

2008-02-28

Protokoll fört vid MRO Höstmöte 2007-10-06—07

Plats: Hesselbysalen, Gotlands Hesselby

Tidpunkt: 13:30

Deltagare enligt nedanstående lista

Närvarande:***MRO***

Thomas Lange, ordförande (punkt 20, fr punkt 23)

Daniel Nicklasson, sekreterare

Björn Perneborn, TRI-gruppen

Johan Vinberg, kassör

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg

Lars Johansson

Per-Olov Söderpalm

Böda Skogsjärnväg

Lars-Peter Åhs

Gotlands Hesselby Jernvägar

Staffan Beijer

Anders "Ante" Svensson

HWJ/Förvaltnings AB Smålandsbanan

Magnus Andersson

HWJ/Tjustbygdens Järnvägsförening

Magnus Eriksson

Björn Karlsson

Jädraås—Tallås Järnväg

Håkan Nordenadler

Björn Olsson

Museispårvägen Malmköping AB

Björn Lundgren

Ulf Stenberg

Nora Bergslags Veteranjärnväg

Rune Bergstedt

Skara—Lundsbrunns Järnvägar

Anders Eckerberg

Mikael Blixt

Mf Skånska Järnvägar

Christer Karlsson

Ingela Karlsson

SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg

Lars Granström

Jan Winberg

Mf Östra Södermanlands Järnväg

Örjan Karlsson

Hans Wicklund

2008-02-28

Gäster:**Arbetets museum**

Torsten Nilsson (t o m punkt 22, dock ej punkt 20)

FEDECRAIL

Sten Erson-Wester

Gestaltningbyrå

Magnus Hjelte (fr punkt 23)

JärnvägsInfo-Förlaget

Anders Svensson

JärnvägsHistoriska RiksFörbundet

Anne-Marie Olovsson (t o m punkt 25)

1 Årsmötets öppnande

Johan Vinberg och Daniel Nicklasson förklarade – i Thomas Langes frånvaro – mötet öppnat.

2 Fråga om kallelse skett korrekt och i tidMötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.3 Fastställande av dagordning

Följande punkter anmäldes under punkt 26 Övrigt:

- Hans Wicklund anmälde *JvS synpunkter på ÖSIJ interna organisation.*
- Anne-Marie Olovsson anmälde *Slipers med kreosot.*
- Anders Svensson anmälde *Kontaktperson i arvsfrågor.*
- Ansvarsförsäkringen anmäldes.
- Lars-Peter Åhs anmälde *JvS krav på interkontroll.*

4 Val av mötesordförandeTill mötesordförande **valdes** Staffan Beijer.5 Val av mötessekreterareTill mötessekreterare **valdes** Anders Svensson6 Val av justeringsmanTill justeringsman **valdes** Sten Erson-Wester7 Redovisning av MRO verksamhet och bokslut

Daniel Nicklasson föredrog verksamhetsberättelsen (som sänts ut som MRO-aktuellt 7/07) och sammanfattade denna med att höstmöte ägt rum hos SkJ i Brösarp, vårmöte i Valla i Linköping med besök hos JMF, att BösJ blivit ny fullvärdig medlem och KUJmf ny associerad d:o, att man bevakat JvS-frågor, jobbat tillsammans med JHRF, If och Marsh och åstadkommit en ny ansvarsförsäkring samt paket för övriga försäkringar, genomfört statikinsamling, att Thomas Lange medverkat i RAÄ bidragsuppföljningsmöte, att ett samverkansavtal tecknats mellan JHRF och MRO, att SJVM fått ett museiråd, dock utan deltagande av JHRF eller MRO, att Thomas Lange och Johan Vinberg deltagit i FEDECRAILs konferens i Odense, att man samverkat med ArbetSam och Arbetets museum samt att det förekommit kontakter med/om SJVM, MRO-korten, FpS och Tågsommar. Sten Erson-Wester påpekade att ungdomsläret inte bara försökte arrangeras utan också ägde rum under verksamhetsåret, i augusti. **Beslutades** lägga till *vilket blev genomfört augusti 2007* till verksamhetsberättelsen. En fråga om museirådet ställdes och Anne-Marie Olovsson svarade att hon tar upp detta i sin JHRF-dragning.

2008-02-28

Johan Vinberg redovisade MRO ekonomi – en resultat- och balansräkning delades ut under söndagen. Han berättade att MRO-korten för 2007 kom bort på Hjulmarknaden 2006 och fick tryckas upp på nytt – dessa ska skickas ut i fortsättningen. Mycket av de redovisade kostnaderna är olika resekostnader. Ytterligare kostnader och bidrag kommer att tillkomma avseende radioprojektet. Björn Olsson frågade om kostnaden för Previa-avtalet? Johan Vinberg svarade att det skulle ge en reducerad kostnad, men dessa fungerar inte på helger så detta avtal visade sig inte behövt. Han rekommenderade i stället kontakt med kommunerna och berättade att SRJmf tecknat avtal med Uppsala kommun. Anne-Marie Olovsson påpekade att detta även kan tas med i försäkringsupplägget.

8 Revisorernas rapport

Daniel Nicklasson läste upp revisionsberättelsen, vilken tillstyrkte fastställande av balansräkningen och ansvarsfrihet för styrelsen samt överförande av överskottet. Denna **lades** till handlingarna utan kommentarer.

9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

Mötet **beviljade** styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

10 Valberedningens förslag till styrelse för MRO

Staffan Beijer hade erhållit Sven Fredéns förslag, som föreslog omval av samtliga.

11 Val av ordförande i styrelsen

Till ordförande **valdes** Thomas Lange.

12 Val av två ledamöter i styrelsen

Till ledamöter **valdes** Daniel Nicklasson och Johan Vinberg.

13 Valberedningens förslag till revisor och revisorssuppleant

Staffan Beijer hade erhållit Sven Fredéns förslag, som föreslog omval av samtliga.

14 Val av en revisor och en revisorssuppleant

Till revisor **valdes** Gösta Carlsson
och till revisorssuppleanter **valdes** Sven Fernqvist.

