



Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Remissvar avseende promemorian *Fjärde järnvägspaketet*

### 1 Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) framför ett antal generella synpunkter på promemorian: att införandet av fjärde järnvägspaketet har dragit ut på tiden har inneburit såväl svårigheter med remissvar på föreskrifter som hänvisar till de nya lagarna innan de fanns tillgängliga för remissinstanserna som att fortsatt förslag till nya och ändrade lagar, förordningar och föreskrifter avser den gamla lagstiftningen, att förbundet saknar information om de nya järnvägsförordningarna, att den i den nya lagstiftningen införda termen museitrafik (m fl) är mycket bättre för museitågen på statens spår än tidigare använd terminologi samt att problemet med möjlighet till persontrafik på industrispår lyfts.

Vad gäller de nya lagarna påpekar förbundet behov av tidig information om avvikelsekodning vid förseningar, att väntetider vid beställning av ad-hoc-tåglägen nu ofta är långa, att kvalitetsavgifter för museitrafik endast ska tas ut när ett museitåg försenar ett annat tåg, att även drivmotorström borde vara avgiftsbefriad, att museiföreningar borde vara undantagna från risken att bli av med licensen om trafik ej förekommit på sex månader, att undantaget från Järnvägstekniklagen för museitrafik är såväl bra som bättre formulerad än i dagens lagstiftning, att undantag för museifordon behövs från kravet på certifierad ECM, att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning oftast strider mot önskemålet att bevara kulturarv, att oberoende granskare är en bristvara för museifordon- och -järnvägar, att dagens undantag från (yttre) märkning med EVN-nummer behålls, om framförandet av cykeldressiner har beaktats samt ett antal smärre redaktionella brister.

JHRF framför angående promemorians kommentarer att museitrafik mer handlar om *upplevelser* än *transporter*, att kombinationen godstrafik på vardagar och museitrafik på helger förekommer i andra länder och kan vara en möjlighet också i Sverige, instämmer i formuleringarna om TSD-anpassning av museifordon, att *museitrafik* också bör införas som typa av trafik, att licens inte borde behövas för museitrafik, att byggandet av repliker innebär nybyggnad av museifordon och således borde befrias från en del krav, att museitrafik även fortsatt ska vara undantagna från banavgifter, att ETCS är kostsamt att införa och för museitrafik inte kompenseras av avgiftsminskningar, att befrielse från bokningsavgifter för inställda museitåg behövs, att framtida forskning behöver ha tillgång till äldre registeruppgifter om fordon och infrastruktur, att museitrafik inte ska anses vara kollektivtrafik samt att termen *trafikutövare* är att föredra framför *järnvägsföretag*.

## 2 Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) framför nedan ett antal påpekanden och kommentarer till promemorian. Först kommer ett antal generella kommentarer, sedan punkt för punkt enligt promemorian.

### 2.1 Övergången från gammal till ny järnvägslagstiftning

Arbetet med övergången från dagens järnvägslagstiftning till den i promemorian föreslagna nya järnvägslagstiftningen har pågått under lång tid och det har fått en hel del oönskade konsekvenser, JHRF önskar här särskilt framhålla att Transportstyrelsen dels har remitterat nya föreskrifter, baserade på de nya lagarna, där skrivandet av remissvar väsentligt försvårats av hänvisningar till förslagen till den nya lagstiftningen, med angivande av kapitel och paragraf, som inte kunnat studeras innan remisserna skulle vara besvarade. För några under de senaste månaderna besvarade remisser fanns dock promemorian att tillgå, vilket innebar att tidigare utarbetade förslag till remissvar fick skrivas om.

Dessutom har det under detta år kommit ett antal remisser på föreskrifter och lagar från såväl Transportstyrelsen som Infrastrukturdepartementet för införande kring årsskiftet som hänvisar till dagens järnvägslag och/eller järnvägsförordning. Detta förefaller inte särskilt väl övervägt eftersom dessa hänvisningar efter ungefär ett halvår blir obsoleta och behöver ersättas av hänvisningar till de nya lagarna.

