

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 10 mars 2015

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Remiss angående föreskrifter om järnvägsverksamhet. Ert diarienummer TSF 2014-26

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 medlemsorganisationer arbetar med 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 samt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och förordning om säkerhet vid tunnelbana och spårväg 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 Peter Heller TJJ och Björn von Sydow ÖSIJ.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

A. Resonemang om TS förslag om "nationellt trafiksäkerhetstillstånd"

MRO konstaterar att det remissända dokumentet från TS bygger på en regeringspromemoria (Ds 2014:21) med titeln "Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde". Detta i sin tur bygger på ett under hösten 2012 antaget EU-direktiv 2012/34/EU. Detta direktiv syftar till att införa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area förkortat SERA). Detta är en revidering av det s.k. första järnvägspaketet. Förändringarna är inte särskilt många eller principiella. Dock med ett undantag: Ett "nationellt trafiksäkerhetstillstånd" införs istället för det idag existerande "särskilda tillståndet". För att rymmas inom detta nya tillstånd skärps kraven. Samtidigt ges då möjlighet att undanta delar av det europeiska järnvägssystemet från hela eller delar av direktivets reglering. MRO anser att det är positivt att man genom att införa en tillståndsform som är begränsad till fristående järnvägsnät möjliggör en gemensam kravnivå för att anpassa kraven i tillståndsgivningen till verksamhetens art och omfattning. Detta kommer att bli till stor fördel för järnvägs museal verksamhet, som bedrivs på fristående nät. Samtliga MRO-banor med trafik kommer att rymmas inom kraven för nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Därmed förväntar sig MRO att i fortsättningen regelverk från TS som berör MRO inte innehåller något som emanerar från kompatibilitetsregler eller motsvarande anpassning till EU-regler. Det är inte acceptabelt att TS (av bekvämlighet?) behåller delar av EU-regelverk, när regler för föreningar med nationellt trafiksäkerhetstillstånd ges ut. Under förutsättning att TS följer riktlinjen att renodla regelverket kommer detta nya regelverk att bli bra och förenklat för museitåg på fristående banor

Diskussion av individuella punkter

1. I konsekvensutredningen (KU) nämns - dels på sid. 4 i tabellen längst ner på sidan, dels på sid. 5, början på tredje stycket - siffran 12 på antal museijärnvägar med trafik på fristående infrastruktur. Rätt siffra är 14 järnvägar. Dessa 14 MRO-banor (med tillstånd) är: AGJ, BÖSJ, GHJ, TJF/FAS, JTJ, MJ, NBVJ, OBJ, SH, SKJ, SkLJ, ULJ, WFJ och ÖSIJ. Samtliga dessa banor har idag särskilt tillstånd och kommer att uppfylla reglerna för nationellt trafiksäkerhetstillstånd.
2. I den regeringspromemoria (Ds 2014:21), som ligger till grund för TS:s arbete med den nu aktuella remissända föreskriften, nämns ordet "persontåg" nio gånger i relation till nationella trafiksäkerhetstillståndeten. Vid sju av dessa tillfällen tillsammans med orden "och museitåg". Vid övriga två tillfällen står endast ordet "persontåg". Även dessa två tillfällen ska tolkas som "och