15 Valberedningens förslag till eventuella övriga funktionärer

Staffan Beijer hade erhållit Sven Fredéns förslag

16 Val av övriga funktionärer

Johan Vinberg påpekade att denna punkt utgått och meddelade vilka funktionärer styrelsen har utsett:

- Mattias Månsson, banteknisk grupp
- Tobias Bengtsson, ångloksgrupp. Christer Karlsson meddelade att denne gått ut flera gånger med upprop, dock utan gensvar.
- Björn Perneborn, TRI-grupp

Sten Erson-Wester erbjöd sig att även i fortsättningen fungera som juridisk konsult. Lars Granström underströk att om intresse saknas går det inte att driva grupper – t ex fungerar den signaltekniska gruppen f n inte. De aktiva har inte tid och anser sig redan ha nätverk, men nya medlemmar och funktionärer kan behöva kom in i dessa nätverk, varför styrelsen får ta på sig att driva på grupperna och hänvisa intresserade och frågar till dem.

2008-02-28

17 Val av valberedning

Mötet föreslog omval.

Till valberedning **valdes** Sven Fredén (sammankallande) och Christer Karlsson.

18 Förslag till budget och årsavgift

Johan Vinberg berättade att FVJ önskar bli ny associerad medlem – de har varit ”inofficiell” medlem utan avgift något år, men går med på att bli associerade och betala avgift. RLJ och FGT kan bli nya medlemmar (eller associerade). Till ett internationellt ungdomsläger har 10 000,- avsatts – tyska och lettiska organisationer betalar också för detta. Sten Erson-Wester påpekade att David Morgan gav personlig garanti för årets läger – Ungdomsstyrelsen beviljade tyvärr inget EU-bidrag till detta. Denna budget **fastställdes**. Johan Vinberg föreslog 2 500,- i medlemsavgift för fullvärdiga medlemmar respektive 500,- för associerade medlemmar. Dessa medlemsavgifter **beslutades**.

19 Redovisning från MRO arbetsgrupper

a) TRI-gruppen

Björn Perneborn berättade att texten är skriven och genomgått. Texten är uppdelad i en allmän del och en trafikledningsdel – den förstnämnda är genomgången. Efter ytterligare ett arbetsgruppsmöte bör en remissutgåva kunna sändas ut, som man hoppas vara klar med till vårmötet, men det kan bli senare och så fall blir det remiss efter sommaren. Rune Bergstedt undrade om den blir tryckt i två delar att delas ut separat? Björn Perneborn svarade att det kan bli så, men den kan också publiceras som en datafil att redigera för eget bruk (stryka det man ej använder, lägga till mer om det behövs). Rune Bergstedt påpekade att om man trycker den själv så bör det genomföras samtidigt som andra banor gör det. Björn Perneborn framhöll att gruppen gör en mall, men varje förening fastställer själv sin TRI – gruppens förslag går dock till JvS och på remiss samtidigt. Rune Bergstedt undrade om alla förväntas trycka den själv? Björn Perneborn svarade att så kan det bli, såvida man inte använder mallen rakt av. Staffan Beijer undrade hur detta skulle hanteras mot JvS? Björn Perneborn svarade att varje förening ansöker själva, men kan då hänvisa till att man bygger sin säkerhetsordning på MRO TRI.

20 Rapport från försäkringsmöte i Stockholm

Thomas Lange berättade att han varit på ett möte hos Marsh, vilket hölls i god anda. Det planeras en försäkringsreferensgrupp till Marsh och banorna kommer att bli tillfrågade – avsikten är att få representanter från ca 2—3 MRO-föreningar i gruppen. (Detta avhandlades på söndagen; sekr anm.)

21 Hälsning från JHRF – redovisning av större JHRF-frågor

Anne-Marie Olovsson presenterade sig: Hon har bl a jobbat på JvS och BV, bl a med TRI, var egen konsult några år och kom sedan tillbaka på BV och sysslade då bl a med transportpolitik och SJVM trafikeringstillstånd, men är nu arbetsökande. I JHRF kom hon med i styrelsen på vårens årsmöte. JHRF har den senaste tiden sysslats med lagar och förordningar och aktiverat sig i ERA-sekretariatet. Arbetet där är särskilt intressant för JHRF-föreningarna – MRO-föreningarna han enklare att få undantag. ERA är JvS europeiska motsvarighet, med en svensk som chef för säkerhetsavdelningen. ERA-sekretariatet har tillkommit för att JvS ska få branschens synpunkter för nya TSD, som omfattar allt mer – de som driver verksamhet på egna och isolerade banor är relativt förskonade från dessa TSD:er. ERA-sekretariatet har utarbetat ett strategidokument som berättar hur man ska prioritera frågorna. Hon berättade att hon under senaste – och för hennes första – ERA-mötet höll tyst tills nästa sista punkten, då hon påpekade att marknadsöppnande av banor är mindre bra för föreningarna, säkerhet däremot är viktig även för dem. Hennes dragning gav resten av sekretariatet flera aha-upplevelser, särskilt när hon påpekade att möjligheten att få med nostalgiska tåg kan vara ett lyft för de kommersiella aktörernas jippon, men för att det ska vara möjligt även på längre sikt måste det tas hänsyn till de villkor föreningarna lever under för att dessa ska kunna vara kvar – hon påpekade särskilt att man inom ”bevarandebansbranschen” är ideella. JvS GD tyckte att detta var viktiga synpunkter som man inte tänkt på tidigare.

BV har meddelat att de ska skicka förslag endast till JHRF, men tycks ha skickat till alla infrastrukturförvaltare. Hon önskar prata med de MRO-medlemmar som (också) kör på BV nät.

2008-02-28

BV har numera en beställar-utförarorganisation och SJVM har hamnat på avdelningen verksamhetsstöd. Det *Museiråd* som har tillsatts ska ha representanter från beställardelen, bl a Lars Berggrund, och två museer, Tekniska och Nordiska museerna, samt JvmV. Museirådet ska enligt muntlig uppgift endast se hur BV driver SJVM. JHRF har skrivit brev till BV om detta, men dock ej fått något (officiellt) svar. I brevet har man påpekat att ska SJVM (enligt instruktionen) allmänt verka inom järnvägsbevarandesektorn så ska även JHRF/MRO vara representerade.

Hon har även börjat skicka info-mejl till JHRF-medlemmarna som även går till Thomas Lange. Johan Vinberg berättade att denne sprider dessa till MRO-medlemmarna.

