



Trafikverket

781 89 BORLÄNGE

Remissvar avseende rapporten *Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (2025:135)*

1 Synpunkter

1.1 Rapportens punkt 4.3 *Museitrafik*

Inledningsvis måste förbundet påpeka att Svenska Motorvagnsklubben (SMoK) inte är en intresseförening i den meningen att andra föreningar ingår i den – den intresseförening som finns för de föreningar som bedriver museitrafik på statens spår är förbundet, alltså Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF), med 32 medlemmar, bl a SMoK, se punkt 2 nedan.

I dagsläget har 10 föreningar säkerhetsintyg och har därmed tillstånd att bedriva museitrafik på det svenska nationella järnvägsnätet. Därutöver håller ett antal föreningar på att arbeta på ansökningar om nytt trafiktillstånd (säkerhetsintyg), så fler kan tillkomma. För dessa föreningar utgör denna museitrafik ryggraden i föreningarnas ekonomi – medlemsavgifter o dyl ger i jämförelse endast marginella intäkter.

Förbundet bedömer att – utöver de fordon som SMTM kan anse behöver utrustas för Järnvägmuseets räkning – ca 10–20 museifordon behöver utrustas för att ge tillräcklig möjlighet för att den ideellt drivna museitågsektorn som kör på statens spår ska överleva. Utöver möjlighet till sektorns överlevande handlar det också om att en något större mångfald av fordon ska kunna visas upp som ett rörligt kulturarv samt att även en geografisk mångfald ska kunna garanteras, d v s att museitåg ska kunna upplevas i större delen av vårt avlånga land. Att, som man i rapporten tycks förutsätta, hänvisa förningarna till SMTM vid behov av ETCS-utrustade fordon ser JHRF som problematiskt av flera skäl: geografiskt (p g a de långa avstånden), mångfaldsmässig enligt ovan, att det stundtals samtidigt kan föreligga behov av utrustade fordon på flera platser samtidigt samt, inte minst av konkurrensskäl – det är ett faktum att Järnvägmuseet och föreningarna stundtals konkurrerar om att bedriva museitågstrafik. En modell för hur stödet skulle kunna hanteras visar förbundet i punkt 1.4 nedan.



JHRF önskar också framhålla att – för att underlätta för så många föreningar som möjligt – bör växling utan ombordutrustning tillåtas på ett antal för föreningarna strategiska trafikplatser, t ex Gammelstad, Falun, Avesta Krylbo, Nässjö, Alvesta och Kristianstad C. Dessa kan enligt förebild från Gällivare – där man utrustat för Inlandsbanans behov – utrustas med växlingssignaler.

1.2 Rapportens punkt 6 Författningsförslag

I 12 § i författningsförslaget saknas det undantag för museitrafik som omnämns i rapportens punkt 5.3.5.

1.3 Rapportens punkt 7.3.3 För marknaden

Att inte bevilja museitågsföreningarna bidrag för installation av ETCS ombordutrustning kommer på sikt att innebära att föreningarnas existens hotas – att förvalta stationära samlingar ger varken tillräcklig ekonomi eller skapar tillräckligt intresse från medlemmarna.

Här bör man även notera museiföreningarnas bidrag till att i allmänhet väcka medborgarnas intresse för resor med tåg i olika former samt föreningarnas bidrag till att utgöra rekryteringsbas för SMTMs framtida personalbehov.

1.4 Rapportens bilaga A: Jämförelse med angränsande länder

JHRF föreslår att det danska exemplet för hanteringen av utrustning till persontrafik används, alltså att Trafikverket äger utrustningen och sedan ”leasar” ut den till berörda föreningar mot en – för föreningarna – rimlig kostnad. Därmed kan ägar- och verksamhetsförändringar hanteras så att Trafikverket kan återkräva utrustningen om föreningar upphör eller kräva betalt för utrustningen om fordonet avyttras till eller verksamheten ändras till en kommersiell inriktning.

2 Presentation

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltat av Trafikverket, samt Järnvägmuseet (nu en del av Statens maritima och transporthistoriska museer) som också bedriver trafik på statens spåranläggning. Vid sidan av trafiken driver även ideella föreningar ofta stationär museiverksamhet i större eller mindre omfattning.



Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

2.1 Järnväghistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 32 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, 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 (2019).

För JHRF

Anders Johansson
Ordförande