskörningen gick ett antal stagbultar sönder och valvet sjönk ihop. Han hörde en smäll, men trodde att denna berodde på kylan. Man såg vad som hänt först i Lundsbrunn och ersatte då ångloket med en lokomotor. Tanken är att laga loket och under tiden ha lok nr 4 som driftslok. Skadan beror på att stagbultarna har rostet av beroende på korrosion. Håkan Nordenadler berättade att JTJ nyligen har bytt tagstagsbultar och sett detta då. Åke Paulsson fyllde på med att vid inspektion av *Inspecta* för två år sedan upptäcktes inte något sådant. Anders Johansson undrade om antikorrosionsmedel använts? Sören Persson berättade att man använder vanligt dricksvatten och bra sådant. Anders Johansson påpekade att klor, som oftast finns i sådant, inte är bra. Sören Persson berättade att *Inspecta* har tittat på pannan efter olyckan och det är inga sprickor på eldstaden. Lars Johansson berättade att AGJ rev isär lok nr 3, som var väldigt anfränt på ytterfyrboxen – detta är svårt att se. Sören Persson fortsatte med att SkLJ ska försöka få loket klart till hösten 2013. En del är eget arbete, en del lejs bort. Det går att se bilder och hitta information om händelsen på SkLJs hemsida.

2

2011-03-31

## b) Tågsläpp 2011

Åke Paulson berättade att tidigare var SJVM sponsor, nu måste branschen själv stå för marknadsföringskostnaden och därför har en deltagaravgift om 250,- tagits ut. Det är 27 deltagare anmälda (har under veckan efter mötet – återigen – blivit 28 st; sekr anm) och tanken är att inte köra utan (ha tid) att visa upp anläggningarna. Annonserna är färdiga och under distribution – nu gäller det att skicka in underlag till hemsidan. Han uppmanade deltagarna att skicka in underlag och betala avgiften. Han ska ordna pressreleaser att skicka ut till sin respektive lokaltidning och som Tågsläppsgruppen centralt skickar till rikspressen.

## c) Utvecklingen i Vadstena

Ulf Törby berättade att det är positivt nu, bl a p g a annan majoritet i kommunen efter höstens val. Det är ett nytt avtal på gång där man bl a hoppas få komma åt rälsbusssgaraget i Vadstena. Det pågår även diskussioner om reguljär tågtrafik till Fågelsta. Ragnar Hellborg undrade om föreningen disponerar stationshuset? Ulf Törby svarade att man har tillgång till den nedre våningen; att möjligen också få tillgång till andra våningen ingår i förhandlingarna. Sten Erson-Wester undrade om planerna på förlängning av banan söderut fortfarande är aktuell? Ulf Törby svarade att det fortfarande är med i diskussionerna. Avtalet som det nu förhandlas om är på ett år. Sten Erson-Wester undrade hur banans skick är? Ulf Törby svarade att den är röjd till Pilgrimsvägen – det går dock att cykla dressin nästa ända fram till Fågelsta bangård. Han tackade också MRO, dess medlemmar och FEDECRAIL för allt stöd MFWFJ fått i olika former.

## d) BLJ-jubileum 2014

Per Englund påpekade att det snart är 50 år sedan BLJ lades ned. Det funderas på aktiviteter för att högtidlighålla detta. En idé om att flytta runt fordon visade sig inte vara så bra, varför det i stället funderas på att hålla arrangemang på flera ställen: dag 1 är det aktiviteter på ULJ med middag på kvällen i Kloster, dag 2 fortsätter på JTJ. Staffan Granath är med i gruppen, representerar för ULJ och JTJ tillkommer. Det finns dock BLJ-fordon på fler ställen. Per-Olov Söderpalm föreslog att middagen skulle kunna äga rum i Anten...

11 Plats och tid för höstmöte/årsmöte 2011 och vårmöte 2012

Johan Vinberg meddelade att ULJ erbjuder sig att bjuda in till höstmöte i Uppsala 2011-10-01—02 – **beslutades** att anta detta erbjudande och sträva efter fortsatt ha ett gemensamt möte med JHRF-föreningarna som en del av arrangemangen.

Anders Svensson informerade om att SKÅJ erbjuder sig att stå som värd för ett (gemensamt) vårmöte och JHRF årsmöte 2012 i Krylbo med möten, (ev) boende och mat på en konferensanläggning utanför Avesta. **Uppdrogs** åt MRO och JHRF styrelser att arbeta vidare på detta erbjudande.

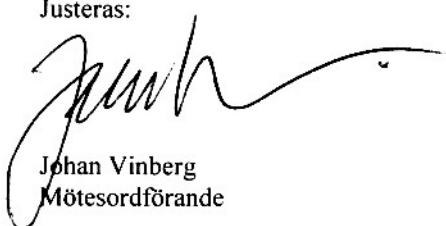
12 Mötets avslutande


Johan Vinberg avslutade förhandlingarna 16:15.

Vid protokollet

  
Anders Svensson  
Mötessekreterare

Justeras:

  
Johan Vinberg  
Mötesordförande

  
Daniel Lans  
Justeringsman

2