



Järvägshistoriska
Riksförbundet



Museibanornas
Riksorganisation

Datum
2020-09-30

Ert datum
2020-06-26

Vår referens Sida
Anders Svensson1(6)

Er referens
I2020/01030/TP

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende betänkandet *Framtidens järnvägsunderhåll* (SOU 2020:18)

1 Sammanfattning

Järvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation har inget att erinra mot förslagen i delbetänkandet utöver nedanstående, även om en del synpunkter som även framfördes på SOU 2015:42 återkommer. Förbunden påpekar att Trafikverket aldrig haft underhåll i egen regi, att även uppgifter om museitågens egna infrastruktur samlas in till *Nationella Järvägss databasen*, att nationellt trafiksäkerhetsstillstånd inte är aktuellt på Trafikverkets infrastruktur samt att Trafikverkets system med kvalitetsavgifter stundtals motverkar punktlighetsarbetet genom att ”straffa” ett rättidigt museitåg som släpper fram ett försenat X2000 med förseningsavgifter. JHRF och MRO önskar att museitågen blir företrädare i JBS genom t ex JHRF, påpekar att även museitågsoperatör kan vara inköpare av banunderhåll samt önskar särskilja områdena väg och järnväg p g a inga eller ringa synergieffekter. Förbunden framhåller att museitågsoperatörerna säljer upplevelser, inte transporter, vilket innebär att såväl bussersättningar som omledningar p g a (oplanerade) banarbeten kan vara förödande. Dessutom kan också museitågen ha (evenemangs)tider att passa.

JHRF och MRO önskar att även museitågsoperatörerna är med i processen kring avvägning mellan trafik och underhåll – på Hagalunds bangård (norr om Stockholm) finns ett sådant fungerande samrådsförfarande. Även museitågens aktörer kan påverkas av att befintliga underhållskontrakt överföres till Trafikverket. Förbunden önskar också framhålla att även banarbetsfordon är en del av det rörliga kulturarvet och att samråd med föreningar och det nationella museet är önskvärt när dessa avvecklas. Maskiner för underhåll som ska avvecklas är av intresse för underhåll av museitågens infrastruktur och en maskinpoolen skapar förhoppningsvis mindre hysteri kring att avvecklade maskiner ska komma konkurrenter till godo, Förbunden tillstyrker sektorsuppdraget för Trafikverket och önskar att även museitågen är företrädare i behövlig samverkan. Slutligen framhåller JHRF och MRO att Riksantikvarieämbetet har föreslagit hänsyn till historiska transportmedel och Civilsamhällesutredningen att konsekvenser för civilsamhället ska beaktas av kommittéer, vilket vore bra att det beaktas även om dessa lagförändringar ännu inte genomförts.



2 Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) och Museibanornas Riksorganisation (MRO) har intet att erinra mot delbetänkandets beskrivningar och förslag utöver ett antal påpekanden och kommentarer i det följande. Förbunden återkommer bl a där till ett antal synpunkter som framfördes redan på delbetänkandet *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42), se JHRF remissvar 2015-08-15.

2.1 Betänkandets avsnitt 1.1 *Utredningsuppdraget*

JHRF och MRO önskar här korrigera historieskrivningen något: Trafikverket hade vid bildandet 2010-01-01 inte kvar något underhåll i egen regi eftersom det underhåll som tidigare genomförts genom *Banverket Produktion* då överfördes till nybildade *Infranord AB* – det som hände 2014 var upphandling av samtliga underhållskontrakt i konkurrens.

2.2 Betänkandets avsnitt 3.1 *Myndighetens uppdrag*

Förbunden kan informera om att även uppgifter om museitågens egna infrastruktur (depåområden för de som endast trafikerar statens spåranläggningar respektive komplett infrastruktur för de som trafikerar egna banor, d v s museibanor) samlas in till Trafikverkets *Nationella Järnvägsdatabas* (NJDB).

2.3 Betänkandets avsnitt 3.2 *Ansvar som infrastrukturförvaltare*

JHRF och MRO önskar framhålla att endast licens och säkerhetsintyg är aktuellt för de som trafikerar Trafikverkets spår – nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan bara de få som trafikerar från det nationella nätet avskild infrastruktur, t ex museijärnvägar.