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

museitrafik". Detta enligt uttalande från handläggare och jurist vid Näringsdepartementet. Dessa personer på departementet skriver just nu (början av mars -15) lagrådsremissen i detta ärende och kommer i denna att säkerställa så att TS inte kan missförstå statsmaktens intensioner i detta avseende. Alltså Näringsdepartementet avser "persontåg och museitåg". I KU sid 2 borde det på rad 5 ha stått "1. Persontrafik och museitrafik på lokal...". Orsaken till att MRO anser att ordet "museitrafik" måste ingå är för att säkerställa att museijärnvägar med nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska kunna köra banarbetståg för underhåll av den egna fristående infrastrukturen. För vår verksamhet är det nödvändigt att utöver persontrafiken kunna genomföra de interna transporter som krävs, dels för att förflytta fordon till och från de uppställningsplatser som eventuellt finns, dels för banunderhåll. Vidare för att säkerställa att museiföreningarna ska kunna köra "fiktiva godståg". Dessa godståg – som körs som en del i det järnvägmuseala skådespelet utan att ha en egentlig trafikuppgift – förekommer framförallt vid trafik vid speciella trafikdagar. Dessa tåg utgör en god illustration för våra besökare/resenärer av hur ett godståg såg ut för länge sedan. De består normalt av lok (oftast ånglok) och ett antal öppna och täckta omsorgsfullt och historiskt korrekt renoverade original godsvagnar. En illustration finns i fotografiet nedan. Det är givetvis inget kommersiellt arrangemang för transport av gods från externa uppdragsgivare. I stället är det en uppvisning av våra museijärnvägars kulturbevarande verksamhet. Denna – och hela vår verksamhet – stöds och uppmuntras av Kultur- och Näringsdepartementet och stöds ekonomiskt av Riksantikvarieämbetet. Alla begränsningar när det gäller vår möjlighet att köra egna banarbetståg, interna transporter och fiktiva "godståg" i tolkningen av begreppet "nationellt trafiksäkerhetstillstånd" är att utnyttja regelverket – EU:s och Sveriges – på fel sätt.

3. TS förutskickar i remissen en övergångstid på ungefär 3 år efter införandet av det nya regelverket för övergången från särskilt tillstånd till nationellt trafiksäkerhetstillstånd. MRO förutsätter att tillsynsmyndigheten har räknat med den stora extra arbetsinsats som krävs från TS:s sida för att behandla alla de ansökningar som kommer att sändas in, sannolikt framförallt i slutet av övergångstiden.
4. Beträffande avgifter för "nationellt trafiksäkerhetstillstånd" är TS:s intension (KU sid. 9) att "avgiften är tänkt att motsvara kostnaden för ett särskilt tillstånd." Museijärnvägar är sedan tidigare befriade från avgifter för tillstånd. TS bör arrangera så att denna befrielse också kommer att omfatta det nya nationella trafiksäkerhetstillståndet.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION



Ångloksdraget "godståg" med närmre 10 godsvagnar står redo för avgång från Mariefreds station vid Östra Södermanlands järnväg. En del av godsvagnarna är lastade med "gods" som ofta får följa vagnen hela säsongen, foto Göthe Schnell.

B. Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

MRO har också tagit del av övrigt utsänt remissmaterial - föreskrifter om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. MRO vill inleda med att konstaterar att dessa föreskrifter inte är skrivna med den stringens man förväntar sig från en statlig myndighet. Det omedelbara intrycket är att de är röriga. För dokumentet "Säkerhetsstyrningssystem och övriga..." vill MRO ge följande specifika kommentarer: I förslaget till dokument hänvisas på fem ställen till EU-förordningar. Man måste alltså för att fullständigt förstå det svenska dokumentet referens-läsa EU-text.

Det aktuella EU-direktivet, 2004/49/EG, ger möjlighet att undanta bland annat banor på fristående nät från direktivets räckvidd. MRO vill därför uppmana till att Sverige bör införa en nationell tillståndsförm även för infrastrukturförvaltare av fristående nät där driftskompatibilitetskravet inte finns. En motsvarande sådan är ju just nu under införande för järnvägstrafik. MRO har för avsikt att agera för att

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

järnvägslagen skall ändras även på denna punkt. Egentligen bör det även ligga i TS intresse att få till stånd en sådan ändring. Det kommer att underlätta verksamheten, såväl för MRO-banorna som för Transportstyrelsen. Givetvis ska detta ske utan att säkerheten på något sätt äventyras.

Vänligen



Ragnar Hellborg / Ordförande