



Anteckningar från medlemsmöte 2/2015

2015-10-17

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Arvidsjaur

Tid 10—11 oktober 2015, 13:50
Plats Hotell Laponia, möteslokal Översten
Närvarande Christian Andersson, AJF (från punkt 6)
Jonas Blomberg, OJF
Stefan Blomstrand, JHRF
Peter V Christensen, FSVV, NoJK, SH
Morrgan Claesson, BJs, JHRF
Anders Enqvist, LJM
Anders Johansson, SMoK, JHRF
Jan-Anders Johansson, MfGDJ
Markus Johansson, LJM
Jonas Lindh, Trafikverket (punkt 1-2)
Lars Lindström, AJF, JHRF
Jan Långström, MBV
Pierre Marklund, DBV
Rolf Nord, MBV
Lars Norling, NJ
Jonny Olofsson, FVJ
Carl-Erik Olsson, SÅS, JHRF
Martin Stenberg, OJF
Anders Svensson, SKÅJ, JHRF

1 Mötets öppnande

Lars Lindström hälsade välkommen till Arvidsjaur och berättade att det är lugnt nu, men om en månad kommer testarna... Han fortsatte med att han bott i Arvidsjaur i 42 år. Anders Johansson hälsade välkommen från förbundet och meddelade att Jonas Svartlok blivit förhindrad att delta p g a att håller på med trafiktillstånd för sin arbetsgivare TX Logistik. Dessutom har det anlänt återbud från Henrik Arvidsson-Samsonowitz.

Därefter presenterade deltagarna sig, se deltagarförteckningen ovan. Lars Lindström **utsågs** till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare.

2 Trafikverket

a) GSM-R och 3G / 4G

Jonas Lindh presenterade sig – han är normalt ansvarig för telefonsystem på Trafikverket, men är nu koordinator för samexistens mellan GSM-R och 3G/4G.

2.1 Bakgrund samexistens GSM-R 3G/4G

Under slutet på 80-talet visste dåvarande SJ att trafikradion inte höll måttet och började på en ny sådan. Man avslutade dock detta arbete och satsade på NMT 450 i stället. GSM-R har varit i drift sedan 2000 och är fullt utbyggt sedan 2007 (Inlandsbanan var dock klar först 2014). Mobiloperatörerna har tryckt på för att få använda lägre frekvenser (är 1 800 MHz). 2009 ändrade EU användningen av spektrumen i 900- och 1 800 MHz-banden, fast man var medvetna om kollisionen med GSM(-R). 2009 tar PTS beslut om nya tillstånd och ändrad användning av 900 MHz-bandet, 2011 överklagar Trafikverket PTS beslut angående tillståndsvillkor. Parterna kom överens om tillfälliga villkor som längst till 2015-06-30, 2012 avvisar Transportstyrelsen undantagsbegäran från TSD och hade ett möte med EU-kommissionen. 2013 är skyddet av GSM-R-utrustningen fortfarande inte löst avseende regelverk. 2015 gör EU-kommissionen skyddet tillåtet för CAB-radion från 2015-07-01 (tidigare var det en gråzon). Rolf Nord undrade varför skydd inte var med tidigare? Jonas Lindh svarade att inte ville äventyra interoperabiliteten. Anders Johansson undrade vad som hindrade mobiloperatörerna från att starta ändå? Jonas Lindh svarade att de inte ville äventyra järnvägstrafiken.

Mobiloperatörerna har rullat ut användningen av 900 MHz-bandet med de begränsningar som finns – denna begränsning (av signalstyrkan) har förlängts ett år samtidigt som Trafikverket har förstärkt GSM-R-täckningen. Rolf Nord undrade om utbyggnaden handlade om att stärka täckning eller förbereda för ERTMS? Jonas Lindh svarade att det är både och. Anders Johansson påpekade att 2W-systemet fanns i Sverige från början – hur har andra länder med detta? Jonas Lindh svarade att andra länder håller på med detta nu. Trafikverket har upphandlat skyddsfilter och genomfört en gemensam riskanalys med BTO – entydigt att om inte PTS beslut ändrades går det inte att bedriva järnvägstrafik i Sverige. Rolf Nord undrade om järnvägens telefoni kan störa mobiloperatörernas? Jonas Lindh svarade att det kan den, men bara lite grann – det finns skydd åt andra hållet i några filter, bl a det stora.

Angående tekniken gäller att mobiloperatörernas signaler är bredbandiga och starka, varför GSM-R blir blockerad (av brus). Lösningen nu är att begränsa signalstyrkan, men efter 2016-07-01 ska det finnas filter eller en ny radiomodul(/mobiltelefon). Det är även problem med att det sänds ut mycket mobilbrus som stör ut GSM-R. Lösningen är ett delat ansvar så att mobiloperatörerna får restriktioner för hur mycket brus man får lägga i GSM-R-bandet samt att Trafikverket ska förstärka täckningen med 12 dB – Trafikverket är nästan klar med den förstärkta täckning, men att skydda utrustningen har tagit tid. Tillåtelsen och ekonomin har inte löst förrän nu och därför har inte problemen lösts tidigare. Rolf Nord undrade om det är aktiva eller passiva filter? Jonas Lindh svarade att filtren är passiva, radiomodulen är blandat aktiv och passiv.

Riskanalys GSM-R talkommunikation och kommunikation med ERTMS har genomförts som en jämförande riskanalys där Trafikverket varit analysledare och sakkunniga i bl a telefonsystem och BTO genom SJ, Green Cargo, Veolia(Transdev) och Stockholmståg varit sakkunniga i trafiksäkerhet. Analysen identifierade ett antal oacceptabla risker avseende trafiksäkerhet och kvalité och dessa måste omhändertas för att bedriva järnvägstrafik. Man har haft styrgruppsmöten på Näringsdepartementet för att bl a hantera de viktiga bitarna legalitet och finansiering. Mobiloperatörerna förklarade på mötet 2015-05-25 att de var införstådda med fortsatt

signalstyrkereduktion och inte tänkte överklaga PTS beslut. Tågoperatörerna har nu förutsättningar för installation, stöder lösningen och ska lösa problemen. Lösningen är att installera filter på antennkabeln, utbyte av radiomodul eller ny radio med ny radiomodul – filtertekniken är den skarpaste lösningen. Någon frågade vad som händer om mobiloperatörerna inte följer beslutet att begränsa signalstyrkan? Jonas Lindh svarade att Trafikverket kollar detta. För handhållna telefoner finns det en uppdaterad specifikation, men det tar 1–2 år innan sådant finns på marknaden.