### 2.2 Järnvägsförordningar

Förbundet har erfarit att de fyra nya järnvägslagarna ska förses med varsin ny järnvägsförordning. Om dessa finns inget i det material som Infrastrukturdepartementet sänt ut med anledning av ändringarna föranledda av fjärde järnvägspaketet. Eftersom "djävulen ligger i detaljerna" anser JHRF att det är viktigt för museitågsbranschen att även se förslagen till dessa förordningar innan de införs för att bevaka hur museitrafiken behandlas i dessa förordningar.

### 2.3 Terminologi

JHRF finner det synnerligen tillfredsställande att de termer som används i all lagstiftning är *museitrafik* eller ... *historiska ändamål* eller *turiständamål*. Däremot används fortfarande den i sammanhanget (museitåg på statens spår) felaktiga termen *museijärnväg* (med sammansättningar) på ett antal ställen i kommentarerna. Detta förekommer i punkt 7.1.1 (sid 206) och punkt 7.1.2 (sid 212 på tre ställen) där *museijärnvägsfordon* används i stället för *museifordon*, punkt 7.1.2 (sid 212) där *museijärnvägsförening* används i stället för *museiförening*, punkt 25.1 (sid 742 och 764) där *museijärnvägsförening* används i stället för *museiförening* samt punkt 25.1 (sid 765) där *museijärnvägsfordon* används i stället för *museifordon* resp *museijärnvägsverksamhet* används i stället för *museiverksamhet*.

## 2.4 Persontrafik på industrispår

JHRF har av en av våra medlemmar uppmärksammats på ett problem med nuvarande lagstiftning angående tillstånd för infrastrukturförvaltare av industrispår. Enligt dagens Järnvägslag (2004:519) 1 kap, 1 a §, 2. gäller denna lags 6 och 7 kap (om marknad och avgifter) inte för verksamhet vid ”järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. *Lag (2015:360).*”. Föreskrifter för sådan infrastruktur finns sedan i Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2016:29. Denna text föreslås nu införas med liknande formulering i Järnvägsmarknadslagen i 1 kap. 5 § 3.

Problemet är att denna skrivning i lagen av Transportstyrelsen tolkas så att därmed får inte persontransporter förekomma på industrispår vid några som helst tillfällen, något som även myndigheten inte tycker överensstämmer med lagstiftarens intentioner. Det finns redan nu en efterfrågan från infrastrukturförvaltare av industrispår att vid enstaka tillfällen kunna ha persontransporter på sina (oftast korta) spår vid t ex studiebesök och invigningar. Sådana förfrågningar kommer ganska ofta till förbundets medlemmar, som kör museitåg på andras, vanligen statens, infrastruktur och som då får tacka nej eftersom lagstöd för sådan trafik anses saknas. Dessutom finns det även intresse från järnvägsintresserade, såväl inom som utom landet, att åka på dessa industrispår och det är också verksamhet som endast förekommer i blygsam omfattning (någon gång per år eller glesare).

JHRF föreslår därför ett tillägg enligt vår punkt 2.5.1 nedan. Detta är bara ett förslag till lösning – det viktiga här är att inte de nya järnvägslagarna fortsatt helt omöjliggör persontransporter på industrispår helt mot lagstiftarens intentioner.

## 2.5 Promemorians punkt 2.1 Järnvägsmarknadslag

### 2.5.1 1 kap. 5 §

Här föreslår förbundet ett tillägg av motsvarande text som i Järnvägstekniklagens motsvarande paragraf i 1 kap. 4 § 3. som avslut på meningen i 3.: ”... godstrafik eller icke-kommersiell persontrafik.”. För motivering, se vår punkt 2.4 ovan.

### 2.5.2 3 kap. 4 §

Här har det blivit en redigeringsteknisk miss så att rubrik och paragrafnummer hamnat i löpande text.

### 2.5.3 7 kap. 3 §

I andra stycket saknas ett ord, här kursiverat: Infrastrukturförvaltare får, efter samråd *med* berörda parter, ...

#### **2.5.4 7 kap. 8 §**

Här föreslår förbundet att denna avslutas med "... sådana avvikelser och informera järnvägsföretaget". I dagens hantering förekommer mycket felkodning men denna måste nu uppmärksammas av järnvägsföretaget senast sex dagar efter den inträffade händelsen – att reagera när fakturan kommer går inte, då är det för sent.

