



Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## **Remissvar avseende delbetänkandet *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42)**

### **1 Inledning**

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket.

Totalt körs årligen ca 120 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2014).

### **2 Sammanfattning**

Järnvägshistoriska Riksförbundet har inget att erinra mot förslagen i delbetänkandet utöver nedanstående. Förbundet framhåller att museitågsoperatörerna säljer upplevelser, inte transporter, vilket innebär att såväl bussersättningar som omledningar p g a (oplanerade) banarbeten kan vara förödande. JHRF önskar särskilja områdena väg och järnväg p g a inga eller ringa synergieffekter. Förbundet kompletterar delbetänkandets statistiska uppgifter med att museitågen körde 120 000 tågkm på Trafikverkets spår 2014. JHRF framhåller att Trafikverkets system med kvalitetsavgifter stundtals motverkar punktlighetsarbetet genom att ”straffa” ett rättidigt museitåg som släpper fram ett försenat X2000 med förseningsavgifter. Angående trafikstoppet Mellerud–Bengtstors påpekar förbundet att för en museitågsoperatör kan även två månaders trafikavstängning vara katastrofal om därmed hela museitrafiksäsongen drabbas.

I den nationella järnvägsdatabasen avses enligt vad förbundet erfarit även uppgifter från museijärnvägar att införas. Förbundet anser att det är infrastrukturförvaltaren, inte järnvägsföretaget, som måste vara ansvarigt för linjeboken. JHRF önskar att även museitågsoperatörerna är med i processen kring avvägning mellan trafik och underhåll – på Hagalunds bangård (norr om Stockholm) finns ett sådant fungerande samrådsförfarande. Slutligen önskar förbundet framhålla att även banarbetsfordon är en del av det rörliga kulturarvet och att samråd med föreningar och det nationella museet är önskvärt när dessa avvecklas.

### 3 Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet har intet att erinra mot delbetänkandets beskrivningar och förslag utöver ett antal påpekanden och kommentarer i det följande.

#### 3.1 Delbetänkandets punkt 3.3 *Utmärkande drag för järnvägssystemet*

JHRF önskar, angående avvägningen av kapacitet på banorna för underhåll och tågtrafik, påpeka att museitågsaktörerna i första hand säljer upplevelser, inte rena transporter. Därför är bussersättningar för hela resor inte ett alternativ – det ger inte resenären samma upplevelse och framförallt inte den upplevelse som resenären betalat för. Även omledningar kan vara problematiska – särskilt när resenärerna tillhör gruppen järnvägsintresserade, in- eller utländska, är det just upplevelsen av att få åka vissa järnvägssträckor man betalar för. Med anslutningsresor, uppehåll m m kan det vara ansemliga kostnader som den enskilde lägger ner på att delta i resan och att då omledas till en ”ointressant” järnvägssträcka kan upplevas som en katastrof för resenären.

#### 3.2 Delbetänkandets punkt 4.1 *Organisation av järnvägsunderhåll – en historik*

Förbundet ser inga eller endast ringa synergieffekter i den samordning av områdena *väg* och *järnväg* som genomförts sedan Trafikverkets tillkomst och ser helst att dessa särskiljs.

#### 3.3 Delbetänkandets punkt 5.2 *Infrastrukturens användning*

JHRF önskar komplettera uppgifterna med att museitågen år 2014 genomförde 120 000 tågkm på Trafikverkets spår. Denna siffra omfattar även olika transportkörningar, såväl tomtransporter av tåg till körningar med passagerare som transporter av egen järnvägsmateriel mellan olika destinationer (t ex till och från verkstad). Tyvärr saknas såväl tidsserier som annan transportstatistik, t ex uppgift om bruttotonkm och personkm.