2.2 Trafikverkets regeringsuppdrag avseende koordinering av åtgärder i järnvägsfordonens kommunikationssystem

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag att koordinera verksamhet beträffande åtgärder i järnvägens kommunikationssystem: Trafikverket ska stötta fordonsinnehavare genom att följa deras arbete och tillgängliggöra relevant information, ska löpande rapportera uppdraget till Näringsdepartementet samt framförallt stötta de mindre fordonsinnehavarna – det är därför han här i Arvidsjaur. Kontakter är Jonas Lindh, jonas.lindh@trafikverket.se, 010-123 18 90, Monica Nilsson, monica.nilsson@trafikverket.se, 010-123 19 32. Angående uppföljning och rapportering så är järnvägsmarknaden diversifierad och det är också en fråga om verkstadsresurserna räcker till. Man ska rapportera Fordonsägarnas planer på installation av skydd, antal fordon, fordonsindivider och antal installationer per fordon, tidplan samt resurssäkring – detta sänds per mejl snarast. Färdig installation klarrapporteras genom att ringa 1820 från CAB-radion. Trafikverket rapporterar framsteg till Näringsdepartementet den 10e varje månad, och behöver informationen från järnvägsföretagen minst en vecka innan – en mall för detta finns på hemsidan: Kontaktperson, antal fordon, fordonsindivider, antal per fordon och dess framgång samt risker. Det gäller att ”keep it simple” – rapporterna till departementet baseras på er information och är därför viktig. Rolf Nord undrade om man kan ha en flyttbar utrustning men ett fast filter? Jonas Lindh svarade att filtret kan vara flyttbart också, men man rekommenderar inte detta.

2.3 Förordning SFS 2015:307 om ersättning för skyddsutrustning och Hantering av ersättningsansökningar

Jonas Lindh meddelade att bidragsförordningen finns på <http://rkrattsdb.gov.se/SFSdoc/15/150307.PDF>. En ansökningsblankett finns. Det arbetas på en blankett för förskottsbetalningar inklusive handledning – när den är klar skickar han den till Anders Svensson som sedan skickar ut den på JHRF mejlinglista. Det diskuteras nivå på förskott och ett förslag är 60 % av beloppet – detta är dock inte beslutat ännu. Moms ska kunna ingå i beloppet. I blanketten fyller man i vem söker, på vilket fordon, vilken typ av installation som gjorts (CAB radio 8W och 2W i kassett samt EDOR). Det ska finnas med intyg på att utrustningen fungerar som den ska, kostnader man haft ska redovisas och fakturor bifogas. Av fakturor för installationen ska det framgå vilket fordon som avses. Det finns en bidragstrappa: CAB-radio får max 37 500,-, EDOR max 45 000,- före 2016-03-01, 2016-03-01—06-30 blir det halva beloppet. För installationer gjorda efter 2016-06-30 utgår ingen ersättning.

Morrgan Claesson undrade om utrustning i väska omfattas? Jonas Lindh svarade att det gör den. Endast ideella föreningar kan få förskottsbetalningar. Beslut om ersättning hanteras löpande efter ansökningar och i den ordning de inkommer (max en månads handläggning). Trafikverket har avsatt 130 MSEK för detta och räknat fram att det räcker till de 3 000 fordon som finns. Men entreprenörerna sätter in nya bra utrustning varför han inte ser någon stor risk för att detta belopp inte räcker. Senaste datum för ansökan är 2016-12-01. För första fordonet i en serie kan man också få bidrag för projektering och installationsanvisningar och en schablonkostnad för eget installations- och projekteringsarbete medges. Projekteringsbidraget är på 50 % av installationsbidraget.

2.4 Avvikelsemeddelande JNB 2015 och 2016

Trafikverket har upphävt sitt tidigare beslut att inte tillåta trafik utan skydd på GSM-R-utrustningen i JNB 2015. I JNB 2016 är den inte upphävd än, men TRV kommer att gå ut med ändringsmeddelande efter samråd med branschen som pågår nu. Anders Johansson påpekade att det finns ett fåtal fordon där man inte vill installera GSM-R med filter av museala skäl – hur ska dessa hanteras? Jonas Lindh svarade att det får bli dispensansökan.

2.5 Erfarenheter från Trafikverkets installationer på Rc6 och ånglok litt B

En prototypinstallation finns på Rc6 1334 sedan sommaren 2014. Det är ett stort filter för CAB-radio, i och urkopplingsbart med knapp. Serieinstallationen utförs på samma sätt men utan knapp. Rolf Nord undrade om det blir värme att leda bort? Jonas Lindh svarade inte blir någon att tala om. Anders Johansson undrade över utrustningens medeleffekt? Jonas Lindh svarade att den sällan är över 1 W. Angående aktivitetsplan och erfarenheter meddelade han att installation i första fordonet är gjort, verifikation av installationen är genomförd, man har gjort klart ett dokumentationspaket och man ska göra serieinstallationen i höst. Denna dokumentation ska gå att använda vid ändringsansökan – han tar gärna fram mer vid förfrågan. Rolf Nord undrade vilka temperaturer utrustningen klarar? Jonas Lindh svarade att den klarar upp till 70 grader, ner till -25 - -40 vid stillastående. Problem som dykt upp är brandklassning av kablar ställde till det med krav enligt EN 45545, mätmetoder för antensystem, besked från Norge (som anlönt och är OK) samt leverans av filter. Rolf Nord undrade var det finns godkända kablar? Jonas Lindh svarade att Malux har sådana och visade några sådana. Man har genomfört GSM-R-installation i (SJVM-)ångloket B 1108 med det lilla filtret i taket och avseende en 2W-installation.

2.6 Trafikverkets upphandling av skyddsfilter

Trafikverket har upphandlat två olika filter med switch-funktion – stora filter av typ 1 som man rekommenderar till CAB-radio och EDOR (kommunikation med ERTMS) och små filter typ 2, som är en acceptabel lösning för CAB-radion. Switch-funktionen finns i avtalet, men den rekommenderas inte. Förändring av kablar på gång för att uppfylla brandkraven i EN 45545, men kablarna blir då dyrare. Anders Johansson meddelade att det blir rabatt vid beställning över 10 utrustningar.

2.7 Hemsida

Jonas Lindh meddelade att det finns en särskild hemsida www.trafikverket.se/samexistens – här finns information om uppdraget, om att prenumerera på nyheter, denna presentation m m. Han visade hemsidan, som är under uppbyggnad – det kommer nya flikar m m. Han visade också blanketten för statusrapportering, som också finns på hemsidan. Efter förändringen av hemsidan vill man få upp *Nyheter* mer i fokus.

Till sist framhöll han vad man skulle komma ihåg från dagens dragning:

- Klarrapportering på nr 1820
- Färdig installation helst senast 2016-03-01
- Skicka in enkel rapport vid månadskiftena om framsteg
- Vi är till för er, återkom gärna med frågor och synpunkter!

