



# Remissvar

TRV 2012187263

2013-03-14

Remissvar på remissmissiv:

Remiss - förslag till plan för införande av ERTMS på korridor B i Sverige, TRV 2012187263

Vi ber först att få tacka för remissmissivet. Järnvägshistoriska Riksförbundet har i grunden inget emot införandet av ERTMS. Vi ser detta som en utveckling av signaltekniken som har både för och nackdelar.

Vi kan notera att en av våra medlemsföreningar redan är ”drabbad”, Örnköldsviks Järnvägssällskap.

När ERTMS tas i bruk på Södra stambanan blir konsekvenserna allvarliga för museitågstrafiken. Man måste komma ihåg att ca 60% av all museitågsverksamhet sker på statens spåransläggning, dels av JHRFs medlemsföreningar, dels Sveriges Järnvägsmuseum.

Vår ståndpunkt är att Vi får acceptera att Vi måste utrusta våra fordon som används på berörda sträckor med ombordutrustning. Detta måste i flera fall vara genomfört i samband med att Alvesta-Mjölby tas i bruk. Ett typexempel är föreningen Nässjö Järnvägsmuseum, som i praktiken isoleras och förlorar alla trafikmöjligheter utan ERTMS-utrustning.

Denna utrustning av fordon innebär två huvudsakliga problem för våra medlemmar, dels är det den tekniska anpassningen till våra fordon, dels finansieringen.

När det gäller tekniken, är vår grundinställning att det naturligtvis går att finna lösningar, men att dessa riskerar att påverka verksamheten negativt. Dels kan inte alla fordonstyper utrustas utan att det påverkar det museala intrycket, dels ser Vi med oro på möjligheterna att hitta rimliga lösningar särskilt för ånglok, då ånglok inte erbjuder den arbetsmiljö som ERTMS i princip förutsätter.

Vår huvudlinje är att få myndigheterna att acceptera förenklade tekniska lösningar som tillgodoser säkerhetskraven, men möjliggör rationell hantering. En förutsättning för detta är myndigheterna, ERA (EU), TS, m fl kan acceptera en standardiserad ombordutrustning, med begränsningar i hastighet och att de endast används nationellt. Detta skulle också förenkla verifieringsprocessen som är ett av de stora problemen för oss. Dels rör det sig om många olika udda fordon där typverifiering idag är nödvändig för i praktiken varje fordon, dels skulle en förenklad verifieringsprocess innebära kraftigt minskade kostnader.

När det gäller den finansiella delen anser Vi att denna del måste lösas med 100% subventionering. Dagens finansiering bygger på kommersiella inkomster och EU-bidrag. Särskilt prioriterad är gränsöverskridande kommersiell trafik.

Museitågstrafiken har inga möjligheter till någon som helst egenfinansiering, annat än ideellt arbete.

Summering av vårt svar är att Vi har inga andra synpunkter än att löser sig de tekniska och finansiella problemen för vår verksamhet, har Vi inget att invända mot genomförandet.

För Järnvägshistoriska Riksförbundet 2013-03-15

Anders Johansson

Kontaktuppgift: [styrelsen@jhrf.se](mailto:styrelsen@jhrf.se)