

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Till: Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Eslöv den 7 februari 2013

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Förslag till ändring av föreskrifter om hälsa för lokförare och övrig personal samt ändring av föreskrifter om förarbevis för lokförare. Ert diarienummer TSJ 2009-2123

Museibanornas Riksorganisation (MRO) företräder de museijärnvägs- och museispårvägsföreningar som trafikerar egen bana skild från övriga nätet. Trafiken bedrivs på ideell basis utan avlönad personal och med syftet att visa upp det kulturhistoriska arvet av spårburen trafik. En presentation av begreppet museijärnvägar finns i vårt PM daterat 22 augusti 2010. Det har titeln "Museijärnvägen". PM:et går att hitta på MRO:s hemsida (www.museibanorna.se) eller rekvireras med hjälp av MRO:s e-postadress (info@museibanorna.se).

Granskning

MRO tackar för remissen och lämnar härmed följande remissvar¹. MRO vill understryka att MRO och dess medlemsföreningar önskar arbeta med mycket hög säkerhet i sin trafik. Vi sätter värde på en korrekt roll för samspelet mellan museijärnvägar och de föreskrifter i t ex järnvägslagen och järnvägsförordningen som är giltiga för oss. Vi sätter också värde på och vill ha ett bra samarbete med Transportstyrelsen (TS). MRO ser gärna fram mot ett sammanträffande med representanter för TS, om TS så önskar, när remisstiden har gått ut.

¹ Remissvaret har utarbetats med bidrag från MRO:s arbetsgrupp för säkerhet (Ragnar Hellborg, Sven Fredén och Björn von Sydow) samt följande medlemmar från några av MRO:s medlemsföreningar Peter Heller, Christian Jerrestål, m fl.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Summering

Den del av remissen som handlar om "hälsa för lokförare" samt delen "föreskrifter om förarbevis för lokförare" berör inte MRO:s föreningar eftersom lagen om behörighet för lokförare inte omfattar förare som framför fordon på t.ex. fristående banor, spårvägar och tunnelbana. I detta remissvar kommenteras därför inte de ändringsförslag som inte berör våra museibanor, det vill säga TSFS 2011:58 och TSFS 2011:61.

Däremot vill vi gärna lämna ett antal synpunkter och förbättringsförslag på de ändringsförslag som berör BVFS 2000:4. Delar av denna föreskrift är centrala i museibanornas hantering av sin personals hälsa. Som framgår nedan vill MRO inte att det som föreslås i paragraf 16 a och b ska gälla museibanor. Vårt nuvarande system är överlägset det föreslagna psykologtestet.

Som allmän information har vi också lagt till ett avsnitt som översiktligt beskriver museibanorna som en del av vårt tekniska kulturarv. Eftersom TS:s – i järnvägssammanhang – mest relevanta uppgift är att främja järnvägssäkerheten har vi också infogat ett avsnitt om vår syn på risker i museitrafik.

Museibanorna – en del av vårt tekniska kulturarv

Järnvägsmuseiföreningar startade i Sverige med början under slutet av 50-talet på privat initiativ för att rädda i första hand arvet från de försvinnande smalspåriga järnvägarna. Antalet järnvägsmuseiföreningar som använder egen eller hyrd bana har under åren vuxit och är idag runt tjugo. Dessa föreningar har mycket värdefulla – i vissa fall unika – samlingar som används i regelbunden trafik för allmänheten. Samlingarna är representativa för olika delar av landet. MRO är en paraplyorganisation för att tillvarata dessa föreningars gemensamma intressen. MRO är i sin tur en del av och deltar aktivt i Arbetlivsmuseernas Samarbetsråds (ArbetSam) verksamhet. ArbetSam bildades 1998 och är idag Sveriges största museinätverk. Det är en ideell organisation som vill främja och utveckla bevarandet och gestaltandet av industrisamhällets framväxt och kulturarv. Några av ArbetSams uppgifter är att stärka arbetlivsmuseernas identitet och sprida kännedom om museernas verksamhet. De ideella järnvägsmuseerna är äldst och sammantaget störst bland arbetlivsmuseerna. Inom ArbetSams verksamhet ryms också, flyg, sjöfart, bilmuseer, kvarnmuseer, smedjor, gjuterier etc. Riksantikvarieämbetet ska enligt sin instruktion leda och samordna landets kulturarvsarbete. Våra museibanor, som är en del av vårt tekniska kulturarv, har en stor medlemskader med en kunskapsbank om det egna området, som är mycket hög.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Remissförslagets konsekvenser för våra museijärnvägar och –spårvägar