Anne-Marie Olovsson berättade att hon önskar bilda en ERA-referensgrupp med representanter för JHRFs medlemmar. Denna grupp ska även jobba med nya föreskrifter. Hon har börjat snegla på frågan att åstadkomma gemensamma d:o – att söka om trafikeringsstillstånd enligt den nya lagen skulle förenklas av att kunna hänvisa till gemensamma JHRF-föreskrifter – det minskar arbetet med ansökningarna och förenklar lån av personal. SJVM måste förändra sina föreskrifter och dessa gemensamma regler kan även ensas med dem. Ett gemensamt personalregister är på gång och även här håller SJVM på med ett liknande arbete, vilket kan ensas.

22 Hälsning från ArbetSam och Arbetets museum

Torsten Nilsson framhöll att banorna bedriver en mycket viktig verksamhet men att även MRO styrelse bedriver en viktig verksamhet som behöver pengar. Dessa ska man försöka ”klämma” fram från *Kulturrådet*, som har ett stöd för *centrala amatörorganisationer*, vilket i år har ökat med nya, friska, miljoner. Denna möjlighet ska undersökas mer i december. Arbetslivsmuseerna har fått 4 MSEK/år i sju år att jämföra med tillsammans 600 MGBP till brittiska motsvarigheter under 14 år. Alltså ska man försöka få upp arbetslivsmuseistödet, gärna med en nolla till. Man önskar etablera kontakt med kulturministern, t ex för att diskutera möjligheten för ”vår” sektor att erhålla kasinomedel. Det kommer att äga rum seminarier om arkivering om bilder på olika ställen under hösten och arkivutbildningar efter nyår. Det finns ett förslag om att genomföra en arbetslivsmuseernas dag, där man kan köra sin vanliga verksamhet, men passa på att bjuda in en politiker till denna. Tanken är också att då samla in pengar till ett specifikt projekt och 2008 skulle det bli segelfar-tyget *Isolda*, som behöver 14 MSEK. Staffan Bejer tackade för den entusiastiska dragningen.

23 Hälsning från FEDECRAIL

Johan Vinberg inledde med att berätta om vårens årliga konferens i Odense, där det tyvärr saknades nordiska ”vanliga” deltagare. Till dessa konferenser brukar man bl a bjuda in lokala politiker och historiker med helikopterperspektiv. En sådan historiker påpekade att vindkraftverken har förstört många danska landskap. Många inom järnvägsbevarandesektorn har tekniska perspektiv, FEDECRAIL-styrelsen har ambitionen att vara kulturell och samhällstillvänd. På konferenserna arrangeras intressanta seminarier och man har glädje av att vara med på dessa konferenser. De omfattande kringaktiviteterna krävs för att intresserade engelsmän ska delta i konferenserna och hjälpa till att finansiera dem. Magnus Andersson undrade om det var dags för en konferens i Sverige? Johan Vinberg svarade att det fanns idéer om samarbete med en dag i Skåne denna gång, men det blev inte av. MRO är dock beredda på att vara reservarrangör om någon annan organisatör hoppar av, i så fall skulle konferensen kunna äga rum i Skåne och Småland. Därmed slutade lördagens förhandlingar.

Söndagens förhandlingar inleddes med att Sten Erson-Wester framhöll att konferenserna även är ett bra tillfälle för benchmarking. Det brukar arrangeras 6–7 seminarier inom områden som säkerhet, försäkringsfrågor, emissioner m fl. Nästa konferens äger rum i Salzburg i april 2008. FEDECRAIL har en hemsida www.fedecrail.org där man kan läsa mer. Hemsidan har den tyske vice ordföranden hand om.

Han fortsatte med att berätta att organisationen har fyra styrelsemöten per år och att årsmötesprotokollen distribueras till MRO-medlemmarna. Han uppmanade intresserade att skicka mejl till FEDECRAIL (adresser, se nedan; sekr anm) för internationella kontakter. Man har en arbetsgrupp för säkerhetsfrågor, där Sven Fredén ingår, och Brian Simpson som EU-kontaktperson samt försöker påverka enskilda länder (s myndigheter) vid behov. I maj 2007 var det ett större event i Europaparlamentet med bl a representanter för järnvägsbranschen för att berätta vad FEDECRAIL och museibanorna sysslar med, för att bl a öka möjligheten till samhällsstöd. Verksamheten är dock kostsam, t ex har sjösättningen av Riga-charter kostat (en svensk översättning av denna finns på MRO hemsida). FEDECRAIL har en ansträngd kassa, bl a för att man är garant för Steam-rail-net, ett av Grekland lett projekt med felinvesteringar som följd, för att Odensekonferensen gick med förlust samt för att vissa medlemmar ej betalat sin medlemsavgift. En professionell EU-konsult har knutits till FEDECRAIL och adjungerats till styrelsen – man avser på inrådan av denne lämna in en ansökan om att få 98 340 EUR för ett år ur en kulturpott för att kunna anordna ett kansli i Budapest där dessutom en medlemskapskan-

2008-02-28

didat finns. En person som jobbar heltid kan även serva medlemsorganisationerna. En viss ökning av medlemsavgifterna till FEDECRAIL avses det bli. En grupp jobbar med ett FEDECRAIL-kort som även avses ge FEDECRAIL intäkter.

Det under flera år diskuterade internationella ungdomsutbytet har äntligen kunnat förverkligas. En europeisk Tågsommar är på gång – man uppskattar Tågsommar mycket i Europa – beslut togs i Odense i våras om att få till en europeisk d.o. FEDECRAIL har engagerat sig i *Europa Nostra* som är verksam inom kulturområdet och vars syfte är kulturbevarande av värdefulla miljöer. Inom denna organisation har man ej haft med järnvägssektorn och FEDECRAIL arbetar nu på detta. Rune Bergstedt påpekade att Nora järnvägsmiljö (som en del av Nora stadsmiljö) faktiskt har fått den årliga Europa Nostra-utmärkelsen för några år sedan. Sten Erson-Wester fortsatte med att man även kan vara individuell medlem, vilket ger inbjudan till konferenser och nyhetsbrev och uppmanade de närvarande att gå med i detta samarbete. Dessutom finns möjlighet till medlemskap i *Friends of FEDECRAIL*, vilket kostar 25 EUR/år. FEDECRAIL efterfrågar bidrag och redaktör till sitt nyhetsbrev... I våras var det 23 medlemsländer i FEDECRAIL – det är medlemmar på gång från Serbien, Ungern, Schweiz och det danska spårvägs museet.

