



Järnvägshistoriska
Riksförbundet



Museibanornas
Riksorganisation

Datum
2017-04-06

Ert datum
2017-02-21

Vår referens Sida
Anders Svensson1(4)

Er referens
TSF 2017-9

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Remissvar avseende *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om yrkeskunnande vid järnväg samt vid tunnelbana och spårväg (TSF 2017-9)*

1 Granskning

JHRF och MRO tackar för remissen och lämnar härmed följande remissvar. JHRF och MRO vill understryka att förbunden och dess medlemsorganisationer arbetar med hög säkerhet i sin trafik. Vi sätter värde på en korrekt roll för samspelet mellan museijärnvägar och museitåg på statens spår 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). JHRF och MRO ser gärna fram mot ett sammanträffande med representanter för TS, om TS så önskar, när remisstiden har gått ut.

2 Synpunkter på avvecklande av BV-FS 2000:3

JHRF och MRO har intet att erinra mot Transportstyrelsens föreskriftsförslag avseende avveckling av BV-FS 2000:3. En fråga är dock om inte avvecklandet formellt måste genomföras av Trafikverket eftersom föreskriften formellt sett är en del av dess föregångare Banverkets föreskrifter.

3 Synpunkter på införande av föreskrift för järnväg

JHRF och MRO ser i grunden positivt på den föreslagna föreskriften. I och med den föreslagna förändringen flyttas en större del av ansvaret, till exempel när det gäller att definiera vilka arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten, över från myndigheten till verksamhetsutövarna. I och med att kravet på av myndigheten godkänd utbildningsplan slopas ser JHRF och MRO ett behov av en vägledning för föreskriftsförslagets tillämpning.

Förbunden har erfarit att även depåspår, d v s spår till lokstall och verkstäder, ska innefattas i begreppet industrispår och kunna använda sig av de föreslagna reglerna då depåspåren endast används för infrastrukturägarens tjänstetransporter av egna fordon till och från depå samt deras uppställning inom depåområdet. Även JHRF medlemmar som kör museitåg på statens spår har oftast depåspår i anslutning till sina egenägda lokstall och verkstäder. Det skulle därför vara önskvärt att även denna tolkning av begreppet industrispår nämnts i konsekvensutredningen för att undvika oklarheter.

De allra flesta MRO-järnvägarna har både rollen som infrastrukturförvaltare och rollen som järnvägsföretag inom samma organisation och ofta är utbildningsverksamheten samordnad. För dessa banor innebär denna förändring en besvärlig regleringssituation, då såväl reglerna i den föreslagna föreskriften (för järnvägsföretagsdelen) som kriterierna i kommissionens förordning (EU) 1169/2010 (för infrastrukturdelen) ska uppfyllas av verksamheten. Detta kan lösas genom att den föreslagna föreskriften också gäller de järnvägar som avses i 1 kap 1 a § 1 i Järnvägslagen (2004:519).

I föreskriftsförslaget (3–7 §§) ställs krav på kompetens och färdighet, till skillnad mot BV-FS 2000:3, där krav endast ställs på kompetens. Av föreskriftsförslaget framgår inte entydigt att färdighetsmålet ska fastställas skriftligen. Om det är Transportstyrelsens uppfattning att färdighetsmålet ska vara dokumenterat skriftligen bör detta framgå av föreskriften.

I 1 § 1 i föreskriftsförslaget står att föreskriften rör ”personal med arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten”. I 3–7 §§ står endast ”arbetsuppgift”. Detta bör kompletteras till att stå ”arbetsuppgift med betydelse för säkerheten”.

4 Synpunkter på införande av föreskrift för spårväg och tunnelbana

JHRF och MRO ser i grunden positivt på den föreslagna föreskriften. I och med den föreslagna förändringen flyttas en större del av ansvaret, till exempel när det gäller att definiera vilka arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten, över från myndigheten till verksamhetsutövarna. I och med att kravet på av myndigheten godkänd utbildningsplan slopas ser MRO ett behov av en vägledning för föreskriftsförslagets tillämpning.

I föreskriftsförslaget (3–7 §§) ställs krav på kompetens och färdighet, till skillnad mot BV-FS 2000:3, där krav endast ställs på kompetens. Av föreskriftsförslaget framgår inte entydigt att färdighetsmålet ska fastställas skriftligen. Om det är Transportstyrelsens uppfattning att färdighetsmålet ska vara dokumenterat skriftligen bör detta framgå av föreskriften.

I 1 § 1 i föreskriftsförslaget står att föreskriften rör ”personal med arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten”. I 3–7 §§ står endast ”arbetsuppgift”. Detta bör kompletteras till att stå ”arbetsuppgift med betydelse för säkerheten”.

JHRF och MRO tycker dessutom att den i denna föreskrift använda termen *trafikutövare* är bättre än den i motsvarande järnvägsföreskrift använda termen *järnvägsföretag* eftersom den förstnämnda är neutral till verksamhetens associationsform.

5 Presentation

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.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

5.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2015).

5.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 22 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal

För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:

- Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.
- Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet
- Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.

För JHRF

Anders Johansson
Ordförande

För MRO

Per Englund
Ordförande