A - Några punkter i Konsekvensutredningen kommenteras nedan

Konsekvensutredningen, avsnitt 6.4, behandlar kostnader för införande av yrkespsykologisk undersökning för övrig personal. Konsekvensutredningen tar dock inte upp att det är en ökad kostnad och en konsekvens för de företag/föreningar som idag inte använder yrkespsykologiskt urvalstest för nya förare. I denna grupp ingår MRO-banorna.

Konsekvensutredningen, avsnitt 9.3, anger att det uppskattas ta 16 timmar för företagen/föreningarna att ändra reglerna internt. Detta är inte en rimlig tidsuppskattning. Snarare tar det kanske uppåt 40 timmar att skapa ett nytt dokument. Det ska tas fram vad som ska ändras i dokumentet, man ska göra en riskbedömning, man ska göra konsekvensanalys och formulera reglerna så att de beskriver rätt sak/förhållande och överensstämmer med yttre krav. Det ska därefter skrivas, publiceras och informeras/utbildas. Detta tar långt mer än 16 timmar.

Konsekvensutredningen, avsnitt 9,6, anger att alla omfattas, stora som små företag. Detta kan inte vara rimligt, utan kravet bör ställas i relation till vilken verksamhet som bedrivs, exempelvis i relation till: hastighet, risker att utsättas för händelser/trafikmiljö, risker för resande, volym, året runt/endast sommartid, arbetspassens längd, utformning och innehåll (lång monoton körning kontra korta pass med variation). Mer om detta längre fram i vårt svar.

B - De olika ändringsförslagen i BVFS 2000:4 diskuteras nedan.

Paragraf 1. MRO ser ingen nackdel i att säkerhetspersonalkategoriantalet reduceras från sex till fyra. MRO rekommenderar att också utbildningsföreskrifterna BV-FS 2000:3 förändras på motsvarande sätt. Under punkt 2 står begreppet "spåranläggningar". Detta bör kompletteras med ordet "järnvägsnät", eller än bättre "järnvägsinfrastruktur". "Spåranläggning" är ett begrepp i Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1157). Vidare under rubriken "Allmänna råd" nämns begreppet "spärrfärd". Detta är ett begrepp i JvSFS 2008:7). Alla företag/föreningar använder inte dessa föreskrifter. Framförallt inte museibanor. Begreppet bör därför ersättas med "spärrfärd/vagnuttagning".

Paragraf 1a. Dessa föreskrifter gäller inte för förare som omfattas av lagen om behörighet för lokförare (2011:725). Förare med lokförarlicens behöver därför inte genomgå undersökning, hälsokontroll eller bedömning enligt dessa (dvs BVFS 2000:4) föreskrifter. MRO anser att det är bra att det skrivs ut tydligt i föreskriften att personal som har undersökts enligt TSFS 2011:61 inte behöver genomgå undersökning enligt BVFS2000:4.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Paragraf 7. MRO ser ingen nackdel med en tidsgräns, det är rimligt. Däremot så känns skrivningen felaktig. Arbetsuppgift? Tjänstgörings början? Är dessa två uttryck relevanta?

Paragraf 11. För paragraf 11 föreslår TS ingen ändring. MRO vill dock föreslå följande: Här används begreppet "spåranläggning". Detta ord bör kompletteras med ordet "järnvägsnät", eller än bättre "järnvägsinfrastruktur". "Spåranläggning" är ett begrepp i Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1157).