Anne-Marie Olovsson påpekade att det är väldigt mycket på gång inom EU – en av de stora frågorna är certifiering av verkstäder vilket kommer att krävas för att komma ut på BV nät. ”Mecka” med lok är en stor del av föreningarnas verksamhet varför man vill renovera och underhålla själva. F n är det frivillig certifiering p g a brist på svensk lagstiftning, men det kommer sådana vad det lider... Hon undrade vad FEDECRAIL har gjort åt detta? Sten Erson-Wester svarade att man försöker följa EU-initiativen, men det kan inträffa att något missas. Han hade tagit upp en annan EU-fråga i FEDECRAIL styrelse. Anne-Marie Olovsson undrade om övriga FEDECRAIL-medlemmar har reagerat på detta med krav på certifierade verkstäder? Sten Erson-Wester svarade att han ska undersöka detta. Han undrade om det fanns intresse för partnerjärnvägssamarbete med andra länder? Magnus Andersson anmälde intresse för detta för HWJ räkning. Avslutningsvis meddelade Sten Erson-Wester ett antal mejlkontakter:

- erson-wester@fedecrail.org
- kooy@fedecrail.org (sekreterare)
- echensperger@fedecrail.org (nyhetsbrev)
- jones@fedecrail.org (EU-konsult)

24 Tid och plats för MRO vårmöte

Magnus Andersson föreslog möte 2008-03-08 i Linköping och Åtvidaberg med besök på *ÅSSA-museet*. Detta **förordades**.

Lars-Peter Åhs anmälde att BösJ preliminärt var intresserade av att arrangera höstmötet 2008 i Böda i samband med Mikaelmäss på Öland, vilken äger rum i slutet av september och då banan ändå är igång.

25 Övriga frågor

a) JvS synpunkter på ÖSIJ interna organisation och internkontroll

Hans Wicklund berättade att JvS när ÖSIJ bytte trafikchef avkrävde CV för denne. Anne-Marie Olovsson svarade att detta står i lagstiftningen och att det har gjorts i samband med andra ansökningar samt att det har pratats med museibanorna om detta – det har med säkerställande av kompetens att göra. Magnus Andersson, Lars-Peter Åhs, Björn Olsson och Christer Karlsson berättade att detta har även deras respektive föreningar råkat ut för i samband med ansökningar – i det förstnämnda fallet avseende brobesiktningsbehörighet. Anne-Marie Olovsson påpekade att detta är personberoende hos JvS – det är olika krav beroende på vem som frågar... Jan Winberg påpekade att förutom CV krävdes konkursfrihetsbevis m m för styrelsen. Johan Vinberg påpekade att detta var uppe i samband med JvS besök på JHRF höstmöte 2006 – JvS vill ha dokumenterat vad man sysslat med, vilket även gäller autodidakter, även om styrelsen har förtroende för dem.

Lars-Peter Åhs berättade att BösJ har fått papper om internkontroll som gäller kommande verksamhet och undrade vad detta kommer att få för effekt? Anne-Marie Olovsson att detta är en förändring p g a det nya säkerhetsdirektivet, vilket inneburit att JvS nu såg en chans att ändra till säkerhetsstyrningssystem, men även med ändring av innehållet. Det är mer inriktning på mål och innehåll – en handbok kan vara på gång men den kanske inte hjälper... Dessutom är det klara skrivet i det nya dokumentet att man måste hålla reda på vad som är på gång inom EU och Sverige, varför en referensgrupp är på gång inom JHRF (jfr ovan; sekr anm), vilket är bra även gentemot JvS. Samarbete krävs genom detta nya förfarande och där kan JHRF och MRO vara till hjälp. De som erhållit tillstånd efter 2007-07-01 ska följa de nya bestämmelserna, övriga ska söka om sina trafikeringsstillstånd, men man behöver kanske bara skicka in sina säkerhetsstyrningssystem. Det kan dessutom vara olika krav som infrastrukturförvaltare och trafikutövare. Resultatet blir en ut-

2008-02-28

ökad säkerhetsordning. Johan Vinberg föreslog att MRO kallar till ett speciellt seminarium med Anne-Marie Olovsdotter som föredragande. Anne-Marie Olovsdotter undrade om ett sådant seminarium borde vara gemensamt för MRO och JHRF medlemmar? Thomas Lange föreslog att frågan tas upp i *Samspar*. Magnus Andersson tyckte att detta går från stor förvirring till mindre d:o. Rune Bergstedt såg det som konstigt att var och en ska behöva utforma bromsbesiktningföreskrifter. Daniel Nicklasson svarade att det är olika banor, med olika säkerhetsmål, olika risker samt särskilda mål – därför är det ett bättre system att själva jobba med detta inom vissa ramar.

b) Slipers med kreosot

Johan Vinberg berättade att han hade pratat med den informelle miljörådgivaren Bobo Lönnemyr som berättat att *Kemikalieinspektionen* har vaknat till liv efter att man inom EU har tagit upp hanteringen av olika miljögifter, där Sverige har fått ta frågan om kreosot, p g a av detta mest i finns Norden. Det kan bli läge för att totalförbjuda det och vad ska man i så fall använda i stället? Anne-Marie Olovsdotter påpekade att BV då får en underbar ursäkt för att lägga ner många banor – det kan först bli förbud mot nyinläggning av kreosotimpregnerade sliprar men senare även mot tidigare inlagda d:o. En inofficiell remiss lär vara på gång, Thomas Lange berättade att MRO har fått denna (har sedermera sänts ut till medlemsföreningarna per mejl; sekr anm). Det kan vara ett hot mot hela denna sektor. Lars Johansson påpekade att andra impregneringar kan utredas i andra länder och det kan leda till vad som helst... Rune Bergstedt fyllde på med att kreosotslipers, men ej arsenik-d:o, kan brännas i Karlskoga värmeverk. Thomas Lange framhöll att det vore värdefullt att avvakta GHJ erfarenheter av andra impregneringsmedel. Sten Erson-Wester underströk att kulturhistoriska och andra värden måste bevakas i remissvaret.

c) Kontaktperson för arvsfrågor

Anders Svensson informerade om att en artikel, baserad på en artikel i en brittisk tidskrift, om bevarande av det järnvägsfotografiska kulturarvet (och d:o avseende dokument, tidtabeller, böcker o s v) varit införd i TÅG 6-7/07, vilken refererats i FpS 2/07 (sid 14). I denna artikel framhölls bl a att det är viktigt att enskildas samlingar i skingras vid deras frånfalle, varför ett antal riks- och rikstäckande organisationer, bl a MRO, borde ha en kontaktperson i arvsfrågor. Det gäller då särskilt att bevaka vilka samlingar som kan ha ett nationellt intresse, och därför överlåtas på t ex SJVM, och vilka som huvudsakligen har ett regionalt intresse och därför i stället kan vara intressanta för förening(ar) och museer inom denna region.

