

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se

Eslöv den 14 januari 2010

Till: Transportstyrelsen
Järnvägsavdelningen
Box 14
781 21 BORLÄNGE

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:x) om godkännande av delsystem för järnväg och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:x) om godkännande av spåranläggning eller fordon för tunnelbana och spårväg

Museibanornas Riksorganisation (MRO) företräder framförallt de järnvägs- och spårvägmuseiföreningar som trafikerar egen bana (ofta skild från övriga nätet). MRO har därför koncentrerat sin granskning av remissen på i första hand de delar som berör trafik på egen bana.

Efter några inledande kommentarer om de båda föreskriftsförslagen följer – uppdelat på järnväg resp. spårväg – några detaljanmärkningar och några stilistiska/språkliga förbättringsförslag.

Ordföranden för JärnvägsHistoriska RiksFörbundet (JHRF) har granskat detta remissvar och ställer sig till alla delar bakom svaret.

INLEDNING

MRO har i sin granskning funnit att föreskrifterna i mångt och mycket har blivit bättre jämfört med JvSFS 2006:1. Som exempel har de tidigare detaljerade tidsplanerna vid verifiering, utvärdering och provkörning försvunnit. Detta hälsar

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se

MRO med tillfredsställelse.

MRO förutsätter att Transportstyrelsen också utarbetar vägledningar för dessa två föreskrifter. I den handbok som Järnvägsstyrelsen gav ut år 2008 fanns en vägledning som i detalj beskriver tillvägagångssättet vid ansökan. Att en motsvarande vägledning utarbetas för dessa nya föreskrifter är viktigt. En sådan vägledning styr i stor utsträckning dels omfattningen av arbetet med ansökningsförfarandet, dels minimerar den antalet fel och därmed behov av kompletteringar.

Den avgörande faktorn för omfattningen av ansökningsförfarande och framför allt för de konsekvenser de aktuella föreskrifterna får för verksamheten, är dock hur praxis kommer att utformas.

GODKÄNNANDE AV DELSYSTEM FÖR JÄRNVÄG

Detaljanmärkningar

I 10 § står "...som avses i 18 § första stycket och 19 § 4." I 14 § finns inte någon fjärde punkt. Detta är en felskrivning. 19 § 4 finns i utgåva JvsFS 2006:1, men inte i den nu remissbehandlade utgåvan.

Kravet på utomstående granskare för de funktioner som avses i 18 § första stycket och 19 § 4 (observera felskrivningen enligt ovan) är inte oproblematiskt för MRO:s medlemsföreningar. Kunskap rörande äldre järnvägstekniks funktioner finns huvudsakligen bland museijärnvägarnas medlemmar. (Det vill säga bland MRO:s och JHRF:s medlemsskara.) Därför måste dessa granskare i stort rekryteras ur samma krets, som de som granskas. Detta kan i vissa fall vara olämpligt. Det bör därför klarare definieras vad som avses med "oberoende".

Under rubriken "Undantag från kravet på godkännande" finns i 4 § Järnvägsfordon dels det övergripande kravet att dessa ej skall användas för transport av resanden, dels ett antal villkor numrerade 1 till 4. Vi tolkar texten så att vart och ett av dessa villkor skall vara tillräckligt för att undantaget skall gälla.

I 5 § Järnvägsinfrastruktur anges sju villkor för att godkännande inte skall behövas. Här tolkar vi texten så att samtliga uppräknade villkor måste vara uppfyllda för detta.

Denna tolkning av skillnaden mellan 4 § och 5 § saknar emellertid stöd i texten (bortsett från orden "och" resp. "eller" mellan näst sista och sista punkten), vilket är en onödig oklarhet. Det är lämpligt att skrivningen här ges en tydligare formulering.

En annan, mer konkret kommentar avser 5 §, moment 4 där det som ett av villkoren anges att spåret inte samtidigt får trafikeras med mer än en fordonsrörelse. Eftersom den av en museibana förvaltade järnvägsinfrastrukturen, vilken skulle kunna uppfylla de övriga i 5 § förtecknade kraven, oftast är en verkstadsbangård, kan detta krav vara svårt att uppfylla. Rörelser sker inomhus eller på spår

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se

som är skilda åt av byggnader. Detta gör det omöjligt för föraren att avgöra om något annat fordon flyttas samtidigt på någon annan del av verkstadsområdet.

Stilistiska/språkliga kommentarer

På sidan 2, 4 §, punkt 4, nämns ordet "bogsera". Det bör klargöras hur man ska förstå begreppet "bogsera" i detta sammanhang.

Sidan 3, 6 §, punkt 3, om ordet "såsom" byts ut mot "exempel är" så ökas förståelsen.

Sidan 4, 7 § punkt 2, kommatecknet omedelbart framför ordet "förarövervakningssystem" ska tas bort.

GODKÄNNANDE AV SPÅRANLÄGGNING ELLER FORDON FÖR TUNNELBANA OCH SPÅRVÄG

Detaljmärkningar

Enligt 9 § ska en oberoende granskare "...utföra granskning av de funktioner...". MRO vill invända mot att föreskrifterna alltid kräver en oberoende granskare för vissa "grundpunkter" när nya eller ändrade fordon ska tas i bruk. Detta kan komma att kräva orimligt långa handläggningstider, då en helt utomstående part ska sätta sig in i ärendet.

MRO anser att man borde kräva en oberoende granskare endast när särskilda behov finns för detta, till exempel om man inför en helt ny komponent eller en helt ny princip i ett säkerhetskritiskt system. Vid de tillfälle då beprövade metoder används, borde det vara mer än fullgott med en riskanalys av en kunnig konstruktör.

Stilistiska/språkliga kommentarer

Sidan 3, 6 §, punkt 2, om ordet "såsom" byts ut mot "exempel är" så ökas förståelsen.

Sidan 3, 7 § punkt 2, kommatecken ska införas omedelbart efter parentesens slut.

Vänligen

Ragnar Hellborg
Ordförande