



Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Remissvar avseende Föreskrifter om bedrivande av tågtrafik

1 Inledning

JHRF består av 34 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

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.

Totalt körs årligen ca 120 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggning (2012).

2 Sammanfattning

JHRF är positiva till det mesta av Transportstyrelsens utredning och föreskriftsförslag. Förbundet pekar dock på att det är olyckligt att det inte var klart med ny huvudman för förvaltningen av JTF innan förslag att avsluta Transportstyrelsens förvaltning av JTF sändes ut. Dessutom påpekar förbundet att det i konsekvensutredningen saknas information om att ett antal av järnvägsföretagen är ideella föreningar och konsekvenserna för dessa. Förbundet pekar också på att den i föreskriftsförslaget använda termen *museijärnvägar* innefattar krav på egen infrastruktur och således utesluter den museitågtrafik som bedrivs på statens spåranläggningar, vilket är förbundsmedlemmarnas huvudsakliga verksamhet och föreslår därför ett antal modifieringar av de föreslagna föreskriftsändringarna. Dessutom föreslår JHRF kompletteringar av ytterligare två paragrafer med undantag för museala järnvägsfordon.

3 Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till Transportstyrelsens utredningar och föreskriftsförslag, med undantag för det nedan anförda.

3.1 Konsekvensutredningens punkt 5.1.1 *Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma ...*

Förbundet anser att det är olyckligt att detta förslag sänts ut innan det blivit helt klart med den fortsatta förvaltningen av JTF – detta är något som helt klart ska ske branschgemensamt eftersom de flesta aktörerna verkar på samma järnvägsnät och därför måste ha gemensamma regler. Nu har Trafikverket träffat en överenskommelse med Transportstyrelsen om att ta över förvaltningen av JTF från 2016-01-01 och även involvera branschen i övrigt (Trafikverkets hemsida 2015-03-04), men denna överenskommelse borde ha säkrats innan Transportstyrelsen började agera för att avveckla sitt engagemang i JTF!

3.2 Konsekvensutredningen för säkerhetsintyg och säkerhetstillståndets punkt 5.1.2 *Vilken blir tidsåtgången ...*

I konsekvensutredning saknar förbundet information om att ett antal av järnvägsföretagen är ideella föreningar och vad denna förändring – upphävande av JTF och egen förvaltning av motsvarande föreskrifter – kan innebära för dessa som nu bedriver trafik enligt JTF. Även ideell arbetskraft är en ändlig resurs och även om den inget kostar så är det likväl en resursåtgång. M h a den timkostnad som används i samband med kostnadsrapportering för EU-bidrag, 175,-/timme, kan resursåtgången kvantifieras ekonomiskt till drygt 0,6 MSEK per förening eller ca 9 MSEK totalt för alla de 15 berörda föreningarna, om regler motsvarande JTF skulle förvaltats enskilt av varje förening, vilket är en synnerligen betydande resursåtgång. Även 0,6 MSEK i ett branschgemensamt förvaltande för den ideella branschen är en betydande resursåtgång.

3.3 Användande av termen *museijärnväg*

I föreskriftsförslaget används termen *museijärnväg* avseende museitrafik på järnvägar. Förbundet måste här peka på att det förekommer en otydlighet i denna terminologi, eftersom termen *museijärnväg* inte omfattar den enligt ovan (vår punkt 1) 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.

Eftersom föreskriftsändringarna i huvudsak avser museitrafik på statens spår-
anläggningar bör en annan terminologi användas, se nedan.

3.3.1 Modifiering av författningsändringar

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 4 §**:

”Tåg vars främsta fordon är ett *museijärnvägsfordon* behöver inte uppfylla kraven i 2 §
andra stycket och 3 §.
...” (vår kursivering)

Enligt vår punkt 3.3 ovan föreslår vi att termen *musealt järnvägsfordon* används i
stället.

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 6 §**:

”...
Tåg vars bakre ände utgörs av *museijärnvägsfordon* behöver inte uppfylla kraven i första
stycket. Dock ska det uppfylla kraven i 5 §.
...” (vår kursivering)

Enligt vår punkt 3.3 ovan föreslår vi att termen *musealt järnvägsfordon* används i
stället.

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 17 §**:

”Tåget ska vara utrustat med en anordning för fordonsbaserad övervakning av tågförarens
vaksamhet. Den ska göra att tåget stannar om föraren inte reagerar inom en viss tid;
tidsfristen anges i TSD Rullande materiel.
Museijärnvägsfordon behöver inte uppfylla kraven i första stycket.” (vår kursivering)

Enligt vår punkt 3.3 ovan föreslår vi att termen *Museala järnvägsfordon* används i
stället.

3.4 Ytterligare behov av undantag för museala järnvägsfordon

JHRF ser ett antal ytterligare behov av undantag för museala järnvägsfordon, ett i
3 kap 13 § p g a att det idag finns ett undantag som gäller ånglok då dessa i många
fall har ångbroms som inte tillsätts automatiskt vid självavkoppling. Föraren blir
dock omedelbart uppmärksammat på en sådan händelse då huvudledningstrycket
försvinner. Det andra undantaget behövs i 16 § p g a ångloken begränsade
möjlighet att hålla uppsikt framåt/bakåt, vilket i stället kan hanteras med utökad
bemanning.

3.4.1 Komplettering av författningsändringar

Föreskriftsförslaget, 3 kap. 13 §

Följande tillförs sist i denna paragraf:

”Museala järnvägsfordon omfattas inte av kravet i andra stycket i det fall dragfordonet saknar tryckluftbroms men är utrustat med genomgående huvudledning.”

Föreskriftsförslaget, 3 kap. 16 §

Följande tillförs sist i denna paragraf:

”Museala järnvägsfordon omfattas inte av kraven i första stycket under förutsättning att fordonet är bemannat med ytterligare en person, utöver föraren, som kan vara denne behjälplig med uppsikt på skyltar och signaler.”

För JHRF



Jonas Svartlok.
Ordförande