Paragraf 12. Det görs förtydliganden kring vilka krav som ställs och det har MRO inget emot. Att reglerna skiljer sig till viss del från hälsokraven enligt lagen om behörighet för lokförare är inte konstigt med tanke på att hälsokraven för övrig personal även riktar sig till andra arbetsuppgifter. Dock, att specifikt ange olika neuropsykiatriska tillstånd uppfattas vara en alltför specifik reglering som riskerar att minska föreskriftens hållbarhet över tid och anpassning till den utveckling som sker inom neuromedicinsk forskning. Här föreslås att formuleringen blir likartad med vad som gäller för behörighet för lokförare med andra ord *Kognitiva funktionsnedsättningar*. I båda fallen krävs en individuell bedömning och den rättspraxis som utvecklas över tid kommer att bli mer jämförbar.

Att som i remissförslaget 12§ punkt 8 skriva "–autismspektrumtillstånd och likartade tillstånd" är alltför schablonartat och utestänger personer som mycket väl kan fungera i dessa tjänster. MRO anser att man måste pröva varje enskild person och inte utesluta någon enbart på grundval av diagnosen. Begreppet autismspektrumtillstånd innefattar enligt nyare begrepp (handbok DSM-5) en mycket vid diagnos. Som illustration kan nämnas att det tidigare begreppet Asperger ryms numera inom autismspektrumtillståndet. Diagnosen Asperger är ju som vi vet från en nyligen avkunnad dom (Förvaltningsrätten i Falun, mål 2043-11 och Kammarrätten i Sundsvall, mål 2945-12) inget hinder för tjänstgöring som lokförare. TS:s agerande i detta avseende måste därför följa som det står i domen "stora krav på myndighetens utredning kring Asperger bör ställas."

I sammanhanget ska sägas att föreskriften om hälsokrav m.m. enligt lagen om behörighet för lokförare (TSFS 2011:61) är tydligare i hur förfarandet ska gå till om kraven i 3 § (12 § för personal i övrigt, BV-FS 2000:4) inte är uppfyllda. Detta anges i dess 4 §. Någon exakt motsvarighet finns inte i de nu aktuella ändringarna utan här finns endast den korta skrivningen i 18 § BV-FS 2000:4 om TS möjlighet att bevilja undantag.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Paragraf 14. Den föreslagna sänkningen av kraven upplever vi som mycket rimliga. Det omständliga dispensansökandet och tidsfördröjningen undviks på detta sätt. Ett mycket bra förslag!

Paragraf 15. Det som skrivs ovan angående paragraf 14 kan upprepas här. Denna sänkning av kraven upplever vi som mycket rimliga. Detta innebär att de faktiska kraven som TS ställer – efter dispensansökan – bättre överensstämmer med föreskrifterna. Det omständliga dispensansökandet och tidsfördröjningen undviks på detta sätt. Ett mycket bra förslag!

Dock finns det så vitt vi kan se ett antal skrivfel. Under punkt 1 står 1 § 1-5, detta bör sannolikt vara 1 § punkterna 1, 2 och 4. Under punkt 2 står 1 § 6, detta bör sannolikt vara 1 § punkt 3. Under punkt 3 står "punkterna 1-3". Vad detta syftar på går inte att genomskåda.

Paragraf 16 a och b. Först en formell anmärkning angående 16b §. Det står i förslaget "Yrkespsykologiska undersökningar ska utföras av en legitimerad psykolog med kunskap om de specifika arbetsuppgifterna inom järnvägen." Det borde stå "inom järnvägen respektive tunnelbanan eller spårvägen" En annan möjlighet är "inom spårtrafiken". Det är inte helt identiska förhållanden och man bör ju åtminstone inte kräva kännedom om förhållandena vid järnvägen om det i själva verket är spårväg (eller tunnelbana) det handlar om. Dock anser MRO, som framgår nedan, att hela denna skrivning om psykologundersökning ska tas bort.