#### **2.5.5 7 kap. 21 §**

Museiföreningarnas erfarenhet är att det ofta är mycket långa väntetider för besked och att detta krav således är synnerligen önskvärt. Jämför även sid 751 i promemorian.

#### **2.5.6 7 kap. 29 §**

JHRF anser att systemet med kvalitetsavgifter inte fungerar tillfredställande för museitrafiken. Museitrafik handlar om att erbjuda upplevelser snarare än transporter varför förseningar ofta inte upplevs som allvarliga problem av resenärerna – det har t o m förekommit att resenärer nästan med milt våld behöver "fösas ut" från ett drygt två timmar försenat tåg som anlänt till slutstationen och sedan ska köras till depå! Undantag skulle alltså även behövas om ett museitåg enbart försenar sig själv och inte några andra tåg. Jfr även vår punkt 2.4.3 ovan och promemorians sid 755.

#### **2.5.7 8 kap. 10 §**

Här borde även drivmotorström tillfogas, d v s texten kompletteras till "... av järnvägsinfrastrukturen och drivmotorström enligt ...". Se även promemorians sid 764 och 765.

#### **2.5.8 10 kap. 7 §**

Förbundet framhåller att för 3. behövs ett undantag för museiföreningar eftersom museiföreningarna omfattning på sin museitrafik varierar starkt – det kan vara allt från någon enstaka gång per år till 20–30 körningar per år. För de med enbart enstaka körningar kan mer än sex månader förflyta mellan körningarna och då ska inte föreningen tvingas söka licens på nytt! Museitrafik är delvis också ett säsongsfenomen så det även de föreningar som har mer omfattande trafik kan denna ligga nere under höst, vinter och vår så att mer än sex månader förflyter mellan sista körningen ett år och första körningen nästa år. Se även promemorians sid 777 och 778.

### **2.6 Promemorians punkt 2.2 Järnvägstekniklag**

#### **2.6.1 1 kap. 4 §**

Här önskar förbundet framhålla att 4. är viktig och bra och har blivit mycket bättre formulerad än dagens järnvägslags 2 kap. 7 § och 23 §. Denna formulering överensstämmer också bättre med direktivets ((EU) 2016/797) motsvarande formulering.

**2.7 Promemorians punkt 2.3 Järnvägssäkerhetslag****2.7.1 2 kap. 17 §**

Här ser förbundet ett stort behov av undantag för museifordon eller att denna paragraf flyttas till Järnvägstekniklagen, som museifordon framförda på statens spår redan är undantagna från. Se även våra punkter 2.6.1 ovan och 2.17 nedan, den senare för ett utförligare resonemang kring denna fråga.

**2.8 Promemorians punkt 2.4 Lag om nationella järnvägssystem****2.8.1 3 kap. 2 och 6 §§**

JHRF önskar framhålla att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är svårt att förena med bevarande av infrastruktur och fordon som kulturarv eftersom dessa oftast tillkom i en tid då hänsyn inte behövde tas till personer med funktionsnedsättning. Det görs ofta ansträngningar att göra vissa delar av anläggningen och vissa fordon till för personer med funktionsnedsättning, t ex fordon med mer begränsat historiskt värde, men att ha krav på att allt ska vara anpassat för personer med funktionsnedsättning riskerar att ödelägga kulturarvet. Här behövs alltså möjlighet till undantag för museijärnvägar och museifordon. Visserligen kan behovet av godkännande av ”nya” museifordon ses som obefintligt, men det har redan byggts och kommer att byggas replikor av fordon som inte bevarats och dessa önskar man bygga så förebildstroget som möjligt.

**2.8.2 3 kap. 9 §**

Förbundet ser problem med tillgången på oberoende granskare med kunskap om museitågsverksamhetens banor och fordon och det dessutom till kostnader som föreningarna kan bära. Branschen är dessutom så pass liten att möjligheten att vara ”oberoende” är liten...