2.8 Övriga frågor

Jonas Lindh undrade om man hade haft nytta av presentationen? Alla tyckte detta! Morrgan Claesson framhöll att Jonas Lindh är en av de få järnvägarna på Trafikverket. Lars Lindström undrade om man kan själv mäta att utrustningen fungerar? Jonas Lindh svarade att det kan man, men man måste mäta rätt frekvensområde.

Anders Johansson berättade att det i praktiken finns två leverantörer av utrustning, Funkwerk och Malux, som har varsin 2W- och 8W-lösning. SKÅJ har köpt radiomoduler till fast installerad 8W-utrustning. Malux har antenner, kablar och radio och han visade 8W-lösningen. Det finns Även 2W *TrainTalk*. SMOK behöver flyttbar utrustning eftersom att det finns resenärer i de förarhytter som tåget inte körs från. Det är viktigt att tillverkaren får order senast 2015-10-15. Han föreslog att kontakta Malux på telefon 0660-29 29 50. Jonas Lindh underströk att det är viktigt att kolla befintligt kablage innan man börjar installera.

2.9 ERTMS

Jonas Lindh berättade att Banverket och Botniabanan var tidigt ute med ERTMS – man driftsatte något som inte var klart och hade inte koll på något... Nu har man stenkoll på radion, däremot är ombordsystemen inte driftstillgängliga. Nästa generation system behövs. Dessutom har tiden sprungit ifrån Baseline 2 – EU har bidrag endast för Baseline 3.5 och att rulla över gränserna kräver detta. Ombordsystemet för detta kommer först 2018, för att få tillräckligt många fordon utrustade är man framme vid 2020. Först ska man upprusta befintliga ERTMS-linjer, sedan är det aktuellt att installera på Malmbanan och Södra Stambanan kan det bli 2023. Rolf Nord undrade om LKAB vill ha detta? Jonas Lindh svarade att först ska det fungera på Botnia- och Ådalsbanorna, sedan kan det bli aktuellt på Malmbanan. Men vid denna tid dör GSM-R, så det behövs också en ny radiobärare.

En spaning har varit att GSM-R kan vara slut 2020? Om detta har gjorts inspel till ERA och industrin har meddelat att man kan leverera grejor till GSM-R till 2030. ERA har tagit ett principbeslut om specifikationer för en efterföljare 2018, 2020 ska en pilotinstallation finnas och 2022 ska den börja rullas ut. Men det finns ingen teknisk lösning och ingen migrerings-

plan – därför blir det svårt att hålla dessa tider. En bana till kommer att utrustas med ERTMS 2.3.0 och det blir radioblocksträckan Bjärka Säby–Västervik. Anders Johansson påpekade att den är integrerad med annan infrastruktur. Stefan Blomstrand berättade att det blir fortsatt system H på Västervik driftsplats, som sträcker sig ut till Jenny.

Anders Johansson påpekade att JHRF tillhör FEDECRAIL, som för ca ett år sedan blev godkänt organ i ERA, vilket innebär att man är med om remisser och att framförallt HOG-gruppen är med i arbetsgrupper, t ex om ERTMS. FEDECRAIL är den största operatörsorg, ERA ville visa upp detta på sin höstkonferens och därför spelades filmen in som han därefter visade.

3 System som stöder Trappen

Morrigan Claesson berättade att Thomas Tydal öppnat eget företag som kommer att sälja ett online-system som stöder *Trappen* – man ser de andra tågen kring sig. Det kostar 1 000,- per månad per abonnemang och man skulle tillsammans kunna få det för 250,- per månad i ett specialabonnemang. Det kan t ex användas för att köra eccodriving. Stefan Blomstrand avrådde från sådan körning – det innebär oftast att tågtrafikledningen proriterar ned tåget. Morrigan Claesson fortsatte med att man kan ta ut tågorder m m genom detta system. Det blir ett bättre pris om man agerar tillsammans. Anders Johansson föreslog honom att skicka med detta till styrelsen för att titta på det. Morrigan Claesson berättade att man har varsitt system och köper det genom honom. Anders Johansson frågade om det även hanterar linjeböcker? Morrigan Claesson svarade att det gör det. Det kommer mer information om detta.

4 Tågsommar m m

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar: En gemensam Samdistributionsannons fanns med i alla de fyra samverkande broschyrerna och dessutom i ett antal av Albinsson&Sjöbergs tidningar, bl a *Nostalgia*. Ett pressmeddelande sändes till 620 mottagare – medier, museer, riksdagsmän m fl. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan www.teknikarv.se/ts/ och på *Facebook*. Han berättade att Tågsommar planerligt sänts med tidningarna AoH, TÅG och mfSS – samt Ringlinien och MJ-magasinet –, att Arbet-Sam hoppade av samdistributionen (frånsett annons och pressmeddelandekick, som de deltog i), att Turistbyråshopen fortsatt engagerats för såväl extern (turistbyråer m fl) som intern (broschyrdeltagare) distribution samt att 206 turistbyråer beställt minst en gång (liten ökning), 65 övriga beställt (minskning), 75 butiker och vägkrogar beställt (liten minskning) och 706 kompletteringar beställts (stor ökning) men att endast 2 STF vandrarhem beställt (oförändrat).

Framförallt hade distributionen via *Smultronställen* (butiker och vägkrogar) visat en potential för kraftigt ökad distribution med många tilläggsbeställningar – två av dessa har beställt kompletteringar 15 gånger! De är dessutom en bra möjlighet att nå ut i storstadsområdena, vars turistbyråer ibland är mycket försiktiga med vad de tar emot. Även denna gång var Ångbåtstidtabellen klar senare än övriga broschyrer, men då samdistributionen av dessa med Tågsommar till broschyrdeltagare är obetydlig, så påverkade detta inte särskilt mycket. Hela samdistributionen är nu i huvudsak genomförd. Alla tre broschyrerna har tillsammans spridits i (minst) 53 000 ex, tillsammans vägande ca 3,5 ton! Det finns nu Tågsommar kvar men inga

av de andra broschyrerna. Det som finns ska användas till mässor, till inbjudan till 2015 års Tågsommar m m.

Distribution hade även förekommit till 152 personer via Turistbyråshopen (deltagandet i deras produkt *SverigeTuristen* var en nyhet för året) eller genom egen hantering – en stor minskning. Alla texter och annonser är betalade, en butiksannonssida blev lyckad och kan bli större, ett ”frivilligt distributionsbidrag” för enskilda har varit fortsatt lyckat – med t o m en mindre nettointäkt från denna kategori – och Tågsommar kommer detta år att gå med vinst, dock ännu oklart hur mycket. Inför 2016 behövs det fler och bättre bilder, planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl a genom att sända ut inbjudan redan i slutet av oktober (eller i november) per mejl till tidigare deltagare i Tågsommar, fortsatt 32 sidor i Tågsommar. Tydliga indikationer har kommit på att tidningen Allt om Hobby är på väg att upphöra, vilket kan leda till minskad upplaga, eventuellt tryckeribyte och kanske ändrade annonspriser.