I denna paragraf föreslår Transportstyrelsen att krav på inledande yrkespsykologiska undersökningar införs för förare och den personal som leder eller övervakar trafiken på järnväg samt tunnelbana och spårväg. Detta förslag är inte bra för museiverksamheten. Det kommer att innebära en försämring för museibanorna om det ersätter vårt nuvarande system. Om ändringen införs och våra nuvarande metoder att bedöma lämpligheten i förhållande till den aktuella arbetsuppgiften samtidigt reduceras förlorar vi dagens mycket gedigna kontroll. Genom våra nuvarande metoder framgår det om den som utbildas har några konstaterade yrkespsykologiska brister, särskilt vad gäller funktionell förmåga och om personen uppvisar några relevanta faktorer avseende personligheten, som kan påverka förmågan att utföra sina arbetsuppgifter på ett säkert sätt. En psykologundersökning under någon eller några timmar kan aldrig jämföras med våra nuvarande – och sedan många år etablerade metoder – som varar under hela utbildningen och som tar flera år. Om vi ändrar detta system kan vi inte vara säkra på att våra krav på yrkesmässig lämplighet för dessa kategorier uppfylls.

I konsekvensutredningen beskriver TS att det tillämpas urvalsprinciper och att de i regel genomförs av psykologer. Begreppet urvalsprinciper uppfattas inte vara

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

entydigt hos myndigheten, utan kan bedömas ha innehållsmässiga skillnader beroende på tillståndsform. För att exemplifiera detta så hänvisas till TS vägledning för ansökan om säkerhetsintyg del A och B, där det under avsnitt 7.1.6 Rätt kompetens och lämplighet b) anges : *urvalsprinciper (krav på grundläggande utbildningsnivå, psykisk och fysisk lämplighet)*, och vägledningen för ansökan om tillstånd för särskilt tillstånd där det under avsnitt 15.6 Rätt kompetens och lämplighet anges två punkter som tar fasta på den aktuella regeländringen. Punkt 2 *Beskriva urvalsprinciper* Punkt 3 *Säkerställa lämplighet utifrån hälsokrav*. Tolkningen är att det för säkerhetsintyg del A och B, å ena sidan, finns en inbakad bedömning av lämpligheten i urvalsprinciperna, men att skrivningen å andra sidan är mer öppen när det gäller särskilda tillstånd. MRO:s mening är att det nedan beskrivna urvalsförfarandet motsvarar punkt 2 och att det därtill görs bedömning utifrån hälsokraven punkt 3. Detta är en praxis som tillämpats under en följd av år vid museibanorna och som TS vid bedömningar av tillstånd accepterat. Därtill finns en annan praxis inom ramen för dem som yrkesmässigt är verksamhetsutövare och vars utformning och innehåll TS uppfattas önska införa som en generell praxis.

Det nu aktuella förslaget om regeländring och anpassning till lagen om behörighet för lokförare bedöms i detta hänseende ta alltför stor hänsyn till likställigheten mellan verksamhetsutövare, för att underlätta säkerhetsmyndighetens bedömning, och inte vad 3 kap. 4 § 2 st. järnvägslagen, och 4 § 3 st. lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, anger om att kraven får anpassas utifrån verksamhetens art och omfattning. MRO är inte principiellt emot yrkespsykologiska bedömningar, men anser att det för museibanorna ska finnas en möjlighet snarare än ett krav att införa detta i urvalsprinciperna med beaktande av verksamhets risker, typ och omfattning. Det är således med beklagan MRO ser ett förslag om regelskärpning för museibanornas del med den upplevda motiveringen att underlätta för säkerhetsmyndigheten snarare än att reglerna får anpassas inom ramen för säkerhetsstyrningssystemet. Det finns inget material presenterat i konsekvensutredningen som motiverar en sådan regelskärpning.

