



Trafikverket
Trafikledning
172 90 SUNDBYBERG

Remissvar avseende utredningen *Rätt funktion på rätt plats* (TRV 2014/75917)

1 Inledning

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 32 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik. 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, förvaltd av Trafikverket.

Dessa föreningar räknas av Transportstyrelsen som järnvägsföretag 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, museitågtrafikens "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 tågkilometer som utförs per år.

2 Sammanfattning

JHRF är positiva till det mesta av promemorians beskrivningar och förslag. Förbundet pekar dock på att även förbundet bör tas med som remissinstans när remisser sänds till de andra branschorganisationerna. Förbundet påpekar dessutom att i Trafikverkets kundfokus även bör ta hänsyn till att vissa museitågskunder prioriterar vilken sträcka tåget åker, varför omledningar kan vara förödande, liksom att bussersättning inte är aktuellt för ett museitåg – då är det inställd körning som gäller. Förbundet pekar på att det gäller att se till att lokal kunskap inte går förlorad vid centralisering av trafikledningen inklusive möjligheten för vilken trafikledningscentral som helst att leda trafiken på vilken sträcka som helst. Slutligen påpekar förbundet att en del av de avgifter som Trafikverket tar ut kan motverka effektiv trafikledning – att ett rättidigt museitåg som ställer upp på att släppa fram ett försenat ordinarie tåg då drabbas av förseningsavgift känns helt fel.

3 Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till utredningens beskrivningar och förslag, men undantag för det nedan anförda.

3.1 Önskemål att tas med som remissinstans

Förbundet noterar att remissen sänts till ett antal bransch- och intresseföreningar men att förbundet saknades bland dessa – det var genom förmedling av en medlem som förbundet uppmärksammades på denna utredning. JHRF önskar alltid vara med som remissinstans när Trafikverket sänder utredningar på remiss till järnvägens branschorganisationer såsom varande branschorganisation för de operatörer som kör museitrafik på statens spåranläggningar, d v s Trafikverkets spår.

3.2 Rapportens punkt 2.3.2 Kund- och användarfokus

Trafikledningen missar ibland vad kunden vill – museitågen säljer i första hand upplevelser, inte transporter. För en del av våra medlemmars kunder är det intressanta vilken sträcka tåget färdas på och då särskilt om det är en järnväg som normalt inte trafikeras av persontåg. Att då med kort varsel omleda tåget till en annan, mer ”vanlig” järnvägssträcka, kan vara förödande för upplevelsen – och därmed betalningsviljan. En annan vanlig komponent är upplevelsen av det gamla tåget som sådant samt möjlighet att äta och dricka gott ombord. Att då föreslå bussersättning är detsamma som att resan måste ställas in...

3.3 Rapportens punkt 6.3.3 Trafikledningsområdenas lokalisering

Utredningen föreslår koncentrerad lokalisering till ett fåtal platser i landet och teknisk möjlighet att – med hjälp av det nya trafikledningssystemet NTL – låta vilken trafikledningscentral som helst sköta vilken sträcka som helst. Det gäller då att ha lokala förhållanden, även sådana som inte gäller växlar och signaler, ordentligt dokumenterade om trafikledning ska kunna ske varifrån som helst i landet. Ett exempel är rökdetektorerna på Stockholm Södra, som kräver speciell körteknik för ångtåg. I princip ska tåget inte köras aktivt utan bara rulla genom stationen och då innebär stopp i signal inne på stationen att brandkåren kommer – detta har hänt! I och för sig en bra test av Räddningstjänstens beredskap, men med onödiga samhällskostnader som följd.

3.4 Avgifter som motverkar trafikledning

Trafikverkets avgifter motverkar stundtals effektiv trafikledning. Ett exempel är ett rättidigt museitåg som får frågan om att stå åt sidan för att släppa fram ett försenat *SJ 2000* så att detta tåg kan få möjlighet att upprätthålla sina anslutningar – då drabbas museitåget av förseningsavgift...

För JHRF



Jonas Svartlok.
Ordförande