

JHRF	Anteckningar från medlemsmöte 1/2002	2002-04-13--14
-------------	--	----------------

Anteckningar från Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte den 13-14 april 2002 på Hotell Södra Berget i Sundsvall

Närvarande

DBV (Dellenbanan):	Carl Larsson
ENJ (Engelsberg – Norberg):	Bo Färnström
FÅVb (Västerbotten):	Sivert Sjöbom
JVMV (Järnvägsmusei Vänner):	Kjell Palén
JÅÅJ (Åmål – Årjäng):	Jack Hammarström och Hans Kihlberg
KMJ/Värmlandståg:	Markus Blidh och Dan Carlsson
mfGDJ (Gefle – Dala):	Gunnar Johnson
NJ (Nässjö):	Peter Jonsson
NJM (Nynäshamn):	Kenneth Sörestedt
OKBv (Ostkustbanan):	Magnus Eriksson, Lennart Eriksson, Fredrik Jonsson, Rune Lindgren, Jan Stål
SKÅJ (Stockholm):	Anders Svensson
SMoK (Motorvagnsklubben):	Hans Broman och Hans Elmefors
SÅS (Stockholm):	Carl-Erik Olsson
Övriga ur JHRF:s styrelse:	Ola Persson och Dick Bäcklund
Övriga JHRF-funktionärer:	Gösta Hederström

Öppnande

Ola Persson öppnar mötet direkt efter lördagens förbundsstämma och hälsar deltagarna välkomna.

Dagordning

Föreslagen dagordning godkänns.

TRI-projektet

Ola Persson berättar om TRI-projektet, en idé som Morrgan Claesson (BJs) hade väckt vid branschseminariet i Gävle den 9 februari. Idén är att söka bidrag från Riksantikvarieämbetet (RAÄ) för att kunna utarbeta en veteranstågs-TRI med hjälp av konsultinsatser. Därmed kan vi klara de krav som ställs på oss i samband med att alla trafikutövare från den 1 juli 2003* måste ha en trafik-säkerhetsinstruktion (TRI) som är godkänd av Järnvägsinspektionen (J). Att TRI så långt som möjligt bör vara gemensam för veteranstågsföreningarna har vi konstaterat.

Innan förslaget om bidrag kom upp har vår planering varit inriktad på att driva TRI-projektet helt på ideell basis. Utsikterna att lyckas med det har blivit allt mer osäkra.

* Notering vid protokollets publicering: Numera har myndigheterna fastställt ett senare datum.

JHRF:s styrelse har i samråd med MRO och Järnvägmuseum diskuterat hur man kan skapa bäst förutsättningar för att få bidraget och driva projektet.

Styrelsen har kommit överens med BJs om en lösning där JHRF står som sökande av bidraget och BJs har medinflytande. En ansökan har lämnats in i samråd med BJs. I ansökan ingår också medel för konsult hjälp att utarbeta handbok och utbildningsmaterial som föreningarna kan använda. Ola Persson och Morrgan Claesson kommer att vara projektledare. Sven Fredén är vidtalad som konsult. Som referensgrupp till honom är Jonny Hallgren, Anders Henriks-son, Göran Sohlberg och Christoffer Frostensson föreslagna.

Ansökan gäller att utarbeta de TRI som behövs för att föreningarna ska kunna trafikera spår som ingår i vårt svenska sammanhängande normalspårnät. Nästa etapp kan komma att gälla smalspåriga museibanor m fl, men det blir främst en angelägenhet för MRO och berörda föreningar att söka medel från RAÄ ett annat år.

Flera föreningsföreträdare uttalar sin glädje över att BJs och JHRF har bidragit till denna goda samförståndslösning i en fråga som annars hade kunnat bli en svår stötesten.

Europeisk järnvägssäkerhet

Ola Persson och Kjell Palén berättar om EU-kommissionens arbete med ett EU-direktiv om säkerhet på järnvägar. Fedecrail har en arbetsgrupp som följer arbetet med direktivet, och Sven Fredén är drivande kraft i arbetsgruppen. Ämnet kommer också upp på Fedecrails årskonferens i Riga i slutet av maj. Sven har lovat att bevaka frågan också för JHRF:s del. Medlemsmötet diskuterar om det är god eller dålig strategi att försöka få igenom undantag i säkerhetskraven till förmån för just veteranståg.

En annan fråga som diskuteras i EU är om alla godkända trafikutövare generellt ska få trafikeringsrätt till chartertrafik för resande. Ola betonar att veteranstågsföreningarna utifrån gällande bestämmelser gör klokt i att betona de museala inslagen gentemot våra kunder och resande i charteruppdragen, så minskar risken att vår generella trafikeringsrätt ifrågasätts.

Kjell berättar om hur det ser ut i några andra europeiska länder. I flera länder försöker statliga järnvägsförvaltningar sätta käppar i hjulet för föreningar som vill köra veteranståg på statliga spår, i några länder finns inte ens sådana föreningar.

Frågorna om det kommande EU-direktivet kommer att bevakas av förbundet, främst genom Sven. Kjell hoppas att frågan kunde nämnas också ute i föreningarna.