Rent generellt kan också tilläggas att TS i sin konsekvensutredning under avsnitt 2.5, andra stycket anger att ” det är lämpligt att krav på dessa tester fastställs i föreskrifterna om hälsa, vilket ger en tydlighet i vad TS kräver i förhållande till verksamhetsutövarna”. En sådan tydlighet anses inte kunna uppnås med den nuvarande formuleringen som endast tar hänsyn till de som framför fordon eller leder eller övervakar trafik, 1 § 1 och 2. Någon tydlighet ges inte för de övriga arbetsuppgifterna angivna i 1 § 3 och 4 vilket på inget sätt ger någon tydlighet i vad som krävs utan möjligen en likhet för kategorierna i 1 § 1 och 2, men utan anpassning till verksamhetens art och omfattning.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Mot bakgrund av detta anser MRO att undantag ska ges från formuleringarna i 16 a och b §§ för verksamheter som klassas som museiorganisationer och vars verksamhet pågår på lokala eller regionala fristående järnvägs- och spårvägsnät. Detta ska tydligt framgå av föreskriften. MRO har förslag på att det i 17 § införs en regel som anger att verksamhetsutövare som klassats som museiorganisationer i sina skriftliga bestämmelser redogör för sina lämplighetsprinciper utifrån verksamhetens art och omfattning.

På så sätt går det att ställa krav på transparens samtidigt som verksamhetens risker och kostnader vägs in. Inom ramen för de föreningar som är anslutna till MRO finns det banor där trafiken bedrivs som växling med endast ett tågsätt i trafik och största hastighet 8 km/h samtidigt som det finns banor med avancerad tågtrafik med flera bevakade stationer och hastigheter upp till 70 km/h. Med det spannet krävs olika upplägg.

Skissartad beskrivning av dagens system vid museibanorna på hur att bedöma personers lämplighet i förhållande till aktuell arbetsuppgift

Den övergripande bedömningen baserar sig på observationer av hur eleven hanterar och reagerar på stress samt elevens ansvarskänsla för sina uppgifter. Ytterligare bedömning – och en ytterst viktig sådan – är elevens attityd till museibanans regler och normer. Fler delar som ingår i lämplighetsbedömningen är givetvis läkarundersökning.

Den första lämplighetsbedömningen grundar sig på teorilärarnas och/eller examinatorns iakttagelser av eleven under den teoretiska utbildningen. Det handlar således om elevens förmåga att tillgodogöra sig de olika momenten i den teoretiska utbildningen. Vilka moment som ingår i den första teoriutbildningen framgår av föreningens utbildningsplaner. Via utbildningsplanerna kan TS säkerställa att våra föreningars utbildning är gedigen. Elevens lämplighet för att påbörja praktisk utbildning i olika befattningar manifesterar sig i godkänd skrivning i grundkursen och i lärarnas omdömen.

Därutöver baserar sig lämplighetsbedömningen på hur eleven utför den praktiska utbildningens olika delmoment. Under den praktiska utbildningen förs för varje praktikpass ett utbildningsprotokoll. Handledarens noteringar utgör ett incitament för eftertanke och bedömning av eleven. Om klart olämpligt beteende konstateras har handledaren också möjlighet att anmäla detta muntligt till ansvarig person inom organisationen. Detta liksom alla andra steg dokumenteras.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Två lite olika protokoll förs beroende på utbildningslinje. För eldare/förare utbildning finns ett stort antal delmoment förknippade med verkstadsarbete/klargöring/avställning. Vid linjetjänst ska handledaren anteckna vilka handgrepp eleven övat på samt vad eleven bör träna särskilt på vid nästa elevtur. Genom att läsa anteckningarna som funktion av tiden kan mönster urskiljas i elevens attityder och lämplighet. Om inga framsteg görs under flera följande elevturer kan examinator besluta att göra en särskild bedömning, som kan resultera i en rekommendation eller ett beslut att den påbörjade utbildningen avbryts. Detta liksom alla andra steg dokumenteras.

För kategorin bromsare/tågbefälhavare/tågklarerare finns motsvarande men delvis annorlunda typ av kontroll av olika delmoment.

Egentligen påminner museibanornas nuvarande utbildning i mångt och mycket om privatflygarnas där också bedömningen görs under utbildningens gång.

