



Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende Trafikverkets *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037* (TRV rapport 2024:003)**1 Synpunkter**

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) saknar i avsnitt *Signalsystemet ERTMS är avgörande för järnvägens funktion* under punkt 6.3. *Namngivna investeringar* och i andra avsnitt, som beskriver införandet av ERTMS, helt fordonsperspektivet, 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, ca 40 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.

I inriktningsunderlagets punkt 6.3 behandlas även det kommande införandet av FRMCS (*Future Rail Mobile Communications System*), vilket också är något som riskerar att innebära ökade kostnader för museitågen på statens spår.

Införandet av ERTMS kommer att drabba i princip samtliga föreningar som kör museitåg på statens spåransläggningar, dvs JHRF:s medlemmar. Det kommer dock att ta många år innan det drabbar alla, men om ett antal 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 Järnvägs-sällskap* (ÖJS), Björnsjö, (Botniabanan) och *Malmbanans Vänner* (MBV), Luleå, (Haparandabanan) samt från sommaren 2024 Malmbanan mellan Koijuvaara och Råtsi och senast 2033 från Boden mot Luleå, vilket innebär att man inte kommer ut på det nationella järnvägsnätet om än i olika hög grad.

Lösningen på problemet med införandet av ETCS-utrustning i museifordon är egentligen två, teknikutveckling och bidrag. *Teknikutveckling* pågår i Frankrike (*Next EVC*) och Schweiz (*Swissapp*) 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 ett antal 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...

En lämplig lösning kan vara att Trafikverket äger ETCS-utrustningen som sedan leasas ut till föreningarna till en för föreningar hanterlig kostnad.

JHRF har redan tidigare påpekat dessa problem, dels i remissvaren 2017-10-24 på *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029* (N2017/05830/TIF) respektive 2020-12-21 på *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037* (I2020/02739) 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, vilket resulterade i att JHRF hade ett digitalt möte med tjänstemän på Infrastrukturdepartementet – ett försökt att få till ett uppföljande möte har dock inte lyckats. 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... I den nationella planen för 2022 – 2033 saknades, liksom i detta inriktningsunderlag, behovet av ombordutrustning (ETCS) helt.

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 (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 Järnvägshistoriska 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).

2.2 Transporthistoriskt Nätverk (ThN)

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

För JHRF

Anders Johansson
Ordförande