**2.8.3 3 kap. 12 §**

JHRF önskar framhålla att museifordon sedan tidigare har undantag från kravet på (synlig) märkning med EVN-nummer och önskar fortsatt ha det för att inte förstöra intrycket av historiskt fordon. Att som tidigare ändå ha krav att märka fordonet med en mindre skylt på icke utifrån synlig plats är fortsatt acceptabelt.

**2.8.4 3 kap. 13 §**

Enligt förbundets punkter 2.8.1–2.8.3 önskar förbundet undantag från 1., 8. och 10. och ser helst att det framgår redan av lagen – eller motsvarande järnvägsförordning.

**2.8.5 8 kap. 2 §**

JHRF undrar om lagtextens utformning innebär att framförandet (alltså trampan-det) av cykeldressiner är undantagna från denna paragraf? Sådant framförande förekommer på museibanorna ”i tjänsten” men framförallt i stor omfattning på särskilda bansträckor, avlysta för cykeldressinuthyrning till allmänheten.

**2.9 Promemorians punkt 2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) ...**

Här finns en referens till järnvägslagen (2004:519) som förbundet undrar om den kan stå kvar eftersom denna lag upphävs.

**2.10 Promemorians punkt 2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare**

Här saknas kursivering av ordet *järnvägsföretag* i 1 kap 3 §.

**2.11 Promemorians punkt 4 Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen (inledningen)**

JHRF önskar här särskilt framhålla att museitrafik inte handlar om tillhandahållande av *persontransporter* utan om tillhandahållande av *upplevelser* – museitrafiken är alltså snarare en del av besöksnäringen än av transportnäringen.

**2.12 Promemorians punkt 6.2.2 Verksamheter som undantas från järnvägsmarknadslagen**

JHRF önskar framhålla möjlighet till persontrafik vid enstaka tillfällen på industrispår utan att dessas infrastrukturförvaltare ska bli av med sin möjlighet att vara undantagna från järnvägsmarknadslagen – se våra punkter 2.4 och 2.5.1 ovan.

**2.13 Promemorians punkt 6.2.6 Lokala lågtrafikerade linjer**

Förbundet ser positivt på att möjlighet till persontrafik finns på sådana linjer med fortsatt möjlighet till undantag från en del av järnvägsmarknadslagens krav. Det öppnar för en lösning som är ganska vanlig i bl a Tyskland – att en sidolinje används för godstrafik på vardagarna och museitrafik på helger, företrädesvis under sommaren.

**2.14 Promemorians punkt 7.2.2 Undantag från lagens tillämpningsområde**

Denna punkt har felaktigt fått nummer 1.1.1. JHRF önskar framhålla att undantaget för icke-kommersiell persontrafik (sid 216–217) även bör användas för att tillåta persontrafik i samband med studiebesök, jubileer o dyl – se vår punkt 2.4.

**2.15 Promemorians punkt 7.3.1 Nya lagens tillämpningsområde**

Förbundet önskar här framhålla sitt fullständiga instämmande i promemorians analys av effekten av TSD-anpassning av museifordon – vi kunde inte sagt det bättre själva!

## **2.16 Promemorians punkt 8.3.2 Nya ord och uttryck i järnvägssäkerhetslagen**

JHRF undrar hur omfattning av verksamhet ska tillämpas på museitrafik? Dessutom bör även *museitrafik* införas som typ av verksamhet.

## **2.17 Promemorians punkter 9.1.8 och 9.1.9 Underhållsansvarig enhet med underhållssystem resp Certifierad d:o**

Här ser förbundet kommande problem för museitågsverksamheten på statens spår. Att fordonen ska ha en underhållsansvarig enhet (= verkstad) är givetvis självklart, men kravet på att denna ska vara certifierad ställer till det för museitågen. Problemet kan enkelt sammanfattas med att låta certifiera föreningarnas egen verkstadsverksamhet är synnerligen kostsamt. Alternativet att anlita andra certifierade verkstäder kan bli omöjligt eftersom de inte behärskar museifordonens teknik – den kompetensen är det museiföreningarnas aktiva som har. För närvarande är problemet litet eftersom det endast gäller godsvagnar (museiföreningarnas bevarade godsvagnar står oftast still som utställningsföremål), men som promemorian själv framhåller är det EU:s intention att alla järnvägsfordon ska omfattas och börjar det handla om lok och personvagnar så är museitrafiken på statens spår hotad. Detta har förtjänstfullt utretts av Trafikverket på regeringens uppdrag, se dess rapport TRV 2018/13815 2018-06-18 *Fjärde järnvägspaketets påverkan på det spårburna kulturarvet* och då särskilt sida 10-11.