Det som vi ser som ett stort problem med den nu föreslagna psykologbedömningen jämfört med vårt system med egna utbildare och granskare är psykologernas fullständiga okunskap om den tekniska omgivning som ska behärskas av eleven: tryckkärl, heta ytor, höga tryck etc.

Exempel utbildningsgång

Som exempel finns nedan mycket skissartat utbildningsgången vid ULJ, en av de omkring 20 föreningarna inom MRO. Vid andra föreningar finns delvis annan tågorrdning i utbildningen, men som regel alltid lika gedigen:

År 1

- 1.- mars-maj: Kursen *Säkerhetsintroduktion*, kurs i *MRO-säo nivå 1*, Hälsokontroll, kurserna *Teknisk vagntjänst 1* och *Teknisk linjetjänst 1*.
- 2.- maj-september: Praktisk utbildning i befattning som kräver MRO-säo nivå 1 (bromsare, konduktör, vägvakt). Den praktiska utbildningen det första året är således begränsad till befattningar med måttlig ansvarsnivå. Den tid teorilärare och examinatorer har på sig att samla intryck och vid behov sinsemellan diskutera en elevs förutsättningar är således ett antal veckor innan den praktiska utbildningen vidtar. Beslut att eleven kan påbörja praktisk utbildning fattas av examinator, vid behov efter samråd i examinatorrådet.
- 3.- oktober-november: Kurs i *MRO-säo nivå 3*. När eleverna påbörjar kursen i säo nivå 3 är deltagarna således väl kända av utbildarna sedan åtminstone ca ett halvt år.

År 2

- 4.- april-maj: Kurserna *Teknisk vagntjänst* och *Teknisk linjetjänst*.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

5.- maj-september. Praktisk utbildning i befattning som kräver MRO-säo nivå 3 (tbfh, ånglokseldare, fordonsförare). Beslut att eleven kan påbörja praktisk utbildning på denna nivå fattas av examinator, vid behov efter samråd i examinatorrådet. Aspiranten är vid denna tidpunkt känd sedan ett år eller mer.

Utbildning till tbfh påbörjas således tidigast det andra året och slutförs normalt det andra eller tredje året.

Utbildning till ånglokseldare påbörjas tidigast det andra året, ofta det tredje året. Denna utbildning sträcker sig därefter över två år. För att påbörja utbildning till ångloksförare krävs i allmänhet några säsongers tjänstgöring som examinerad ånglokseldare. För att påbörja utbildning till tågklarare krävs i allmänhet några säsongers tjänstgöring som examinerad i befattning som kräver MRO-säo nivå 3. Den som står i begrepp att påbörja utbildning till de särskilt ansvarsfulla befattningarna ångloksförare respektive tågklarare är således i normalfallet kända i verksamheten sedan fyra år eller längre.

Den långa tid som en person är känd för ansvariga utbildare innan personen självständigt ska ta ett högre ansvar i säkerhetstjänst är enligt vår uppfattning en god garant för att personer som är olämpliga för säkerhetstjänst identifieras och bedöms. Enligt vår uppfattning är denna bedömning vida överlägsen skriftliga kriterier eller psykologtest under någon/några timmar. Psykologtest kan möjligtvis vara till ledning i en kommersiell organisation där en nyanställd ska agera självständigt i säkerhetstjänst några få veckor efter anställningen. Det finns exempel från den kommersiella järnvägstrafiken där man kan bli godkänd som förare efter endast 24 veckors utbildning. Någon sådan utbildning skulle vi aldrig kunna acceptera i museivärlden. Kvalité och noggrannhet har mycket hög prioritet hos oss. Vi får inte riskera vårt goda anseende, våra passagerare eller våra oersättliga fordon.

Som framgår av avsnittet nedan om risker i museitrafik så sker vår trafik nästan alltid i dagsljus, under sommaren, med för personalen enkel transparent teknik, med motiverad personal med god utbildning, under stark social kontroll, aldrig med farligt gods och som regel med låg hastighet.