För samdistributionen gäller det att ArbetSam vill fortsätta på egen hand, att ”deltagarsamdistributionen” därmed minskar, att fortsätta med användningen av turistbyråerna som s k *service points* (alltså hämtningsställen) även för broschyrdeltagarna samt fortsätta med leverans utan kvittens till många av broschyrdeltagarna eftersom det saknas personer på plats som kan kvittera försändelser dagtid vardagar. Distributionsadresserna behöver fortsatt förbättras. En ”hård” tidplan för samdistributionen 2016 är på gång. Förhoppning finns om att fortsatt kunna ordna något enkelt deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete (efter mötet kom information om att TUR-mässan i Göteborg upphör 2016, så det är inte aktuellt; sekr anm 2015-10-12).

5 Tågsläpp

Anders Svensson presenterade årets Tågsläpp: det bjöds in till deltagande tillsammans med deltagande i Tågsommar, arrangemanget ägde rum 2015-04-26 och samlade 27 deltagare (en minskning). Det finansierades via en oförändrad deltagaravgift (350,-) och av JHRF/MRO. Den gemensamma marknadsföringen var annons i Tågsommar och hemsidan www.jvmv.se/tagsslapp/. 2016-04-24 och oförändrad deltagaravgift hade föreslagits av Tågsläppsgruppen och beslutats (av MRO) för nästa Tågsläpp. Det blir en del förändringar i konceptet: Man får ta betalt och köra tåg – det viktiga är att kunna ta hand om sina besökare. **Beslutades** konfirmera det av MRO beslutade datumet, 2016-04-24 m m.

6 Almedalen och ThN

Anders Johansson och Anders Svensson presenterade kort årets Almedalsdeltagande: Det genomfördes ett samordnat transporthistoriskt deltagande med ArbetSam, BHRF, Veteranflyggruppen EAA, JHRF, MHRF, MRO, SFF, SSF och SÅF på samma plats som 2014. De ekonomiska förutsättningarna blev klart bättre eftersom Region Gotland äntligen gick med på upplägget med en gemensam transporthistorisk plats med gemensam betalning som sedan fördelades rakt av bland de nio deltagarna. Vagnen och funktionärerna var på plats 2015-06-29—07-02 (med kvällen 2015-06-28 som vagnstransportdag) på platsen invid Hamnplan och Högskolan. Det ordnades tre seminarier i vagnen – om Museitåg och turism, GSM-R och 3G/4G samt Byggnadsbevarande – samt ytterligare fem seminarier av de andra deltagarna på platsen,

varav ett ThN-gemensamt. Det blev ett antal särskilt intressanta besök vid platsen, som Riksantikvarien och Transportstyrelsens nya GD. Ute ”på sta’n” träffade dessutom Anders Johansson och Jonas Svartlok infrastrukturministern, fick en kort pratstund och kom överens om att träffas i höst. Även andra intressanta besökare kom, bl a politiker som deltog i MHRFs baksättesdebatter. Ekonomin omsatte ca 40 000,- där platsen kostade ca 10 000,-. Resor m m ca 15 000, 5 000 för transport av vagnen samt ca 10 000 i övriga utgifter (annonsering, tryck m m). Detta ska finansieras med 20 000,- vardera från JHRF och MRO.

Almedalsgruppen föreslår fortsatt deltagande och samma plats är bokad (ansökan om polisillstånd är betalad och inlämnad av Transporthistoriskt Nätverk, ThN). Alla ThN-medlemmarna deltar måndag—onsdag (2016-07-04—06), JHRF/MRO avser att varav kvar torsdag (2015-07-07). De flesta av ThN:s medlemmar verkar vara inriktade på att delta även 2016, vilket framkom på ThN Almedalsmöte i september. Planeringen av detta fortsätter, dels i JHRF/MRO Almedalsgrupp, dels i ThN d:o.

Morrgan Claesson berättade om en händelse på Almedalen som han erfarit – att MROs ordförande Ragnar Hellborg kände sig hotad av JHRFs ordförande Jonas Svartlok med Anders Johansson som passiv deltagare. Anders Johansson svarade att också han hade varit aktiv och förklarade att samtalet – där han inte upplevde att några hot förekommit – hade ägt rum p g a av ett mejl som han sänt till tre partikollegor (S), bl a Björn von Sydow, med en önskan om ett sammanträffande om ERTMS där han också framfört information om museitågstrafikens omfattning på statens spår som en andel av den totala museitågstrafiken för att få fram denna verksamhets storlek. I årets första MRO-Aktuellt kom det sedan en sur reaktion på detta mejl där JHRFs reaktion var att synpunkter på JHRFs ageranden kan man ju ha, men att förbundet skulle värdesätta att få dessa synpunkter direkt till förbundet(s styrelse) och inte behöva först läsa dem i MRO-Aktuellt. Det var dessa synpunkter om MROs agerande som han och Jonas Svartlok hade framfört till Ragnar Hellborg i Almedalen utan att synbarligen få förståelse för dem.

Morrgan Claesson påpekade att han haft kontakt med Björn von Sydow som framfört att han är nogga med att agera opolitiskt i dessa frågor och mejlet därför gjorde honom upprörd p g a att det blev ett partipolitiskt mejl som kom att registreras i riksdagens och regeringens register. Anders Johansson beklagade detta felaktiga agerande men hade även där uppskattat att direkt få ett svar från Björn von Sydow där felaktigheten påpekades. Dessutom understödde just Morrgan Claesson det tilltänkta agerandet när Anders Johansson informerade om det på höstmötet 2014. Anders Svensson framhöll angående användande av statistik att sådan behövs i kontakter med politiker och tjänstemän för att visa att verksamheten med museitåg på statens spår finns och är stor eftersom de oftast helt saknar insikt i detta – sedan kan man alltid diskutera hur man ska kvantifiera verksamhetens omfattning, men det är det diskussionen ska handla om.

Anders Svensson berättade att Transporthistoriskt Nätverk (ThN) även håller på med annat än Almedalen: Under sensommaren har det arbetats med förslag och underlag till en motion om stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv. Detta sändes till ett antal riksdagsmän varav några har nappat och särskilt en motion från två socialdemokrater följer förslaget väl och har blivit bra (Motion 2015/16:2208). ThN ska ha höstmöte 2015-11-03 och då ska annat än Almedalen avhandlas, bl a är Riksantikvarien inbjuden och ska komma.