d) Ansvarsförsäkringen

Björn Olsson berättade att JtJ och dess försäkringsbolag kom fram till att 10 MSEK var ett lämpligt ansvarsförsäkringsbelopp, men JvS tyckte att det ska vara 50 MSEK – var kommer denna senare siffra från? Har någon försökt förhandla om detta med JvS? Lars-Peter Åhs berättade att man kom i dialog med JvS vilket gav 10 MSEK som sådant belopp, men den av JHRF/MRO erbjudna försäkringen med sitt högre ansvarsförsäkringsbelopp verkade något bättre ändå. Sedan ändrade sig JvS med fyra dagars varsel – också därför gick man ändå med i JHRF/MRO-försäkringen. Anne-Marie Olovsdotter berättade att bakgrunden är Vägverkets krav på 300 MSEK, men som en kompromiss kom JvS fram till ett mindre belopp, 50 MSEK, för museibanor. Det borde gå att visa på möjligheten till ett ännu lägre belopp med riskberäkningar. Thomas Lange påpekade att en livslång livränta för unga personer kan kosta mycket. Anne-Marie Olovsdotter påpekade att försäkringsmänniskorna inte visste att JHRF medlemsföreningar har samma säkerhetskrav som de stora operatörerna. Magnus Andersson underströk att premien påverkas av skadekostnaden för stor händelse multiplicerat med risken för en sådan.

Anne-Marie Olovsdotter tackade för att hon haft möjlighet att delta i MRO-mötet och hälsade att de MRO-föreningar som har anslutning till BV spår bör mejla till henne.

26 Redovisning från MRO/FEDECRAIL ungdomsläger

Thomas Lange berättade att engelsmän misslyckats med att ordna ett sådant läger i två år – SSS/MUMA ordnade detta med erfarenheter av sina egna tidigare d:o. Man sökte pengar från ungdomsstyrelsen, men fick avslag, eventuellt p g a att arrangemanget innehöll för lite sociala aktiviteter, men genomförde ändå lägret som ett lågbudget-d:o med en budget på 25 000,- samt med 4-5 letter, två tyskar och 4 svenskar som deltagare. Lägret startade 2007-08-04 och pågick i Malmköping i 4 dagar, fortsatte sedan i Västervik i 4 dagar. I Malmköping lade man ett sidospår, målade tak, utbildades till konduktör samt lagade mat åt varandra. Daniel Nicklasson fyllde på med att i Västervik gick de som rälsbuskonduktörer tillsammans med en svenskspråkig d:o, deltog i aktivitet på verkstaden, fick köra motorvagn, påbörjade renoivering av en historisk vagn, fick vara ute på banan och bytte ca 30 slipers samt lagade också mat åt varandra. Det var ett bra gäng som var mycket arbetsamma – det var fullt upp med att försörja dem med materiel m m. Thomas Lange berättade

2008-02-28

tade att deltagarnas ålder var 16—23 år, letterna kom från museibanan i Gulbene, tyskarna från en bana söder om Köln. Lägret genomfördes för 18 472,86 med viss sponsring av deltagande organisationer och man visade engelsmännen att det gick! Ett läger kan genomföras för 10—15 ungdomar för 25 000,- och finns en rapport till FEDECRAIL styrelse om detta inför kommande år. Sten Erson-Wester framförde FEDECRAIL-styrelsen tack till MRO och de deltagande banorna för detta och hoppas uppmuntra till fortsatt lägerverksamhet. Gruppens insatser efterfrågades – frågan från deltagande banor var när de kommer igen... Lars Granström framhöll och att det också förekommer motsvarande aktiviteter för vuxna – WFJ hade kunnat redovisa erfarenheter från ett internationellt arbetsläger (IAL) om de deltagit. Magnus Andersson påpekade att det också finns byggnadsvårdsläger. Anders Svensson fyllde på med att JHRF-medlemmen DBV har haft IAL årligen i flera år.

27 Statistikinsamling

Thomas Lange inledde med att detta har beslutats tidigare, men några har inte medverkat – nu finns resultatet av Sven Fredéns sammanställning av inkomna underlag. **Beslutades** lämna tid för genomläsning av den utdelade rapporten. Han fortsatte med att från AGJ har inget underlag kommit, från SkLJ bristfälliga. SkLJ har svarat att man inte har uppgift om dagsverken – svaret skulle bara bli skattningar. NBVJ har inte heller lämnat uppgifter. Dessa uppgifter behövs i det arbete som bedrivs tillsammans JHRF, ArbetSam m fl, syftande till att få stöd som central amatörorganisation på kanske 0,5 MSEK/år till ett halvtidskansli som bl a kan bevaka frågor. Sten Erson-Wester framhöll att insamlandet och sammanställandet av uppgifter är viktigt även ur ett europeiskt perspektiv och även FEDECRAIL är intresserade – man vill veta mer än den nuvarande grova skattningen om ca 15 miljoner besökare/år på Europas museibanor. Han undrade om det är besökare eller resenärer som räknas? Thomas Lange svarade att det är antalet biljetter som räknas. Rune Bergstedt önskade få sig tillsänt frågorna igen. Thomas Lange svarade att önskar banorna fortsätta med statistikinsamlingen går det bra. **Beslutades** fortsätta denna inklusive särredovisning av Djurgårdslinjen. AGJ lämnade in underlag under mötet – man har varit tveksam eftersom man upplevt att alla uppgifter om och från föreningen ifrågasätts och missbrukas i den Internetdebatt om föreningen som av och till pågår.