### **3.4 Delbetänkandets punkt 5.6 *Punktlighet och robusthet***

Förbundet måste här påpeka att stundtals motverkar Trafikverkets system med kvalitetsavgifter arbetet med att förbättra punktligheten! Ett exempel från verkligheten är att ett rätttidigt museitåg av tågtrafikledningen ombeds att gå åt sidan för att släppa fram ett försenat X2000 som därmed lättare kan klara anslutningar m m. Museitåget har självt inget problem med den försening som då uppstår – arrangören klarar sitt program, ev anslutningar m m. Men museitågsoperatören drabbas då av förseningsavgift när man agerat ”vänner på spåret” och hjälpt tågtrafikledningen!

### **3.5 Delbetänkandets punkt 5.7 *Uppmärksammade händelser***

Angående stoppandet av trafiken Mellerud–Billingsfors önskar förbundet framhålla att för en museitågsoperatör, i detta fall förbundets medlem DVVJ, så kan även två månaders trafikavstängning innebära en katastrof om den inträffar den (sommar)tid som operatören kör sin museitrafik – det innebär att princip årets hela intäkt från museitrafiken går förlorad...

### **3.6 Delbetänkandets punkt 6.2.5 *Pågående förbättringsarbete – projektet ANDA***

JHRF har varit i kontakt med en konsult som för Trafikverket jobbar med en Nationell Järnvägsdatabas (NJDB). Denne har meddelat att man även önskar ta med uppgifter för fristående järnvägsinfrastruktur, bl a museijärnvägar, i denna databas.

### **3.7 Delbetänkandets punkt 7.2.4 *Linjeboken***

Förbundet anser att det är infrastrukturförvaltaren, inte järnvägsföretaget, som måste vara ansvarigt för linjeboken, särskilt när flera järnvägsföretag använder samma infrastruktur.

### **3.8 Delbetänkandets punkt 7.3.2 *Planering och prioritering***

JHRF ser synnerligen positivt på Trafikverkets plan att delningen i olika enheter för väg och järnväg, jfr våra synpunkter enligt vår punkt 3.2 ovan.

### **3.9 Delbetänkandets punkt 7.4.6 *Sammanfattande bedömning***

Förbundet önskar framhålla att det är önskvärt att även museitågsoperatörerna är med i processen kring avvägningen mellan trafik och underhåll, jfr även vår punkt 3.11 nedan.

### **3.10 Delbetänkandets punkt 8.5 Maskiner**

JHRF önskar framhålla att även banarbetsmaskiner och andra banarbetsfordon som avvecklas kan utgöra ett kulturarv värt att bevara, endera i sin egen funktion eller för vad de har varit – det har historiskt varit helt dominerande att bygga om äldre trafikfordon för banunderhållets behov och det är framförallt de senaste decennierna som särskilda banarbetsfordon har nytillverkats. Därför är det önskvärt att föreningarna och det nationella museet, Sveriges Järnvägsmuseum, får vara med när banarbetsfordon ska avvecklas – detta har på senare år missats vid ett par tillfällen, vilket inneburit att historiskt värdefull materiel har skrotats.

### **3.11 Delbetänkandets punkt 10.3 Hantering av anmärkningar och leveranskontroll**

JHRF erfar från vår medlem SKÅJ (Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg) att inom Hagalunds bangårdsområde (depåområde norr om Stockholm med Trafikverket och *Jernhusen* som /dominerande/ infrastrukturförvaltare) förekommer ett samrådsförfarande med samordningsmöten inom områdena *produktion*, *arbetsmiljö* och *trafiksäkerhet* dit representanter för alla trafikutövare och underhållsföretag, såväl för bana som fordon, är kallade. Till dessa möten kallas även representanter för SKÅJ, eftersom föreningen är tilldelad kapacitet på Hagalunds bangård. Detta förfarande, alltså att såväl ha samrådsmöten för alla inblandade som att även kalla museitågsoperatörer, anser förbundet vara föredömligt.

### **3.12 Delbetänkandets punkt 12.2.3 Trafikverkets ledning och styrning**

Förbundet återkommer till behovet av att skilja verksamheterna väg och järnväg organisatoriskt på g a inga eller ringa synergieffekter – jfr våra punkter 3.2 och 3.8 ovan.

För JHRF



Jonas Svartlok.  
Ordförande