MRO föreslår istället för skrivningen i remissen att urvalsförfarandet inför utbildning av personal vid spårvägar och fristående regionala eller lokala järnvägsnät utformas av verksamhetsutövaren utifrån verksamhetens art och omfattning.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Risker i museitrafik

TS - i järnvägssammanhang - mest relevanta uppgift är att främja järnvägssäkerheten. Detta bör ske genom utfärdande av föreskrifter, som har sin grund i järnvägslagen och -förordningen, genom tillsyn av järnvägsföretags/föreningars verksamhet, genom tillståndsgivning mm. Hur omfattande denna verksamhet ska vara måste ställas i relation till det mål man vill uppnå. MRO finner det anmärkningsvärt att det inte på något ställe i den mångordiga konsekvensutredningen finns något resonemang om vilka säkerhetseffekter de föreslagna ändringarna kan få.

I samband med att avgifter för TS verksamhet infördes är omfattningen på tillsyn och tillståndsgivning inte endast en angelägenhet för TS. De företag/föreningar som görs till föremål för tillsyn, tillståndsgivning mm måste uppleva en rimlighet mellan avgiften och det arbete som utförs/behöver utföras. Myndigheten behöver i sådana här sammanhang utföra en C/B-analys (kostnads/nyttoanalys). Som framgår nedan har MRO reflekterat över hur avgifterna relateras till uppgiften, det vill säga riskminskningen. Det är inte känt för MRO, om TS har gjort detsamma.

MRO har i ett tidigare sammanhang beräknat de risker² som är förenade med MRO-föreningarnas järnvägsverksamhet. Denna analys finns presenterad i vårt PM daterat 22 augusti 2010 med titeln "Risker och riskminskande åtgärder vid museijärnvägar". PM:et går att hitta på MRO:s hemsida eller rekvideras från MRO:s e-postadress.

Enligt detta PM är risken för museitrafiken inom MRO:s hägn (det vill säga för MRO-föreningarna) uttryckt i enheten kronor omkring 26 kkr per år. Detta betyder att det ekonomiska utrymmet för riskminskande åtgärder är mycket blygsamt. Eftersom endast mycket få olyckor har inträffat vid museibanor har riskanalysen baserats på olycksstatistik från smalspåriga järnvägar under tiden 1910 till 1915. Valet av period betingas av att man kan anta att dessa järnvägar under denna tid hade ungefär samma tekniska och funktionella förutsättningar och ett regelverk som i väsentliga avseenden är lika det som i dag används vid våra museibanor. Man kan även förutsätta att risken vid museitrafik minskas i jämförelse med dessa våra förebilder från förra seklets början då vår trafik – som framhölls ovan - nästan alltid sker i dagsljus, i huvudsak sker under sommarförhållanden, har en enkel, för personalen transparent teknik, har en motiverad personal med god utbildning, stark social kontroll, aldrig sker med farligt gods och som regel sker med mycket låg hastighet.

² Risk enligt ISO 31000:2009, EN 50126:1999 m fl

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Med riskminskande åtgärder kan man optimistiskt sett anta att risken sänks med storleksordningen 20 %. Värdet på åtgärder är alltså $0,2 \times 26 \text{ kkr} \approx 5 \text{ kkr}$. Även om risken vid museijärnvägstrafik av någon anledning skulle vara tio gånger större per produktionsenhet (tågkm, vagnaxelkm eller vad man nu väljer) än vid konventionella järnvägar vid förra sekelskiftet är den möjliga riskminskningen fortfarande bara 50 kkr. Att göra riskminskande åtgärder som kostar högre belopp än så, när den uppnådda riskminskningen kan värderas i några tiotals kkr, är givetvis fullständigt orimligt och skulle aldrig utföras av ett ekonomiskt sinnat företag. Man gör givetvis riskminskande åtgärder så länge de "lönar sig". När "vinsten", det vill säga riskminskningen blir mindre än kostnaden för åtgärden slutar man.

Vänligen



Ragnar Hellborg
Ordförande