



Järnvägshistoriska  
Riksförbundet



Museibanornas  
Riksorganisation

Datum  
2022-01-14

Er datum  
2021-11-30

Vår referens Sida  
Anders Svensson1(3)

Er referens  
I2021/02884

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Remissvar avseende *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (TRV 2021/79143)*

### 1 Synpunkter

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) och Museibanornas Riksorganisation (MRO) ser positivt på det förslag till utredning av medfinansiering av ombordutrustning för ERTMS (ETCS) som föreslås i avsnitt 7.9.4. 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. Förbunden saknar dock i avsnittet *museitåg* på statens spår, vilket är en kategori som i högsta grad är beroende av statlig finansiering av denna ombordutrustning för att överhuvudtaget kunna fortsätta köra på det nationella nätet. 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 för att upprätthålla hög säkerhet 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 spår anläggningar, dvs 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, om än i olika hög grad, är *Örnsköldsviks Järnvägssällskap* (ÖJS), Björnsjö, (Botniabanan) och *Malmbanans Vänner* (MBV), Luleå, (Haparandabanan samt från 2022 Malmbanan från Boden och norrut och från 2026 från Boden mot Luleå, vilket innebär att man inte kommer ut på det nationella järnvägsnätet).

Förbunden framhåller dock att underhandskontakter om EU-bidrag till museitåg har gett att det är föga sannolikt att sådana skulle erhållas varför det är angeläget att just denna kategori ska kunna söka bidrag direkt hos Trafikverket utan föregående EU-bidragsansökan.

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). Även införandet av FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) kan innebära problem med kostnader för museitågen på statens spår.

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), dels i *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037* (I2020/02739) samt 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.

## 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, förvaltd av Trafikverket, samt Järnvägsmuseet (en del av Statens maritima 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.

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 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).

## 2.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)

**MRO** är en sammanslutning av Sveriges museibanor, dvs 29 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