28 MRO lokalradio

Thomas Lange presenterade Magnus Hjelte från Gestaltningbyrå i Norrköping. Man hade träffats och spånade om detta, sökte och fick 60 000,- från RAÄ (arbetslivsmuseistödet), 10 000,- från Arbetets museum och tog 10 000,- från överskottet av *Smalspår 150*. Magnus Hjelte inledde med att tacka för trevligt mottagande på GHJ. Arbetet med programmet kom igång i mitten av augusti och SkLJ, NBVJ, ÖSIJ, MfWFJ, TjF och GHJ (i dag) har besökts. Man kommer också att prata med representanter för MRO och FEDECRAIL. Det ska bli en CD-skiva som dokumenterar det jobb man gör och vad man bidrar med till det svenska samhället. Frågor om kulturarv, nyrekrytering och turism tas upp. Därutöver ska programmet belysa enskilda föremål som krydda. Man har påbörjat kontakt med berörda P4-redaktioner, men dessa anser i flera fall att de redan varit hos sin närmaste bana flera gånger – man kommer att fortsätta att bearbeta dem. Han upplevde att de fått mycket bra materiel att välja mellan. De jobbar med redigering i höst, varefter CDn ska vara kunna tillgänglig för försäljning, information, påverkan m m. Magnus Andersson undrade om det bara är prat eller också bild? Thomas Lange svarade att det är radio... Magnus Hjelte fortsatte med att man försökt besöka banorna vid evenemang o s v. CDn ska vara tillgänglig kring årsskiftet. Magnus Andersson påpekade att det har sänts ett trevligt TV-program om ÖSIJ.

29 Tågsommar

Anders Svensson presenterade årets Tågsommar- och samdistributionsverksamhet. Han började med att framhålla att detta varit förseningarnas år p g a hans samlade arbetsbörda – mindre förseningar för inbjudan och sistadag för underlag, större sådan (2 månader) för tryckningen och ännu större (3 månader) för distributionen med TÅG. För (sam)distributionen anlätades även detta år företaget *Turistbyråshopen*, specialiserat på att distribuera till turistbyråer. Detta inrebar beställning från 187 turistbyråer, en liten minskning, 12 STF Vandrarhem, en nyhet för året, samt kompletteringsbeställningar från 104 av dem, en minskning som egentligen var en ökning (denna gång sändes broschyrerna ut samtidigt). Nytt var att Turistbyråshopen även skötte distributionen till tre av broschyrernas (Tågsommar, Ångbåtstidtabell och Arbetsamma museer) deltagare, även den (i möjligaste mån) hanterad som samdistribution). Samdistributionen har därför i år omfattat ca 68 000 broschyrer, vägande tillsammans 8,3 ton. Det finns nu ca 5 000 Tågsommar kvar, vilka kommer att användas på mässor, till inbjudan till 2008 års Tågsommar m m.

2008-02-28

Intäkterna minskade – till 112 500 SEK för annonser och 32 500 SEK för texter samt 1 000 SEK i ”paketrabatt”. Dock ökade kostnaderna: Tryckning 90 500 SEK, distribution 35 500 SEK och diverse annat 4 500 SEK. Det ger ca 13 500 SEK i överskott – dock bättre än budgeterat – vilket innebär att utgående Tågsommar-balansen blir ca 146 000 SEK. Totalt har de två projekten Tågsommar, samdistribution och TUR-mässan omsatt 255 500 SEK – de är dock fortsatt särredovisade i JInF bokföring. Detta år infördes, inspirerat av ArbetSam, ett frivilligt distributionsbidrag för beställningar från enskilda – det blev mycket lyckat och denna kategori betalade i princip helt sin egen distribution!

Inför 2008 planeras tidigare färdigtidpunkt, bl a genom utsändning av inbjudan redan i månadsskiftet oktober/november, fortsatt 24 sidor i Tågsommar, eventuellt alfabetisk landskapsordning, en omslagsbildsinstruktion – för att få fler bilder att välja bland – och att gå ut till nordiska järnvägsföreningar om att annonsera i Tågsommar. En viktig fråga för framtiden är att Tågsommar-redaktören Lars-Olof Broberg går i pension hösten 2008. Vid samtal med denne har det dock framkommit att han borde kunna jobba med Tågsommar åtminstone till 2009, bl a för att (då) skola in en efterträdare. För samdistributionen gäller det att fortsatt utveckla ”deltagarsamdistributionen”, att undersöka möjligheten av att använda turistbyråerna som s k drop points (alltså hämtningsställen) även för broschyrdeltagarna samt att fortsatt utveckla informationsutskicken. Avslutningsvis meddelade han att det finns funderingar om att på nytt få till ett deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete.

30 Europeisk Tågsommar

Anders Svensson berättade att det 2007-09-28 varit ett första möte hos Sven Fredén med deltagande av denne, honom och Thomas Lange (en engelsk deltagare finns också som ska kontaktas senare). Man hade – utifrån förslag från Sven Fredén – diskuterat utformning, upplaga, distribution m m. För att få en rimligt stor broschyr så tänkte man sig en begränsning till ca 300 objekt. För att uppnå detta föreslogs något slags omfattningskriterier, t ex minst 10 trafikdagar/år och att endast museibanor skulle behandlas. Arbetet skulle fortsätta med att ett förslag skulle utformas och tillställas FEDECRAIL styrelse, sedan remissbehandling och förhoppningsvis beslut vid FEDECRAILs konferens 2008. Sedan är siktet inställt på materielinsamling, produktion och tryckning under resten av 2008 med sikte på att den ska kunna komma ut våren 2009. Thomas Lange fyllde på med att den måste finansieras med deltagaravgifter och annonser samt att man ska ha fortsatta kontakter om projektet.

31 Edmondsonska biljettryckeriet

Johan Vinberg berättade att MRO erhållit ett brev från rubricerade som meddelar att man flyttar till Taxinge-Näsby stationshus. Man ska fortsätta trycka biljetter, ev med visning av tryckningen för intresserade. MRO-korten ska nu distribuera m h a Jiffypåsar och han vill ha kontaktpersoner att skicka till, gärna personalfördelare o dyl – han behöver information om mejl att skicka adressförfrågningar till!

Mötet avslutades 12:10.

Vid protokollet

Anders Svensson
Mötessekreterare

Justeras:

Staffan Beijer
Mötesordförande

Sten Erson-Wester
Justeringsman

Bilaga:

Banornas erfarenheter 2007

Banornas erfarenheter 2007

AGJ: Per-Olof Söderpalm berättade att man haft en mycket bra säsong och att det varit lätt med personalbokningen, bl a p g a många nya utbildade. Däremot har det varit dålig beläggning på skolresorna, särskilt i juni. Man har fått ordning på nya pelletsvärmeanläggningen och installerat ett helt nytt elsystem i verkstaden. Man vet vad som ska göras med lok 3 (samma som lok 24), men det går långsamt – (långt) senare ska arbete på lok 31 startas. Verkstaden blir allt mer färdig – nu är träverkstaden i ordning. Lars Johansson berättade att man ska låta göra en ny rundpanna till lok 3, men behåller insatsen, vilket kostar 1/8 av en helt ny panna – detta kan vara en intressant erfarenhet för branschen. Det negativa ”nätsnack” om föreningen som förekommer ger ett sammansvetsat aktivt gäng.