7 FEDECRAIL

Anders Johansson berättade att FEDECRAIL är godkänt organ i ERA, framförallt genom HOG-gruppen, som bl a hanterar ERTMS-frågor. FEDECRAIL hade kongress i Padua i april, med HOG- och årsmöte. Det blev en ny yngre styrelseledamot i från Italien i FEDECRAIL – denne har gjort mycket i sitt eget land, bl a genom att etablera den första museitågsverksamheten i Italien utanför statliga FS. Det har varit tre ordförandemöten, varav det sista ägde rum i Stockholm. Det handlade om hur FEDECRAIL ska jobba framåt och där JHRF tycker att man är på rätt väg. Det arbetas på att få forskningspengar för att installera ERTMS i ånglok och dessa ansträngningar är även intressanta för banunderhållarna och deras stora banarbetsmaskiner. Anders Svensson fyllde på med att det varit en utförlig rapport om dessa möten och något om utfärderna i Spårburen 6/15. Anders Johansson fortsatte med att MRO drivit frågan om valberedning i FEDECRAIL.

Lars Lindström frågade vilka som är med i arbetsgrupperna? Anders Johansson svarade att HOGs sektionsordförande Steve Wood är med på generella ERA-möten, i ERTMS-gruppen som möts några gånger om året är det Anders Johansson, Thomas Joindot (som sågs på FEDECRAIL-filmen) och två danskar som ska omväxla samt i förardirektivgruppen är det Andres Wedzinga – dessa har möte varje månad. Lars Lindström undrade om det är ett ombordardirektiv på gång? Anders Johansson och Anders Svensson svarade att ett eventuellt sådant ligger i framtiden och Transportstyrelsen är dessutom emot det. Lars Lindström konstaterade att detta är stora frågor. Anders Johansson påpekade att till en del handlar om att få till nationella undantag, t ex hastighetsgivare som på ATC som klarar max 120 km/h. Rolf Nord framhöll behovet av att utbilda ombordansvariga – MBV får ofta inte tag i ombordansvariga och löser det så att föraren är ombordansvarig.

8 JHRF

a) Vår- och årsmöte 2016

Stefan Blomstrand berättade att detta är på gång i Oxelösund 2016-03-19—20 – FSVJ håller i detta.

b) Information och organisation

Intet nu.

c) Medlemsärenden

Anders Svensson berättade att *SkJ AB* har blivit ny medlem. Lars Lindström undrade varför? Anders Svensson svarade att han uppfattat det som så att de dels vill delta i en normalspårsgemenskap, dels som en förberedelse inför framtida statens-spår-anlutning och d:o körningar.

d) Kommande utbildningar och seminarier

Stefan Blomstrand berättade att utbildningsgruppen hållit ett antal möten, Jan Långström har tagit fram en utbildningsmall samt att Björn Fura och han själv har gjort utbildningsplaner, t ex för tågmästarutbildning. Gruppen har tagit ett principbeslut om att även kunna vara ansvarig för utbildning av ombordpersonal – man ska ta ett sista beslut om utbildningsplaner för att sända in till Transportstyrelsen för godkännande. Medlemsföreningar håller kurserna med godkännande från JHRFs utbildningsgrupp. Detta bygger på ett mer aktivt deltagande av medlemsföreningarna. Det kommer nu mejl om att utbilda på olika fordon, men det behövs utbildningsplaner för dessa. Gruppen efterlyser färdiga utbildningsplaner och gammalt utbildningsmaterial, fordonshandböcker m m. Mentalitet att hålla allt sig för sig själv finns, men man bör i stället dela med sig och göra något bättre tillsammans.

Rolf Nord undrade vad för information JHRF redan har. Stefan Blomstrand svarade att det inte är så mycket, men man skicka gärna ut något. Jan Långström undrade om gruppen har en mejllista till utbildningsansvariga? Stefan Blomstrand svarade att man har till de flesta utom till SkJ. Jan Långström påpekade att det handlar om ha personliga kontakter. Stefan Blomstrand tänkte skicka information m h a mejllistan, så att fler kan informera. Jan Långström påpekade att MBV hade blivit av med tillståndet, jobbat med att återfå detta och under detta arbete hade stor nytta av kontakt via *Skype* och att ladda upp dokument – han rekommenderade detta till utbildnings- och säkerhetsdiskussionerna. Ibland är dock fysiska möten bra, men landet är avlångt så ”elektroniska” sätt att mötas är bra alternativ.

Lars Lindström berättade att man har rätt att utbilda ombordsansvariga i föreningarna bara man har en utbildningsplan och att denna bara behöver skickas in till Transportstyrelsen för registrering. Stefan Blomstrand påpekade att man kan göra det inom priset för utbildningsorganisation som JHRF redan betalar. Med samma utbildningsplaner m m kan också personal lättare samutnyttjas av alla föreningar och därmed underlätta personallån. Det finns idéer om att skapa ett gem personregister bl a för detta, men ett sådant bygger på att man har samma utbildning och man har inte kommit så långt med detta utan prioriterat arbetet med utbildningsplaner – men det är upptagna personer som jobbar med detta. Utbildningsreglementet ligger på hemsidan. Jonas Blomberg undrade vem som var kontaktperson? Stefan Blomstrand svarade att det är han själv – tyvärr – men att gruppen nås genom en mejladress utbildning@jhrf.se. Carl-Erik Olsson undrade om det pågår eventuell parallell verksamhet med SJVM? Stefan Blomstrand svarade att man har viss kontakt med dem. Anders Johansson fyllde på med att en nackdel är att de ska genomföra utbildningar på Järnvägsskolan, vilket kostar. I huvudsak har man jobbat med utbildningar på de fordon som finns inom gruppen. Markus Johansson påpekade att utbildningar som har gjorts på SJVM ger intyg att använda. Lars Norling framhöll att det är stort behov av ombordansvariga.

Stefan Blomstrand meddelade att under hösten planeras ett säkerhetsseminarium men att man behöver nya seminarieledare eftersom de som tidigare använts är för upptagna. Stefan Halldén har tackat ja och kontakt med ytterligare en pågår. Ett utbildningsseminarium avses arrangeras i februari/mars. Till säkerhetsseminariet ska man skicka sina säkerhetsansvariga, till utbildningsseminariet utbildningsansvariga.

Anders Johansson berättade att ett arbetsmiljöseminarium väntar på besked från utbildaren. Ett miljöseminarium kan arrangeras tillsammans med MRO – där väntar man på information från dem.

Stefan Blomstrand meddelade att Björn Santesson har ett projekt tillsammans med SJVM om fordonsunderhållsutbildningar.

