



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (TRV 2025/37255)

1 Synpunkter

1.1 Huvudrapportens punkt 7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) framhåller inledningsvis att förbundet givetvis ser positivt på införandet av ett statligt stöd för investeringskostnaderna för ERTMS ombordutrustning och då särskilt att den museala trafiken får en stödnivå om 100 procent. Men däremot är förbundet starkt negativt till de begränsningar av detta stöd som föreslås i Trafikverkets underlagsrapport (Trafikverket 2025:135), d v s att endast statligt ägda fordon ska kunna erhålla detta stöd och att endast ett av de sju fordon som enligt förslaget ska kunna utrustas ska kunna disponeras av föreningarna. Om detta införes så kommer hälften av den museitrafik, i tågkilometer räknat, som nu förekommer på sikt att upphöra. Förbundet finner det märkligt att Trafikverket föreslår något som drabbar civilsamhället. JHRF har i ett särskilt remissvar på underlagsrapporten (JHRF remissvar till TRV 2025/17432 2025-10-09) framfört följande synpunkter:

- Museitrafiken är föreningarnas huvudsakliga inkomstkälla
- 10–20 fordon behöver utrustas
- Detta för att:
 - den ideella museitågssektorn ska överleva
 - kunna visa upp en större mångfald i rörligt skick
 - även klara geografisk mångfald och reserver
 - samtidighet, d v s möjlighet till flera arrangemang samma dag(ar)
 - hänvisning av föreningarna till Järnvägmuseet (JVM) är olämpligt av konkurrensskäl
- Framhåller möjlighet till växling utan ombordutrustning som en möjlighet på fler platser än Gällivare
- Framhåller att visning av stationära samlingar inte får föreningarna att överleva
- Om föreningarna försvinner hotar det också framtida rekrytering till JVM
- Föreslår att utrustningen ägs av TRV och leasas ut till föreningarna med ett regelverk för premisserna för att leasa utrustningen – JHRF deltar gärna i att utforma regelverket
- Svenska Motorvagnsklubben (SMoK) pekats felaktigt ut som riksorganisation – det är JHRF som har denna status (och där SMoK är medlem).



Därutöver har vid förbundets presentation av ovanstående synpunkter för Trafikverkets handläggare även framkommit att:

- ECM-problematiken (*Entity in Charge of Maintenance*, d v s underhållsansvarig enhet, där de flesta föreningarna använder ett förenklat förfarande där endast föreningarnas egna fordon kan användas i deras trafik) gör det svårt för föreningarna att låta sina tåg dras av fordon ägda av JVM
- Rälsbusståg (med resande) får inte dras av ett lok

Det finns tre sektorer av järnvägsbranschen som är särskilt drabbade av ERTMS-införandet och därmed krav på ETCS ombordutrustning 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 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 spåransläggningar, 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, om än i olika hög grad, är *Örnsköldsviks Järnvägssällskap* (ÖJS), Björnsjö, (Botniabanan) och *Malmbanans Vänner* (MBV), Luleå, (Haparandabanan och Malmbanan).

Lösningen på problemet med införandet av ETCS-utrustning i museifordon är egentligen två, teknikutveckling och bidrag. *Teknikutveckling* pågår i Frankrike (*Next EVC*), Schweiz (*SwissApp*) och Belgien (*iEVC*). Dessa 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. JHRF efterlyser att denna teknikutveckling studeras även i Sverige för att drastiskt reducera kostnaderna, särskilt för de tre drabbade sektorerna små godsoperatörer, banunderhållare och museitåg, för vilka denna teknik särskilt utvecklas – den förutsätter lägre hastighet (max 120 km/h) och saknar en del informationsöverföring, som fordonen inom dessa tre sektorer ändå inte kan använda. Det blir dock ändå kostnader som är för höga för att ideella föreningar med enbart museitrafik ska kunna klara dem, varför *bidrag* enligt ovan 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 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 remissvaret 2020-12-21 på *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037* (I2020/02739), 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 ägde rum 2022-02-23, samt i remissvaret 2022-01-14 på *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022—2033* (I2021/02884).

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).

För JHRF

Anders Johansson
Ordförande