Förbunden önskar här också påpeka att stundtals motverkar Trafikverkets system med kvalitetsavgifter arbetet med att förbättra punktligheten! Ett exempel från verkligheten är att ett rättidigt museitåg av tågtrafikledningen ombeds att gå åt sidan för att släppa fram ett försenat X2000 som därmed lättare kan klara anslutningar m m. Museitåget har självt inget problem med den försening som då uppstår – arrangören klarar sitt program, eventuella anslutningar m m. Men museitågsoperatören drabbas då av förseningsavgift när man agerat ”vänner på spåret” och hjälpt tågtrafikledningen!

2.4 Betänkandets avsnitt 3.4 *Det krävs samarbete*

JHRF och MRO önskar framhålla att f n är inte museitågen företrädna i JBS vilket enklast skulle kunna åtgärdas genom att även t ex JHRF kallas att skicka representant till detta samverkansforum.



2.5 **Betänkandets avsnitt 5.3.2 Övriga köpare**

Även museitågens aktörer (vanligen föreningar) behöver utföra underhåll av egna spåranläggningar. För aktörer med egen infrastruktur (museibanor) utförs banunderhållet vanligen i egen regi, men det förekommer att underhåll köps av externa aktörer för speciella insatser, t ex maskinell mätning av spåranläggning eller spårriktning. För aktörer som kör på statens spår handlar spårunderhållet om de egna depåområdena och där förekommer både att detta köps in och att det utförs i egen regi.

2.6 **Betänkandets avsnitt 6.1 Trafikverkets organisation och styrning**

Förbunden ser inga eller endast ringa synergieffekter i den samordning av områdena *väg* och *järnväg* som genomförts sedan Trafikverkets tillkomst och ser helst att dessa särskiljs.

2.7 **Betänkandets avsnitt 6.5 Planering för banarbetstider**

JHRF och MRO önskar, angående avvägningen av kapacitet på banorna för underhåll och tågtrafik, påpeka att museitågsaktörerna på statens spår i första hand säljer upplevelser, inte rena transporter. Därför är bussersättningar för hela eller större delar av resor inte ett alternativ – det ger inte resenären samma upplevelse och framförallt inte den upplevelse som resenären betalat för. Det har förekommit att resenärer avbokar med motivering att den upplevelse man betalat för uteblir när det framkommit att mer än halva resan skulle få lov att genomföras med buss efter att Trafikverket i ett sent skede upptäckt att man vid samma tidpunkt både medgett ett banarbete och givit ett museitåg tågläge på samma plats.

Även omledningar kan vara problematiska – särskilt när resenärerna tillhör gruppen järnvägsintresserade, in- eller utländska, är det just upplevelsen av att få åka vissa järnvägssträckor man betalar för. Med anslutningsresor, uppehåll m m kan det vara ansevärd kostnader som den enskilde lägger ner på att delta i resan och att då omledas till en ”ointressant” järnvägssträcka kan upplevas som en katastrof för resenären.

2.8 **Betänkandets avsnitt 8.2.1 Ingen är nöjd**

Förbunden har ovan – i vår punkt 2.7 – understrukit att det för museitågen inte (alltid) fungerar med bussersättningar och omledningar. Därtill kommer att många museitåg arrangeras tillsammans med andra (kultur)evenemang, vilket gör att det finns tider att passa, åtminstone på framresan, vilket gör störningar i museitågens tider kritiska.

2.9 **Betänkandets avsnitt 8.2.2 Planera noggrannare**

Förbunden önskar framhålla att det är önskvärt att även museitågsoperatörerna är med i processen kring avvägningen mellan trafik och underhåll.



JHRF och MRO önskar dock framhålla att det lokalt fungerar väl. Från JHRF:s medlem SKÅJ (Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg) erfar vi att inom Hagalunds bangårdsområde (depåområde norr om Stockholm med Trafikverket och *Jernhusen* som infrastrukturförvaltare) förekommer ett samrådsförfarande med samordningsmöten inom områdena *produktion*, *arbetsmiljö* och *trafiksäkerhet* dit representanter för alla trafikutövare och underhållsföretag, såväl för bana som fordon, är kallade. Till dessa möten kallas även representanter för SKÅJ, eftersom föreningen är tilldelad kapacitet på Hagalunds bangård. Detta förfarande, alltså att såväl ha samrådsmöten för alla inblandade som att även kalla museitågsoperatörer, anser förbunden vara föredömligt.