Lars Lindström undrade avslutnings var folket finns som ska utbildas? Stefan Blomstrand svarade att de finns i föreningarna. Pierre Marklund framhöll behovet av att samarbeta med andra – DBV hade i somras ett lyckat samarbete med ULJ/SRJmf. Anders Johansson påpekade att i många föreningar kör man för lite för att upprätthålla kompetensen. Det handlar annars ofta om upptagna yrkesförare.

e) Övrig information från styrelsen

Morrigan Claesson framhöll att han sitter i valberedningen och har i ett styrelseprotokoll läst att det är problem med denna och undrade vad det var för problem? Stefan Blomstrand svarade att Jonas Svartlok har aviserat sitt frånträde från ordförandeposten och Henrik Arvidsson-Samsonowitz ville höra om proceduren – förra året fastställdes en rutin om nominering och Henrik Arvidsson undrade om denna skulle tillämpas. Eftersom detta beslut kvarstår är upp till medlemsföreningarna att nominera. Morrigan Claesson påpekade att Henrik Arvidsson-Samsonowitz inte är så aktiv i valberedningen.

Morrigan Claesson tyckte att valberedningen ska vara synlig och ville ha namnen och telefonnumren med på hemsidan. Stefan Blomstrand svarade att efter kontakt med revisorerna så tyckte man att det räckte med gruppmejladresser till såväl dessa som till valberedningen. Morrigan Claesson tyckte ändå att det ska stå namn och telefonnummer. Stefan Blomstrand påpekade att hemsidan ska vara enkel och överskådlig och ska valberedningen stå med namn så borde även revisorer, säkerhets- och utbildningsgrupperna stå med namn och då skulle hemsidan snabbt fyllas av en massa information som skulle motverka enkelheten.

f) Händelser inom föreningarna

Stefan Blomstrand påpekade att inför seminarierna var han intresserad av att veta som händer inom föreningarna. En genomgång ledde till följande sammanställning (där kolumnrubriken OTA står för Olyckor, Tillbud eller Avvikelser):

<u>Förening</u>	<u>Tillstånd</u>	<u>Utbildningar</u>	<u>Personaltillgå ng</u>	<u>OTA</u>	<u>Erfarenheter</u>
AJF	Ja	Ångloksförare, ombordare, växlare	Hyfsad	Ja	Hur få mer folk engagerade i det tekniska
SÅS	Ja	Vistelse i spår	Svår	Ja	Nya aktiva rätt gamla, kvalitetsbrister på ånglok
NJ	Ja	Tjatat om att ställa upp och utbilda – blir inte av	Brist	Nej	Svårt få tag på personal på helger
OJF	Ja	Inga – köpte in JTF-utbildning för pensionärer	Ganska bra – anpassar sig efter när någon kan köra	Nej	Som AJF
SMoK	Ja	Förarutbildning på Yo1s och YBo, personalhelger med utbildning och genomgång av det som hänt under året, repetition av Vistelse i Spår och säkerhetssystemet	God	Ja	Inte få plattform för resandetåg
LJM	BJs	Inga	Hyfsad	Ja	Behov av samarbete
MfGDJ	Ja	Inga	Problem	Nej	Behov av samarbete och ordning på säkerhetsstyrningen
FVJ	NJ	Utför under NJ – examinerat ånglokseldare för linjetjänst	Tomt	Se LJM	Behov av samarbete
NoJK	I Danmark	Behöver någon utbilda någon mer ombordare	Endast Peter V Christensen...	Nej	Saknas
MBV	Ja	Inga utbildningar – väntar på JHRF samordning	Tungt, mest med ombordare		Rekryteringsproblem
DBV	Ja	Årlig avrostningsutbildning	Tunt	Ja	Personalläget ljusnade genom samarbete med SRJmf
BJs	Ja	Examinerat tre eldare i Klippan	God	Se LJM	Har genomfört samhällstjänst med folk med och utan fotbojor.
SKÅJ	Ja	HLR och av ombordare – väntar på JHRF utbildningsplan för att kunna examinera	Problem med att få ombordare	Ja	Rekryteringsbehov

Utöver detta kom följande fram och diskuterades:

Stefan Blomstrand påpekade att på höstmötet 2014 pratades om att engagera fler och yngre och detta skickades med hem till föreningarna. Pierre Marklund påpekade att det kan handla om att göra mer personal mer synlig och presentera dem på turerna. Det är ett moment 22 med en enda med en viss kompetens. Detta kan lösas genom samarbete med andra föreningar.

Stefan Blomstrand påpekade att problemen med att få tag i yrkesaktiv personal mycket handlar om att de har tjänstgöring på sina jobb varannan helg.

Jonas Blomberg påpekade att OJF mest kör rälsbuss som inte kräver så mycket personal.

Anders Johansson berättade att SMOk inte har turer så det räcker till alla som vill köra under året. Man hade incidenter på Inlandsbanan med nära att köra på slipers som låg för nära spåret. Man har stora problem med att man är uppsagda från lokstallet i Falköping vid årsskiftet och det lutar åt att SMOk blir en småländsk förening. Från 2016-01-01 upphör JTF vilket man tittar på – man vill bli ha JTF-regler för fotokörningar.

Morrigan Claesson framhöll att *Landeryds Tåg dagar* är en rätt stor trafikhelg och man hade ett tillbud om att en säkerhetsplugg på S 1277 började läcka och även ett växlingsmissöde som hanterades på plats och mellan föreningarna. 2015-09-07 fick han ett telefonsamtal från en säkerhetschef om mycket som skulle ha hänt och det handlade om att ordföranden i JHRF hade snackat strunt – det var ett tillbud och inte hans sak att lägga sig i detta. Det är väldigt viktigt att JHRF-ordföranden var till för alla. Markus Johansson fyllde på med att dessutom var fel plats och dag i detta rykte. Lars Norlin fyllde på med att även NJs Y1 var inblandade i ryktet. Morrigan Claesson framhöll att denna inte var inblandade.

Stefan Blomstrand meddelade att Jonas Svartlok har berättat vad han har sagt – han hade fått nys om vad som hänt med S 1277 och kontaktat Michael Carlsson eftersom loket använts i NJ verksamhet och de borde då veta om detta för att inte använda loket i deras verksamhet. Det var därför bra att dela informationen om vad som hänt. Det är bra att ha som rutin om att informera inblandade föreningar. Morrigan Claesson vidhöll att det är dåligt att sprida falska uppgifter och det var inte bråttom med fallet med loket. Stefan Blomstrand vidhöll att det var bra att dela med sig av erfarenheter och att skilja på olika funktioner – detta berättade Jonas Svartlok inte som JHRF ordförande utan som stundtals aktiv i NJ verksamhet och då är man ålagd att rapportera incidenter till säkerhetshandläggaren. Lars Norling fick uppfattningen på ett styrelsemöte att det var felaktigheter och att ev NJ Y1 var inblandad. Stefan Blomstrand påpekade att inget som rörde NJ fordon ingick i rapporteringen.