Ola berättar också om regeringens direktiv till den svenska Järnvägsutredningen med Jan Brandborn som utredare.

Krishantering

Hans Kihlberg återknyter till diskussionen vid förra medlemsmötet (Hallsberg) november 2001. De som då hade olika uppfattning hade senare blivit eniga om att det är de olika trafikutövarna och inte Banverkets trafikledningscentral som kallar in fackliga kamratstödjare vid t ex påkörningar.

Anders Svensson har hört sägas att satsningen på fackliga kamratstödjare har minskat och att stödet till berörd personal efter en olycka hos de kommersiella trafikutövarna därför nu i högre grad blir något som chefen måste ta itu med.

Hans Kihlberg hoppas få intresserade namn till ett nätverk för kamratstöd, alltså en form för samverkan och erfarenhetsutbyte mellan föreningarna. Ola Persson testar intresset för tanken att JHRF skulle ordna ett gemensamt avtal med förslagsvis Previa om psykologinsatser efter en olycka e d.

Kenneth Sörestedt m fl framhåller att det inte bara handlar om förare utan också om andra personalgrupper. Flera talare menar att det borde vara självklart även inom föreningarna att personal i säkerhetstjänst som varit med om en personolycka tas ur tjänst när tåget ska gå vidare.

Olas slutsats blev att styrelsen bör diskutera med Previa vad ett avtal skulle kunna kosta och vad Previa i så fall kan erbjuda. En sådan lösning ska styrelsen i så fall också förankra hos Marsh eller Trygg-Hansa, eftersom ett krisbehandlingsmoment finns i deras veteranåtgärdssäkring. Första steget före diskussion med Previa blir att fråga föreningarna hur många arbetstimmar i säkerhetstjänst de har per år.

Bärgningsavtal

Vid medlemsmötet i november 2001 hade frågan om bärgningsavtal åter behandlats. JHRF hade då skrivit till Banverket och bett att få klarhet i vad som menades med banupplåtelseavtalets krav på att trafikutövaren har ett bärgningsavtal. Ola Persson berättar nu att BV (Stenbacka) nyligen har svarat att BV inte får precisera sina krav på förhand utan att det är trafikutövarens sak att uppfylla kraven och BV:s sak att bedöma hur väl trafikutövaren lyckas med det.

Den fortsatta diskussionen mellan Ola och Stenbacka har kommit in på om trafikutövarna kan vara skyldiga att försäkra sig om tillgång till transporttrallor för att klara transport av skadat fordon från olycksplats. Vi noterar att det företag som BV anlitar för röjning vid behov sätter in trallor, och då tycker vi att trallorna kan få sitta kvar även när röjningen övergår till bärgning. För övrigt är det möjligt att nuvarande gräns mellan röjning och bärgning inte kommer att bestå. Ola kommer att fortsätta diskussionerna med BV.

Ajournering

Medlemsmötet ajourneras från lördag kl 19.15 till söndag kl 9.30.

Banavgifter

Ola berättar att han har fortsatt bearbeta BV för att få klarhet i frågan om något förslag om banavgiftsbefrielse för veteranstågsföreningar har överlämnats till regeringen. BV har nu lovat att skriva till regeringen med ett sådant förslag.

Järnvägsjubileet 2006

Ola Persson berättar om Banverkets planering för firandet av de svenska järnvägarnas 150-årsjubileum 2006. JHRF kommer att inbjudas att delta i en referensgrupp, och Ola önskar synpunkter från föreningarna. Vill vi exempelvis få evenemang av rikskaraktär, t ex en motsvarighet till 1981 års stora fordonskavalkad, eller lägga tonvikten på regionala arrangemang runt om i landet? Ett tåg som åker runt i landet, eller olika föreningståg på olika håll? De flesta talarna föredrog en tonvikt på regionala arrangemang.

Ola får några förslag på personer som skulle kunna ingå i referensgruppen. Peter Jonsson tillägger att jubileumsfirandet också angår MRO-banorna.

Tågsommar

Anders Svensson presenterar årets utgåva av Tågsommar, som i år har tryckts i en ännu större upplaga än förut. Anders berättar bl a om Tågsommars ekonomi och ber föreningarna att vara med och se till att Tågsommar sprids. Inför nästa år är en av frågorna om man ska ta steget från 16 till 24 sidor. En annan gäller om texten kan koncentreras mer med hjälp av symboler, en tredje är om annonspriserna kan höjas. Mötesdeltagarna diskuterar dessa frågor.

Försäkringar

Hans Broman berättar om några frågor kring Marshs och Trygg-Hansas veteranstågsförsäkring, som trafikutövande JHRF-medlemmar har. Marsh har i december sänt ut en bra sammanfattning av försäkringen till försäkringstagarna.

En förenkling av premieberäkningen sker på så sätt att numera premien räknas om i efterhand först om verkliga antalet tågkilometer avviker från det preliminärt anmälde med minst $\pm 10\%$. Mötesdeltagarna instämde med Hans i att detta var en vettig förändring.

