



Utredningen om järnvägen organisation
N 2013:02
103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende *Utredningen om järnvägens organisations delbetäkande *En enkel till framtiden?* (SOU 2013:83)*

1 Inledning

JHRF består av 36 medlemsorganisationer, varav 33 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltat av Trafikverket.

2 Sammanfattning

JHRF är positiva till betänkandets beskrivning av järnvägsbranschens nuläge, problem och möjligheter. Förbundet pekar dock på att den i betänkandet använda termen museijärnvägar innefattar krav på egen infrastruktur och således utesluter den museitågstrafik som bedrivs på statens spåranläggningar, vilket är förbundsmedlemmarnas huvudsakliga verksamhet. Förbundet önskar dessutom tillföra beskrivning av järnvägsbevarandets samarbets- och internationella organisationer till beskrivningen av järnvägsbranschen. Även en beskrivning av förekomsten av järnvägsföreningar, verksamma med bevarandet av järnvägens kulturarv, finner förbundet önskvärd.

3 Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till betänkandets beskrivningar och förslag, men undantag för det nedan anförda. Förbundet vill också framhålla betänkandets goda beskrivning av järnvägsbranschen – dess nulägen, problem och möjligheter.

3.1 Betänkandets punkt 3.3.9 Järnvägsföretag

Betänkandet:

”...

På persontrafiksidan finns också ett antal *museijärnvägar* som i ett fåtal fall använder sin egen spårinfrastruktur, men normalt trafikerar även dessa statens spåranläggningar. ...” (vår kursivering)

Förbundet måste här peka på att det förekommer en otydlighet i den terminologi som används i betänkandet. Ovan används termen *museijärnväg*, som inte omfattar den enligt nedan (vår punkt 3.3) relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spåranläggningar, vilken är den huvudsakliga inriktningen på förbundets medlemmars verksamhet. En museijärnväg definieras som en ”anläggning vars syfte är att återskapa en äldre järnvägsanläggning” (ur Museibanornas Riksorganisations stadga 2007-03-10). I detta begrepp ingår alltså att en museijärnväg opererar på egen infrastruktur.

Förbundet föreslår att lydelsen i stället borde vara:

På persontrafiksidan *förekommer också museitågstrafik som dels* använder sin egen spårinfrastruktur, *dels trafikerar* statens spåranläggningar. *Museitågstrafiken på statens spåranläggningar är mer omfattande än den på egen spårinfrastruktur.* ...” (ändringar kursiverade)

3.2 Betänkandets punkt 3.3.12 Samarbetsorganisationer

Förbundet önskar komplettera sammanställningen med att även museitrafiken på järnväg har samarbetsorganisationer: Förbundet (alltså Järnvägshistoriska Riksförbundet, förkortning JHRF), som (i första hand) samlar de organisationer som bedriver museitågstrafik på statens spåranläggningar, och Museibanornas Riksorganisation (förkortning MRO), som samlar de organisationer som bedriver museitågstrafik på egen spårinfrastruktur. JHRF har f n 36 medlemmar – 32 svenska ideella föreningar, en dansk ideell förening (med verksamhet även i Sverige och övriga Norden), ett aktiebolag, en kommunal stiftelse och en ekonomisk förening – och MRO har 21 medlemmar. Tillsammans samlar de båda riksorganisationerna 51 organisationer, eftersom det finns 6 gemensamma medlemmar.

Övergripande finns organisationen Arbetlivsmuseernas samarbetsråd (ArbetSam), som samlar (framförallt) museer inom det industri- och fordonshistoriska området. I denna organisation finns även några järnvägsmuseer med stationära samlingar med. Ett spirande samarbete mellan (f n) tio riksorganisationer som är verksamma med bevarandet av (främst) det rörliga kulturarvet (d v s transportmedel av olika slag) finns också – i detta deltar också JHRF och MRO.

På det internationella området finns en europeisk organisation för musei- och turisttågstrafik, European Federation of Museum & Tourist Railways (FEDECRAIL) och en motsvarande världsorganisation, The World Association of Tourist Trams & Trains (WATTRAIN). JHRF och MRO är medlemmar i FEDECRAIL, MRO också i WATTRAIN.

3.3 En ny punkt 3.3.13 Järnvägsföreningar

Förbundet saknar en punkt som avhandlar järnvägsföreningar, framförallt då föreningar (och andra) som bedriver museitrafik. Dessa föreningar räknas av Transportstyrelsen som järnvägsföretag (betänkandets punkt 3.3.9) och lyder under (i stort sett) samma regelverk som de "egentliga" järnvägsföretagen, särskilt då de föreningar som bedriver museitrafik på statens spåranläggningar. Väl ute på spåren fungerar den museitrafik som bedrivs på statens spåranläggningar som vilket som helst av de kommersiella järnvägsföretagens trafik – man delar spårutrymme, behöver ta hänsyn till varandra och stundtals samarbeta. Det som skiljer är syftet med trafiken – ett kommersiellt järnvägsföretag utför transporter, museitågstrafikens "järnvägsföretag" levandegör järnvägens kulturarv.

Totalt körs årligen ca 200 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spåranläggning (2012).

Detta ska jämföras med de totalt ca 140 miljoner tågkm som utförs per år.

Museitågsverksamhetens del av det totala trafikarbetet motsvarar ca 1,25 promille. Det totala omfånget av verksamheten är således ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

Däremot är museitågsverksamhetens organisationer en relativt betydande andel av Transportstyrelsens tillstånd för järnvägsföretag – närmare 30 % (29 av 101 st enligt Transportstyrelsens hemsida 2014-01-10).

Den museitrafik som förbundets medlemmar bedriver äger enligt ovan till större delen rum på infrastruktur ägd av annan infrastrukturförvaltare och då i huvudsak på statens infrastruktur (d v s Trafikverkets spår).

Mer om museijärnvägarna och -spårvägarna, men även övrigt föreningsliv och järnvägs- och spårvägsbevarande finns att läsa i betänkandet *Museijärnvägar*, SOU 1979:18. Denna kompletteras med fördel med boken *Museibanor och Veterantåg* (Trafik-Nostalgiska Förlaget 2005) som berättar om järnvägsbevarandets framväxt från de olika föreningarnas perspektiv. En aktuell sammanställning över upplevelser – museer, banor, utfärder, dressinuthyrning och övrigt – på järnväg och spårväg finns i den årligen utkommande broschyren *Tågsommar*, som finns tillgänglig på Internet (www.teknikarv.se/ts/).

3.4 Betänkandets punkt 5.3 Kravet på särredovisning i Bilaga 3

Betänkandet:

”...

Undantagen till detta är viss trafik med *museijärnvägsfordon* och sådan verksamhetsutövare som, utan att motta statligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § JvL.

...” (vår kursivering)

Enligt vår punkt 3.1 ovan föreslår vi att termen *museifordon* används i stället.

För JHRF



Jonas Svartlok.
Ordförande