



Järnvägshistoriska
Riksförbundet



Museibanornas
Riksorganisation

Datum
2020-12-21

Er datum
2020-10-30

Vår referens Sida
Anders Svensson1(3)

Er referens
I2020/02739

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende Trafikverkets *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037 (TRV 2020/73376)*

1 Synpunkter

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) och Museibanornas Riksorganisation (MRO) saknar i avsnitt 6.2.6.3. *Systemövergripande objekt inom järnväg*, som bl a beskriver införandet av ERTMS, helt fordonsperspektivet, d v s de kostnader och andra problem som införandet av fordonsutrustningen ETCS innebär. Det finns tre sektorer av järnvägsbranschen som är särskilt drabbade av ERTMS-införandet och därmed krav på ETCS i sina fordon och det är små godsoperatörer, banunderhållare och museitåg på statens spår. Det dessa har gemensamt är (jämförelsevis) liten ekonomi, begagnade fordon där ETCS ska efterhandsinstalleras samt en stor typrikedom bland fordonen – och det är första installation av ETCS-utrustning i en fordonstyp som kostar stora pengar i dag, mer än 10 MSEK. Museitågen på statens spår är särskilt utsatta eftersom de intäkter som verksamheten genererar är särskilt små och dessutom helst ska gå till att underhålla fordonen och att renovera fordon man önskar visa upp i trafik.

Införandet av ERTMS kommer att drabba i princip samtliga föreningar som kör museitåg på statens spåranläggningar, d v s JHRF:s medlemmar. Det kommer dock att ta många år innan det drabbar alla, men om några år kommer t ex Södra Stambanan att drabbas vilket kommer att skära av södra Sverige längs mitten och särskilt drabba föreningar baserade i Nässjö och Alvesta, som inte ens kommer ut på bangården. Redan drabbade föreningar är *Örnsköldsviks Järnvägssällskap* (ÖJS), Björnsjö, (Botniabanan) och *Malmbanans Vänner* (MBV), Luleå, (Haparandabanan samt från 2022 Malmbanan från Boden och söderut och från 2026 från Boden mot Luleå, vilket innebär att man inte kommer ut på det nationella järnvägsnätet) om än i olika hög grad.

Postadress JHRF

JÄRNVÄGSHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET
Box 1134, SE-171 22 SOLNA

Postadress MRO

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION 815201-2764 (JHRF)
c/o Djurgårdslinjen, Falkenbergsgatan 2, 115 21 STOCKHOLM 802474-2648 (MRO)

Organisationsnummer

Lösningen på problemet med införandet av ETCS-utrustning i museifordon är egentligen två, teknikutveckling och bidrag. *Teknikutveckling* pågår i Frankrike (*Next EVC*) och innebär att kostnaderna blir betydligt lägre och genom ett standardiserat gränssnitt elimineras i princip den inledande merkostnaden för det första fordonet av en typ helt. Denna teknikutveckling kommer dock att ta några år innan den är på plats och kan användas, varför införandet av ERTMS borde stanna upp och avvakta denna typ av lösning (som även är bra för många andra operatörer, särskilt de mindre, inom järnvägssektorn). Det blir dock ändå kostnader som är för höga för att ideella föreningar med enbart museitrafik ska kunna klara dem, varför *bidrag* behövs från staten, lämpligen Trafikverket (som också tjänar på införandet av ERTMS). Nu anser Trafikverket att EU-regler hindrar dem från att ge bidrag, så detta måste lösas på departements-/EU-nivå – EU kan dock redan nu ge ETCS-installationsbidrag till den kommersiella tågtrafikens fordon...

JHRF och MRO har redan tidigare påpekat dessa problem, dels i remissvaret 2017-10-24 på *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029* (N2017/05830/TIF) och dels i en skrivelse till Infrastrukturdepartementet (m fl) 2020-10-08 där JHRF önskade ett sammanträffande med (i första hand) Infrastrukturdepartementet för att diskutera dessa frågor – denna skrivelse har dock ännu ej besvarats. I den nationella planen från 2017 fanns i varje fall ett avsnitt 8.4,1 där medfinansiering av ombordutrustningen (ETCS) föreslogs, vilket förbunden givetvis tillstyrkte, men detta synes det sedan inte ha blivit något av med...

2 Presentation

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 11 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella kulturarvet.

2.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 33 medlemsorganisationer, varav 30 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2015).

2.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, dvs 28 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal

För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:

- Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.
- Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet
- Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.

För JHRF

För MRO

Anders Johansson
Ordförande

Per Englund
Ordförande