Carl-Erik Olsson tyckte att detta borde utredas för att klaras ut vad som hänt och vem som sagt vad. Stefan Blomstrand tyckte att det var bra att kunna få ta del av utredningen för att dra lärdom. Morrigan Claesson framhöll att säkerhetspluggar behöver gjas om regelbundet och detta var inte gjort. Lars Lindström påpekade det ska göra med rent tenn som smälter vid 237 grader. Stefan Blomstrand påpekade att det därmed var bra att detta kom fram som en erfarenhet för alla.

Peter V Christensen påpekade att NoJK har tillstånd i ett annat EU-land, vilket ska gälla i Sverige, har fordon godkända i Sverige och samarbetar med en svensk operatör om körningar i Sverige. Det var i många år BJs, senare TÅGAB och nu Hector Rail, men man vill hellre jobba tillsammans med föreningar. Jan Långström undrade om man kör i Norge? Peter V Christensen svarade att det gör man för tillfället inte – det är stora problem med detta.

Jan Långström berättade att det var ett tungt jobb att få tillbaka MBV tillstånd, men man lärde sig en hel del av detta. Det har sedan varit ytterligare tillsyn och man väntar på föreläggande. Att vara säkerhetsansvarig är ett heltidsjobb som omfattar omvärldsbevakning m m. Rolf Nord påpekade att man avser att ge ut föreskrift om att TTJ gäller. Han är på väg att ge upp personalrekryterandet. Lars Norling berättade att NJ köpte en tjänst vid ett tillfälle. Stefan Blomstrand framhöll att det är ett problem att färre har behörighet för loktåg med vagnar – de

kommersiella kör mest motorvagnståg. Han ser ett behov av att driva på ombordansvarigutbildningarna. Anders Johansson underströk att man inte ska börja köpa personal – då blir man av med de ideella. Lars Lindström påpekade att det är inplaneringsfråga – varför ta på sig körningar innan man har personal? Anders Johansson och Rolf Nord svarade att SJ-förare bara har sitt schema en månad i förväg, men planering av resor pågår ett halvår i förväg.

Stefan Blomstrand påpekade att även Trafikverkets tilldelning av tåglägen är ett problem. Morrgan Claesson påpekade att det blivit mycket bättre. Jan Långström såg ett behov av kurser i rekrytering och mediakontakter. Man fick på pålsen för brist på avvikelserregister och tänker på hur det ska se ut – det ska vara säkerhetsrelaterat. Stefan Blomstrand undrade om sållningen ska utföras av den som avser att rapportera eller hos säkerhetsansvarig? Jan Långström svarade att det ligger på den säkerhetsansvarige – hellre rapportera en gång för mycket än för litet. Transportstyrelsen har frågat mycket mer efter befogenheter m m. Pierre Marklund framhöll att de även frågar vilket mandat man har och efter delegering.

Anders Johansson föreslog att få till ett gemensamt sätt att hantera ärendena tas upp på säkerhetsseminariet. Jan Långström framhöll att man ska dela med sig av sina misstag. Stefan Blomstrand framhöll att i JHRFs forum, som är lösenordskyddat, finns det en del för detta och som är utmärkt ställe för erfarenhetsdelning.

Pierre Marklund påpekade att man hade en olycka med dressin med personskada genom att de som hyrt dressinen kört för fort. Transportstyrelsen ringde men kom fram att detta inget var för Transportstyrelsen. DBV har regler, men dressinhyrarna följer inte alltid dessa. Vederbörande mår dock bra nu. Man har bra samarbete med en helt annan förening, en teaterförening, och det innebär bra mediabevakning kring evenemang. Man skulle ha nytta av en utbildning om mediakontakter. Stefan Blomstrand påpekade att i TJF och KV lades operativa arbetsledning in som presskontakt med en liten instruktion inför sådana.

Anders Johansson berättade att han hade kontakt med MSB om kurs i mediabevakning och hantering av räddningstjänsten, men den var för dyr varför JHRF tackade nej – har föreningarna någon kontakt att förmedla vore det bra. Pierre Marklund undrade om hjärt- och lungräddning (HLR) ingår i ombordarnas utbildning? Stefan Blomstrand svarade att de ska ha gått denna utbildning för att få gå ombordare-kursen. Anders Johansson berättade att *Röda korset* har HLR-utbildning och Jan-Anders Johansson berättade att det har även Civilförsvaret. Rolf Nord berättade att i Norrbotten har Landstinget sådana för företag. Pierre Marklund berättade att DBV har FAS3-anställda som hela tiden kräver nyutbildning eftersom de byts ut.

Pierre Marklund berättade att DBV har haft en som gjorde samhällstjänst hos föreningen och som sedan stannade kvar som ideellt engagerad.

Carl-Erik Olsson undrade vilka föreningar som var inblandade i Landeryd? Stefan Blomstrand svarade att det var LJM som kör på BJs tillstånd och att FVJ var inhyrda av dessa med fordon och personal. Carl-Erik Olsson fortsatte med att han hört om en hjulplatta på vagn. Morrgan Claesson svarade att det handlade om att en person inte nödbromsade när han borde ha gjort det. Stefan Blomstrand påpekade att det handlade om mekaniska fel och hanteringen av detta. Han undrade om detta har föranlett några säkerhetsstyrningssystemändringar? Morrgan

Claesson svarade att FVJ får axel och buffertar och att man kan skriva in att bromsar på sådana vagnar ska vara avstängda under transport i långa tåg. Stefan Blomstrand föreslog att föreningar som har sådana vagnar ska gå samman om regelverk eller andra åtgärder. Rolf Nord föreslog att sätta krav på personal om att hör man att bromsen inte släpper så ska man dra i nödbromsen. Man ska även vara medvetna om hur äldre bromssystem fungerar och vilket underhåll de kräver.

Lars Lindström sammanfattade genomgången av läget i föreningarna att det verkar vara stora problem med rekrytering av personal och utbildning av dessa – hur löser man detta? I alla sammanhang framhålls rekrytering och lösningen på detta är personliga kontakter, men de unga är inte så lätta att rekrytera. Christian Andersson framhöll att det ideella tänket inte finns bland unga – de vill ha betalt. Jan Långström framhöll att detta även gäller alla andra föreningsliv. Stefan Blomstrand påpekade att det gäller att få föräldrar att betona det ideella.

Stefan Blomstrand framhöll att Transportstyrelsen ställer krav på att delge sin personal och att personal ska vara delaktig, varför man ska hålla en genomgång varje år med denna personal. Man ska kunna informera om kvantitativa och kvalitativa säkerhetsmål och ska ha genomgång om detta. Lars Lindström påpekade att de dessutom ska protokollföras. Christian Andersson påpekade att det svårt att få personal att ställa upp på dessa möten. Anders Johansson påpekade att några utbildningar måste repeteras vart tredje år: HLR, Vistelse i Spår och elskydd. Rolf Nord påpekade att många har möjlighet att gå HLR-kurs på sitt jobb.