## **2.18 Promemorians punkt 11.1.1 Vilka järnvägsföretag som omfattas av krav på licens**

JHRF ifrågasätter museitågens behov av licens utifrån definitionen av järnvägsföretag överst på sid 304 – museitågen körs av föreningar och handlar om att erbjuda upplevelser varför man inte konkurrerar om att erbjuda persontransporter på järnväg. Se även vår punkt 2.11 ovan.

## **2.19 Promemorians punkt 14.1.2 Krav för att beviljas godkännande av infrastruktur**

Förbundet noterar att kravet på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning strider mot önskemålet att återskapa ett kulturarv, vilket är syftet med anläggning av ny infrastruktur för museitrafik, jämför vår punkt 2.8.1 ovan. Här måste särskilt nämnas det pågående arbetet hos Kulturdepartementet att åstadkomma en hänsynslagstiftning för rörligt kulturarv som en del av kulturmiljölagen – Riksantikvarieämbetets rapport 2018/1142 *Det rörliga kulturarvet ...* – Avrapportering av regeringsuppdrag KU2017/00942/KL och då särskilt punkt 6.3.1 sid 46.

## **2.20 Promemorians punkt 14.2.1 Tillsynsmyndighetens godkännande av fordon**

JHRF ser behov av undantag även för museifordon. Det ligger i begreppet museifordon att dessa inte ska nybyggas, men det kan ändå komma att ske på grund av önskemål att återskapa försvunna fordonstyper genom byggande av replikor, jfr vår punkt 2.8.1. Även större ombyggnader förekommer ibland.

## **2.21 Promemorians punkt 14.2.2 Krav för att beviljas godkännande av fordon**

Förbundet ser samma behov av undantag från krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid återskapande av försvunna fordonstyper som för infrastruktur, jfr våra punkter 2.19 och 2.8.1 ovan.

## **2.22 Promemorians punkt 14.4 Innan fordon används första gången**

JHRF påpekar att undantag behövs från kravet på märkning med EVN-nummer, se vår punkt 2.8.3 ovan.

## **2.23 Promemorians punkt 15.1.2 Undantag på krav på särredovisning**

Förbundet ser synnerligen positivt på terminologiändringen till *museitrafik* – dels undanröjs den oklarhet som användningen av termen *museijärnvägsfordon* skapar när det gäller museitåg på statens spår, dels är kravet på *obetydlig trafik* alldeles för luddigt. Vad gäller det senare varierar omfattningen på museitrafik stort mellan föreningarna och samvarierar till stor del med föreningarnas kostnadsbild – det rör sig ändå om promillen jämfört med den kommersiella persontrafiken på järnväg. Se också vår punkt 2.3 ovan.

## **2.24 Promemorians punkt 15.4.2 Vad som avses med vertikalt integrerat företag**

JHRF påpekar att undantaget för museibanor och Trafikverkets museitrafik är synnerligen välmotiverat – vad avser de förra så är just att vara en sammanhållen verksamhet med fordon, bana, byggnader och personal en del av det historiska sammanhang man vill visa eftersom det var så (små) enskilda järnvägar var uppbyggda förr.

## **2.25 Promemorians punkt 16.2.8 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter**

Förbundet återkommer till att kvalitetsavgifter i många fall inte behövs för museitrafik, se vår punkt 2.5.6. Dessutom motverkar Trafikverkets system med kvalitetsavgifter stundtals punktlighetsarbetet genom att ”straffa” ett rättidigt museitåg med förseningsavgifter när det släpper fram ett försenat X2000 och därmed själv blir försenat.



**2.26 Promemorians punkt 16.3 Underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten**

Här har Infrastrukturdepartementet sänt ut en annan remiss (I2019/01902/TP 2019-07-08) om ändringar i den befintliga järnvägsförordningen (2004:526). Förbundet noterar att detta indikerar dålig samordning med arbetet med införandet av det fjärde järnvägspaketet...