Det som står i försäkringsbrevet om bärgning (för dem som har tecknat tilläggförsäkring för bärgning) är tyvärr helt fel. Försäkringen gäller enligt Marsh för återtransport ända till tågets utgångsstation (hemstation?). Man bör inte glömma att välja försäkringsbelopp som stämmer med detta. Bärgningsförsäkring och extrakostnadsförsäkring är två olika tilläggförsäkringar och kan väljas var för sig, vilket hittills inte framgår av den skriftliga informationen.

Världens sakförsäkringsbolag har under det senaste året fått kraftigt ökade skadekostnader, inte bara p g a terroristattacken i New York den 11 september utan också för järnvägsolyckor. Hans berättar att vår mäklare på Marsh tror att vi får räkna med högre premier i fortsättningen om inte försäkringarnas innehåll ska försämrats. Mäklaren är osäker på om det hjälper att ta in en ny anbuds-

omgång. Flera mötesdeltagare menar att man inte ska dra sig för en ny anbudsupphandling.

Järnvägshistoriskt kompetenscentrum

Ola Persson berättar att förbundet har ansökt hos Riksantikvarieämbetet om bidrag för förstudie till "Järnvägshistoriskt Kompetenscenter", ungefär detsamma som vi tidigare har kallat Järnvägstekniskt Centrum. Förstudien ska klarlägga behov och möjlig finansiering. Ansökan har utarbetats i samråd med IBAB och Järnvägsmuseum. Ola hör efter om de närvarandes inställning till att JHRF eventuellt satsar egna pengar för ändamålet, om bidragsansökan skulle bli avslagen.

Lokstallsplatser

Idén om att tillvarata lokstallet i Krylbo till uppställning av och arbeten på veteranågsfordon har lanserats av eldsjälarna i trakten och diskuterats vid branschseminariet i Gävle under vintern. Banverket har inte längre eget bruk för stallet.

Bl a SKÅJ är mycket intresserat av idén och hoppas kunna få till stånd en gemensam lösning för flera föreningar, vilken under medverkan av Järnvägsmuseum och JHRF förhoppningsvis skulle kunna utverka ekonomiskt gynnsamma villkor. Arne Dahlgren har deltagit i ett möte om saken med JVM och några föreningar. BV beräknar driftkostnaden per år till ca 200.000 kr, kapitalkostnad oräknad. Anders Svensson m fl berättar om spår och utrustning som finns i stallet.

Den stora frågan är förstås om vi i föreningarna har tillräckligt stort intresse för stallet för att vilja teckna oss för hyreskostnader som tillsammans uppgår till minst det nämnda beloppet. Mötet diskuterar saken. Ola räknar med att ta fortsatta kontakter för att se om det finns förutsättningar för något som JHRF bör vara delaktigt i.

Fordonslistor

Ola Persson har förut skrivit till föreningarna och begärt aktualisering och komplettering av de fordonslistor som lämnades när bevarandeplanarbetet satte i gång. Svar har kommit från sex föreningar. Många saknas alltså. Ola väddar till alla föreningar om svar, så att helheten kan bli klar och publiceras i någon form.

Ola delar ut ett exempel på hur den sammanställda listan kan se ut. Mötet diskuterar hur registren ska underhållas i fortsättningen och om en tryckt fordonslista är en säljbar produkt som föreningarna kan tjäna en hacka på, vilket förbundsstyrelsen hoppas. Några tror att de flesta föreningarna sällan kommer i kontakt med riktiga tågbyggare i sin utåtriktade verksamhet. Anders Svensson berättar om sina erfarenheter av att sälja JHRF:s fordonslistor på 1980-talet. Stadsbibliotek o d ingick bland kunderna. Tryckmetoder m m (offset eller s k print on demand) diskuteras också, liksom även avgränsning – de listor vi kan göra gäller inte smalspår och inte spårväg.

Vad beträffar den egentliga bevarandeplanen, alltså klassningen av fordon, är nu också motorvagnsdelen klar.

Seminarium för arbetslivsmuseer

Hans Kihlberg har förberett sig för att berätta om sina intryck från symposiet "Kulturarv och kulturproduktion" i Norrköping den 27-28 november, som bl a vände sig till arbetslivsmuseer. Då tiden är knapp delar Hans i stället ut ett häfte till deltagarna med rapport från symposiet.

Övriga frågor

Sten-Eric Beskow delar ut ett förslag om produktregister och inköp. Tiden medger tyvärr inte diskussion om förslaget vid detta tillfälle.

Tack till stämmans värdar

På alla deltagarnas vägnar tackar Ola Persson Ostkustbanans Vänner för de utmärkta arrangemangen kring årsstämman och medlemsmötet.

Föreningsstadgar

Till sist berättar Magnus Eriksson om OKBv:s nya stadgar som har kommit till efter en grundlig stadgerevision. Som i många andra föreningar hade de gamla stadgarna blivit ett lapptäcke som efter ett par decennier inte längre stämde helt. Magnus rekommenderar böckerna "Styrelseboken – praktisk handbok för styrelsearbetet i bolag, föreningar och stiftelser" och "Ideella föreningar – skatt, ekonomi och juridik", som båda utges av Björn Lundén Information AB, www.blinfo.se.

Vid anteckningsblocket

Hans Broman
Sekreterare