2.10 Betänkandets avsnitt 8.4.7 *Underhåll av andra spåranläggningar*

Förbunden har ovan – i vår punkt 2.5 – påpekat att även museitågens aktörer, framförallt de som är aktiva på statens spår, köper in spårunderhåll. Här kan det finnas upparbetade och väl fungerande kontakter som riskerar att behöva ersättas av andra spårrentreprenörer eftersom de man använt försvinner från det geografiska området.

2.11 Betänkandets avsnitt 8.6.1 *Maskinresurser behöver säkerställas*

JHRF och MRO önskar framhålla att det inte bara handlar om säkerställande av maskinresurser utan även om avveckling. Banarbetsmaskiner och andra banarbetsfordon som avvecklas kan utgöra ett kulturarv värt att bevara, endera i sin egen funktion eller för vad de har varit – det har historiskt varit helt dominerande att bygga om äldre trafikfordon för banunderhållets behov och det är framförallt de senaste decennierna som särskilda banarbetsfordon har nytillverkats. Därför är det önskvärt att föreningarna och det nationella museet, Järnvägsmuseet, får vara med när banarbetsfordon ska avvecklas – detta har på senare år missats vid ett par tillfällen, vilket inneburit att historiskt värdefull materiel har skrotats.

Vid museibanorna finns dessutom ett behov av maskiner för det underhåll som de flesta av dem genomför i egen regi – jämför vår punkt 2.5 ovan. Av ekonomiska skäl är det endast realistiskt med begagnade maskiner och därför är museibanorna också en intressant vid avveckling av maskiner. Hittills har konkurrensförhållandena mellan underhållsrentreprenörerna inneburit att dessa oftast varit rädda att deras avvecklade maskiner ska komma konkurrenter till godo, varför det funnits en tendens att hellre skrota maskiner än att erbjuda föreningarna dem.



2.12 Betänkandets avsnitt 8.7.2 *Ett sektorsuppdrag till Trafikverket*

Förbunden tillstyrker i allra högsta grad betänkandets förslag till sektorsuppdrag till Trafikverket. I sammanhanget är det viktigt att särskilja Trafikverkets järnvägsförvaltning, se vår punkt 2.6 ovan. I järnvägsbranschen ingår även museitågen, varför även dessa bör vara företrädna genom sin(a) riksorganisation(er). Detta eftersom museitågens verklighet avviker från övriga tågoperatörer eftersom verksamheten mer handlar om upplevelser än transporter – se vår punkt 2.7 ovan. Det finns också goda lokala samverkans exempel att peka på, se vår punkt 2.9 ovan.

2.13 Betänkandets avsnitt 9.1 *De transportpolitiska målen*

JHRF och MRO önskar angående hänsynsmålet påpeka att det finns en rapport från Riksantikvarieämbetet (RAÄ 2018:1142 *Det rörliga kulturarvet*, svar på regeringsuppdrag KU2017/00942/KL) och Civilsamhällesutredningens betänkande (SOU 2016:13 *Palett för ett stärkt civilsamhälle*) att beakta. I den förstnämnda föreslås ändring i Kulturmiljölagen (SFS 1988:950) där historiska transportmedel tillförs i 1 kap. 2 § och 1 kap. 5 § (en ny paragraf) framhåller behov av hänsyn till historiska transportmedel i statliga (och kommunala) myndigheters verksamhet. I den sistnämnda föreslås tillägg i kommittéförordningen (SFS 1998:1474) 15 § att konsekvenser även ”för villkoren för det civila samhällets organisationer” ska anges i betänkanden. Tyvärr har ännu ingen av dessa lagförändringar genomförts, men förbunden ser ändå att utredningar borde agera i dessa förslags anda.

3 Presentation

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 11 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).



3.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 25 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