9 Transportstyrelsen

a) Förändrade regelverk

Anders Svensson påpekade att det varit många remisser under året och svaren på finns i Spårburen och på hemsidan. Stefan Blomstrand berättade att det kommit en ny föreskrift från Arbetsmiljöverket. Lars Lindström undrade vad remissvaren handlar om? Anders Svensson svarade att mycket handlar om den ofta använda och för museitågen på statens spår felaktiga termen *museijärnväg* – den bygger nog tyvärr på direktöversättning av den i EU-direktiv använda termen *Heritage Railway*, när ofta i stället termen *Heritage Train* borde användas – här finns arbete för FEDECRAILs HOG-grupp. Lars Lindström undrade vad annat som besvarats? Anders Johansson svarade att det har handlat om avgifter och tillstånd. Stefan Blomstrand påpekade att det *särskilda tillståndet* blir licens och säkerhetsstyrningssystem – detta finns på hemsidan. Lars Lindström undrade vad som händer? Stefan Blomstrand svarade att Micke Däckfors har koll på detta. Lars Lindström noterade att JHRF får en del konstiga remisser som man borde låta bli att lägga tid att svara på. Anders Svensson svarade att JHRF försöker svara på det mesta för att visa att man finns, är att räkna med och därmed få fler remisser – även de viktiga.

10 Trafikverket forts

a) TTJ

Lars Lindström påpekade att Trafikverket jobbar med detta och undrade om man har någon från JHRF som sitter med i denna grupp? Stefan Blomstrand svarade att han har suttit med i denna grupp, men inte fått kallelser till möten, men 2015-10-15 blir det ett möte i Borlänge som han ska vara med på. Lars Lindström om det kommit uppgifter från BTO? Morrgan Claesson och Stefan Blomstrand svarade att ingen information har kommit från dem. Stefan Blomstrand fyllde på med att BTO nyligen har tagit i detta och TTJ blir helt lika JTF till att börja med. Anders Johansson påpekade att bakgrunden är att Transportstyrelsen inte ska skriva operativa föreskrifter, varje operatör skulle göra själv vilket JHRF påpekade var idiotiskt i Almedalen.

b) ERTMS

Anders Johansson berättade att i Danmark håller man på att projektera ETCS på ett nordsjäländskt ånglok. I Danmark ska infrastrukturförvaltaren bekosta detta för museifordon och installationen blir med svensk STM. Rolf Nord berättade att DSB kommer att äga utrustningen på DSB fordon, mindre operatörer äger den själva. Anders Johansson fyllde på med att signalprogrammet måste utrusta icke-kommersiella fordon – i Näringsdepartementet var man inne på något liknande. Men det hinner hända mycket innan dess. MBV och ÖJS är redan omringade av ERTMS. Rolf Nord påpekade att det är positivt att det inte skulle bli på ERTMS på Malmбанan innan det fungerar på andra banor. Anders Johansson påpekade att STM fungerar, så man har mindre problem på ATC-sträckor. Rolf Nord påpekade att det har varit många problem för *Norrtåg* som får starta upp från början vilket tar fem minuter.

11 Tågoperatörerna

Anders Svensson framhöll att JHRF har haft en tydlig nytta av medlemskapet genom att få information om utvecklingen på GSM-R och 3G / 4G-området att förmedla till medlemmarna.

12 Övriga frågor

a) Kontakter med infrastrukturministern

Morrgan Claesson påpekade att han erfarit att Jonas Svartlok pratade med infrastrukturministern och vill veta vad det handlade om. Anders Johansson svarade att de presenterade JHRF och våra problem, hon hade läst på informationen hon fått och föreslog träff till hösten – JHRF har påmint om denna träff.

b) Filterleverantörsnamn

Lars Norling undrade vad filterleveratören hette? Anders Johansson svarade att de heter *Kaelus* – man kan söka på Trafikverkets samexistens-hemsida för att få information om vilka säljare som finns. Jan Långström påpekade att det finns två tillverkare. Anders Johansson fyllde på att för telefoner finns Malux och Funkwerk. Han har en film att visa. Det lilla filtret har 1,5 dB dämpning. Telefon till Johan Nordhall är 073-422 86 33, mejl johan.nordhall@kaelus.com.

c) Kontanter

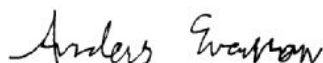
Carl-Erik Olsson framhöll att bankerna inte vill ha med pengar att göra – man kan inte få in kontanter på sina konton på bankerna. Han önskade redogörelser för lösningar. Stefan Blomstrand rekommenderade att skaffa *Swisch!* Carl-Erik Olsson fortsatte med att det är populärt med kortläsare eftersom det är svårt att hitta banker som vill ta emot pengar utan frågor. Lars Lindström hade inga upplevda problem med detta. Lars Norling berättade att NJ får lägga sedlar i påse och tala om hur många av var typ det ligger i påsen. Många påpekade att sådant kräver avtal med *Loomis*. Olika lösningar redovisades. Carl-Erik Olsson berättade att FVJ hyr kortläsare och att det finns lösning till smarta telefoner. Pierre Marklund svarade att det senare handlar om *iZettle* och liknande. Lars Norling berättade att NJ använder sådana på tåget. Rolf Nord berättade om sina kontakter med småföretagare om myntinlämning. Pierre Marklund framhöll även behovet av registrerande kassaregister vid omsättning över två basbe-
lopp.

d) Inköpsställen

Lars Lindström påpekade behovet av tips på inköpsställen för förbrukningsmaterial m m och föreslog att lägga upp detta på hemsidan. Stefan Blomstrand svarade att det finns avdelningen *Tips* på forumet. Anders Johansson föreslog att ha en träff om installation av filter. Stefan Blomstrand berättade att forumet kommer man åt genom att lägga upp användarnamn och lösenord och få bekräftelse från forumadministratören. Pierre Marklund såg ett gemensamt intresse av att få bra pris på vagnhallar. Morrgan Claesson föreslog att leta efter lantbruks-hallar. Anders Johansson påpekade att det finns en tidning, *ATL*, som bara handlar om lantbruksmaskiner och där kan man hitta begagnade hallar.

13 Mötets avslutande

Pierre Marklund tackade för gårdagens utfärd. Anders Svensson tackade Lars Lindström och Stefan Blomstrand för arrangemenagen och framhöll den oväntat bra närvaron. Stefan Blomstrand tackade för närvaron och framhöll att många viktiga frågor blivit avhandlade. Lars Lindström framhöll att det även dykt upp många nya ansikten. Lars Lindström avslutade mötet 14:10 och hälsade välkommen till lokstallet.



Anders Svensson