**2.27 Promemorians punkt 16.4.3 Direkta kostnader för minimipaketet av tillträdestjänster och ändring av avgifter för miljöpåverkan**

JHRF önskar framhålla att museitrafik redan i dag är undantagna från banavgifter och önskar var det även i fortsättningen.

**2.28 Promemorians punkt 16.4.4 Differentiering för ETCS**

Förbundet önskar framhålla att föringarna får synnerligen höga kostnader för införande av ETCS på museifordon för trafik på statens spår och att reducerade banavgifter därför inte är något för dessa fungerande incitament, särskilt som museitrafik redan i dag är undantagna från banavgifter, se vår punkt 2.27 ovan. Dessutom kommer även här hänsyn till rörligt kulturarv in, se vår punkt 2.19 ovan.

**2.29 Promemorians punkt 16.4.6 Bokningsavgifter**

Föreningar kan få problem med att arrangera museitrafik, t ex för att ideellt arbetande personal blir hastigt sjuk eller kallas in till tjänstgöring hos sin ordinarie arbetsgivare och inte hinner ersättas, varför den planerade körningen måste ställas in. Att ovanpå det då också drabbas av bokningsavgifter för det inställda tåget blir sten på börda, varför museitrafik borde befrias från denna typ av avgifter.

**2.30 Promemorians punkter 18.12.1 och 18.12.3 Fordons- respektive Infrastruktureregister**

JHRF vill passa på att framföra att även den framtida forskningens behov behöver beaktas i registerhållningen, d v s att inte alltför hårdhänt gallring görs så att det även ska finnas möjlighet att få fram uppgifter om avvecklade fordon och d:o infrastruktur.

**2.31 Promemorians punkt 22.6.2 Definition av kollektivtrafik på järnväg**

Förbundet understryker att museitrafik inte tvingande ska anses vara kollektivtrafik – som tidigare framhållits (se bl a vår punkt 2.11) handlar museitrafik mer om upplevelser än om transporter. Det hindrar inte att det finns museitrafik om ingår i Samtrafikens samlade utbud – detta ska alltså var en möjlighet, inte ett krav.

### **2.32 Promemorians punkt 24.1.3 Aktörer som påverkas av förslagen i promemorian**

JHRF håller helt med promemorians beskrivning under underrubriken *Museiföreningar*. Dock önskar förbundet påpeka att terminologin i järnvägslagstiftningen är mindre bra än i motsvarande lagstiftning om spårvägar och tunnelbanor. Termen *trafikutövare* i den sistnämnda lagstiftningen är bättre än den i järnvägslagstiftningen använda *järnvägsföretag* eftersom den förstnämnda är associationsrättsligt neutral medan den senare antyder någon form av företag – aktiebolag, handelsbolag, enskild firma o s v – trots att, som promemorian konstaterar, 30 % av tillstånden innehåller av föreningar. De flesta av förbundets medlemmar är ideella föreningar, men det förekommer även en ekonomisk förening, en kommunal stiftelse och ett (ideellt) aktiebolag bland medlemmarna.

### **2.33 Promemorians punkt 24.2.4 Nya godkännandeprocesser med ny roll för ERA**

Förbundet ser problem, framförallt avseende kostnader, för museiföreningarna med behovet av att använda utsedda organ (DeBo) i godkännandeprocessen för nya fordon, vilket i museitågssammanhang främst handlar om byggandet av repliker av fordonstyper som försvunnit.

### **2.34 Promemorians punkt 24.8 Konsekvenser för små företag och museiföreningar**

JHRF önskar påpeka att, utöver vad promemorian framför, finns också potentiella kostnader för certifierade ECM-verkstäder och utsedda organ, se våra punkter 2.17 och 2.33 ovan.

## **3 Presentation**

Riksorganisationen JHRF deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

### **3.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)**

**JHRF** består av 35 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 (2017).



Datum  
2015-10-31

Vår referens

Sida  
11(11)

För JHRF

Anders Johansson  
Ordförande