BöSJ: Lars-Peter Åhs berättade att man inte längre har dispens utan nu har fullt trafikeringsstillstånd från JvS. Sommaren var eldprov för detta inkl läkarundersökning av de aktiva och dokumentation av dessas kompetens. Man har kört 600 tågkm + beställningståg. Man har blivit momsregistrerade, har två ånglok med tunn plåt på vissa ställen och har dammsugit Europa på leverantörer av nya pannor och har då erhållit priser på 0,3—1 MSEK. Man har dessutom fem diesellok och har genom en bytesaffär erhållit ett Jenbachlok med lågt axeltryck som går i högst 10 km/h, vilket endast kräver enklare utbildning.

GHJ: Anders ”Ante” Svensson berättade att man har haft en helt galen säsong med EU-projektet som pågått 2006—2007 och ska vara klart i år – man har gjort allt under ett år som det tappra pionjärgänget åstadkom under hela 1970-talet. Det har blivit ett helt nytt trafikupplägg med väldigt mycket fler moment, en (som det visat sig) pressad tidtabell, men en väldig kompetenshöjning. Sommarsäsong var strålande med en ökning från 7 000 till 8 000 resenärer/år och mycket uppmärksamhet utifrån, även från ”vanliga” gotlänningar. Dessutom har man hämtat mycket materiel och det har varit mycket administrativt arbete bakom kulisserna. Man ska nu pusta ut och börja planera nästa projektetapp. Loket *Cementa* fyller 100 år nästa år och man ska försöka hålla det vid liv... Årets stora trafikdag återstår, *Tomtetåget* med 1 445 resande senast. En planerad kongresshall i Visby kan ge fler abonnemang.

HWJ: Daniel Nicklasson berättade att trafiken inleddes som vanligt, men Hultsfredsfestivalen minskade med 25 % samtidigt som man hade ordnat bankomat inom området, vilket tillsammans minskade resandet. Man körde daglig trafik en vecka längre och dessutom en mer omfattande trafik. Man har fått ut 5—6 nya rälsbussförare i trafiken. Sammantaget gick trafiksäsongen bra, bl a genom bra evenemangstrafik. Man hämtade därför in en del av det inledande tappet. Erfarenheten är att säsongen blir längre genom att semesterperioden varar längre samt att man får mer utlänningar som resenärer. Man kan disponera allt större spåranslutna utrymmen i rundstallet, vilket ger bättre utrymmen i verkstaden. En stor uppgift är boggirevisioner på rälsbussarna, vilket är dyrt och komplicerat. Det pågår också ett kontinuerligt slipebytestprojekt. Magnus Andersson berättade att banan är byggnadsminne och har många byggnader. Under året har det blivit nytt papptak på lokstallet och verkstaden i Västervik och bordläggningen på vändskivan är nästan klar. Man är nu inne i en tid av förvaltning, vilket ställer andra krav. Det finns flera stationer att hålla reda på.

JTJ: Björn Olsson berättade att det varit en bra säsong, med ungefär samma antal resenärer som förra året, men höjt biljettpris m m gav intäkter ungefär som budgeterat. Den tidigare skolreseveckan kallas nu abonnemangsvecka, men lockade endast två skolklasser, varför detta nu är ett mer eller mindre avslutat kapitel. Man har bra tillgång på lok och vagnar. Säsongen har också förlängts i Jädraås och även augusti är bra. Men man befinner sig i början av ingenstans så det gäller att locka folk. Man tycker dock att man har bra besökstal med tanke på de få kördagarna. Dessutom kämpar man på med en trafikeringsstillståndsansökan.

MUMA: Ulf Stenberg berättade att skolveckorna inte har några besökare. Man har haft drygt 70 trafikdagar med ca 8 000 besökare. Det blev 10 % ökning av intäkterna, bl a p g a evenemangskörningar i Uppsala och provtrafik i Gävle. Sedan tre år kör man till en gladjazzkväll vid hållplatsen Östersjön vilken haft tur med vädret och successivt har ökat – 100 -> 175 -> över 250 besökare i år. Man deltog i ett EU-projekt med ungdomsutbyte och ungdomarna byggde sidospår vid Hovsjö, vilket ger möjlighet att ställa upp en spårvagn som ”skylt” under kördagarna. Planer finns att tillsammans med Flens kommun öppna en skola för renovering av spår- och järnvägsvagnar – detta kan dock ta flera år att realisera.

NBVJ: Rune Bergstedt framhöll att NBVJ är en stor förening med bra brutto- och nettointäkter i år. Boforslinjen blev nästan färdigrustad i ett EU-projekt och man har fått pengar 2006/07 som räckte till 10 km bana Bofors—Granbergsdal – järnvägen Gytterp—Bofors tillhör BV, NBVJ är dock infrastrukturinnehavare men även *Jernets Bana Event* är inblandad. Man har nu erhållit 1 MSEK från Sparbanksstiftelsen och 0,25 MSEK från kommunerna ska få banan Gytterp—Bofors klar. Ny trafik startades i år Gytterp—Nya Vikar varför man nu uppsplittrad trafik eftersom det också tillkom tät trafik från Bofors i olika riktningar. Detta senare ansåg ej JvS vara museitrafik i begränsad omfattning, varför trafiken fick avbrytas efter att ha ägt rum kortare period än avsett. Anne-Marie Olovsson föreslog ansökan om licens – det inte så mycket merarbete. Rune Bergstedt fortsatte med att det dock är tveksamt om NBVJ orkar med denna ytterligare trafik... Nästa år är NBVJ 30 år (föreningen är dock 33 år då; sekr anm). Nu finns maskin-, ban- och signalavdelningar även i Bofors. 2006 bildades *Bergs- och Järnvägshistoriskt Centrum* (BJC) av Örebro länsmuseum, vilket inneburit att det finns gott om anställt folk som hjälper till. Stiftelsen NJOV äger fortfarande anläggningen, men nu är det BJC som förvaltar den. Problem är hur orka med allt eftersom det är för få aktiva och många ångloksrenoveringar – han önskade begränsning till färre lok som man orkar med. Dessutom har man problem med uppställningen av fordon.

SkJ: Christer Karlsson berättade att man har haft en god säsong med mycket barnfamiljer – man har haft en uppgång varje år under flera år men särskilt i år. Tillgång på personal är dock problemet – yngre aktiva har blivit äldre och skaffat familj, varför medelålders är stommen. Detta innebär att man får lov att tacka nej till beställningstrafik, men har ändå sprängt 2 MSEK-vallen i omsättning. Man har fått en ny kader av aktiva ynglingar, men de vill vara med i trafiken, ej i maskinverksamheten. Byggnadsbeståndet är ganska nedgången och man lägger om tak för 0,45 MSEK/år – sådant man inte ser kostar mycket... Ett långsiktigt mål är att inte köra regelbunden trafik Gärsnäs—S:t Olof, bara vid särskilda tillfällen.

SkLJ: Anders Eckerberg berättade att man haft såväl rekord som bottenapp, men inkört belopp blev bättre i år. Det är många projekt på gång, bl a en värmeväxlare. Ett utbyte av ett växellok mot en snöslunga pågår. Någon undrade hur det står till ägartvisten om ett Tp-lok? Anders Eckerberg svarade att den står och mal – Sten Erson-Wester kontaktades i vintras efter att man erhållit krav att loket skulle sändas åter till Småland och det på SkLJ bekostnad. Sten Erson-Wester svarade att han tittat på det och ett antal frågor var obesvarade, bl a är ägarkedjan oklar och ett avtal om förvaring har löpt ut för sju år sedan. Han har skrivit brev med motfrågor till likvidatorn, men ej hört något sedan maj. Hans bedömning är att SkLJ inte äger loket, men transporten kan vara en fortsatt tvistefråga.

ULJ: Jan Winberg berättade att det varit ett återhämtningsår efter flera stora projekt. Man har haft samma trafikupplägg som senaste åren, vilket gått bra – den ordinarie trafiken har gått ner något, medan skol- och chartertrafiken gått upp kraftigt. Det pågår fortsatta upprustningsjobb och man har gått igenom hela banan om 2—3 år. Det stora projektet nu är stationshusbygget i Faringe och ett skal finns på plats i år, inredning verkställs i kraft av pengar och ork. Dessutom är två nya sommarvagnar och ångloket NÖJ 16 på gång. Magnus Andersson frågade om Faringe stationshus återställs i antikvariskt korrekt skick? Jan Winberg svarade att interiört blir det en modern villa, exteriört blir den 1920-tal. På övervåningen blir det övernattningsrum.

ÖSIJ: Hans Wicklund berättade att det varit en relativt bra säsong – man har börjar återta tappet kring år 2000. Rundturerna har gått mycket bra, vilket även gällt den lilla med båt till Taxinge varför Y7an gått överfull vissa dagar. Man har nu genomfört 4 000 trafikdagar sedan starten i Mariefred – en stor insats. Man har haft trafik längre än många av originalbanorna... Ett antal projekt är på gång eftersom allt trillar över föreningen på en gång: Efter 14 års stötande och blötande blev det 2007-10-01 ett enhälligt beslut från Strängnäs kommunstyrelse om att bandelen Läggesta—Taxinge överläts på ÖSIJ. Det blir gång- och cykelväg längs med banan och en miljökonsekvensutredning har genomförts som visar att man rör sig inom tusendelar av gränsvärden för hälsovådlighet. BV överlät banan till Strängnäs kommun för 1,- och den överläts vidare till ÖSIJ för samma pris. Därmed är Taxinge-projektet en god bit på väg. Nykvarns kommun har väntat på detta beslut – sedan beslutar också de (samma sak)... Man ropar dock ej hej ännu... Det som ska göras är anpassning av spårvidden – byggande av stationer står för dörren. En annan ambition har varit att få originallok från de sju 600-mm-banorna och nu har man på kort tid fått fyra sådana lok – avsikten är att få alla dessa i drift, gärna till föreningens 50-årsjubileum 2009 vilket är tufft och innebär mycket jobb. I april blev man uppsagda från övernattningslokalerna i Mariefred som man hyrt i många år. Man ska vara ute ur dem till början av året och måste få till något nytt till nästa sommar. Rune Bergstedt svarade undrade om samarbetet med ångbåtarna? Hans Wicklund svarade att man har gemensam biljett – ÖSIJ tar in intäkterna och avräknar mot de andra. Rune Bergstedt undrade om man kommer att övertaga banan med ägande? Han påpekade att den upprivna banan Gytterp—Bredsjö tydligen ej har återgått till tidigare markägare. Hans Wicklund svarade att för ÖSIJ gäller det regelrätt övertagande inkl lagfarter och allt.

Djurgårdslinjen: Thomas Lange berättade att det varit ett dramatiskt verksamhetsår. SLs styrelse har beslutat upphandla en privat koncession att bygga en ny spårväg Centralen—Norrmalmstorg och Djurgårdsbron—Frihamnen och där SSS Stockholm blir en operatör bland andra, varför grunden för SSS Stockholms MRO-medlemskap kan försvinna. Det pågår en revolution inom SL där den nya styrelsen driver tjänstemännen framför sig. Spårvägsbygget avses bli klart inom mandatperioden till våren 2010 och koncession för byggande och drift gäller i 15 år. Detta är pilotprojekt för andra projekt, t ex tvärbanans förlängning. Djurgårdslinjen har dock ett eget avtal med SL till 2015. Tre konsortier räknar på uppdraget: *Alstom* m fl, *Bombardier* m fl och *Strukton* m fl. Museispårvägens vagnhall är ett provisorium och ska flyttas och samförläggas med den nya vagnhallen i Frihamnen. Man tror att man kan driva museispårvägstrafiken såsom nu, möjligen med något mindre omfattning, men kan dessutom hålla med förstärkningståg till den ordinarie trafiken. Man kan renovera spårvagnar för 4 MSEK för denna förstärkningstrafik som i så fall ska drivas som kommersiell verksamhet. Rune Bergstedt undrade om det blir vändslinga vid Centralen? Thomas Lange svarade att SL tror att det inte går, men Djurgårdslinjen har ritat in en sådan vändslinga...