

MRO

*c/o Thomas Lange, Fältgatan 37, 590 48 Vikingstad
013-822 19 (b), 013-25 29 04(a), 070-209 91 45 (m), info@museibanorna.se*

Järnvägsstyrelsen
Box 14
781 21 Borlänge

Järnvägsstyrelsens föreskrift om tillträde till järnvägsinfrastruktur (er beteckning: 2005-457)

Järnvägsstyrelsen har utarbetat ett förslag till föreskrifter för det rubricerade. Museibanornas Riksorganisation (MRO) har beretts tillfälle att lämna synpunkter. Vårt inlägg nedan avser endast föreskriftens tillämplighet för museibanor, d.v.s. sådana järnvägssträckor som trafikeras av medlemmar i MRO. För information om vilka museibanor som är medlemmar i MRO, se bilaga 1.

MRO anser sammanfattningsvis att en tillämpning av den föreslagna föreskriften på museibanor är uppenbart olämplig.

Skälen till detta är utomordentligt praktiska:

Museibanor har

ofta annan spårvidd (600 mm, 891 mm) än normalspår

ofta en banunderbyggnad och rälsdimension som inte är avsedd för dagens höga axellaster

ofta en största tillåtna hastighet som understiger 50 km/h

ofta en ideellt arbetande organisation med starkt begränsade möjligheter att tjänstgöra utöver vad den egna planerade verksamheten kräver.

ofta en begränsad trafikeringsperiod, d.v.s. banan är endast tillgänglig för arbetsfordon under en stor del av året.

Museibanornas verksamhet syftar inte till att utföra en transport. Resenären reser med tåget inte för att komma från A till B, de flesta reser A – B – A, utan för att uppleva en gammaldags tågfärd. Museibanorna är inte och skall inte vara tekniskt kompatibla (TSI) med det övriga järnvägsnätet – de är kompatibla med en äldre tids järnvägar. De krav som kan ställas på ett järnvägsföretag som begär tillträde till en museibana torde vara att de, förutom att uppfylla TSI enligt äldre föreskrifter, även har fordon som uppfyller de historiska krav som museijärnvägen ställer (gäller även personalens uniformering m.m.)

I samband med remissbehandlingen av det andra järnvägspaketet inom Europeiska Unionen uttalades det i flera sammanhang att museijärnvägarna borde undantas från EU-direktiven, men att detta skulle ske på nationell nivå

Brian Simpson (PSE) skrev

Would the Commission agree that throughout European Union heritage and museum railways play an important part in preserving our industrial heritage and in providing service to tourists, young and old. With this in mind would the Commission consider giving a blanket derogation to these railways from any future EU transport regulations and directives, in order that they may authentically preserve Europe's railway heritage.

Answer given by Mrs de Palacio on behalf of the Commission (8 Feb. 2001) (Part of)

...

The European legislation, in particular the recent proposals for directives on rail transport does not prevent the preservation of historic railways.

...

The proposal for a Council Directive (OJ C 321, 20.10.98) replacing Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees states that member states may exclude from its scope the local and stand-alone networks used for passenger transport.

...

Consequently the existence of heritage and museum railways, running most of the time on local and stand-alone infrastructure, is not endangered by any Commission legislation.

The Commission will also bear in mind the existence of heritage and museum railways when drafting future legislation.

Enl Järnvägslagen 5 § kan JvS besluta om att vissa spåranläggningar inte skall anses som järnvägsinfrastruktur. Detta mandat bör rimligen även omfatta delar av lagens regler om järnvägsinfrastruktur

Det är förutsett att kraven på TSI inte kan/bör uppfyllas för all järnvägsverksamhet (2 kap, 11 §) samt förenklade former för tillstånd (Särskilt tillstånd, 3 kap, 4 §). Rimligen borde sådana system som inte behöver uppfylla kraven på TSI inte heller behöva uppfylla kraven på beskrivning av järnvägsnät

För de specifika frågorna i följebrevet svarar MRO:

1. Definition på arbetsfordon fungerar
2. Det framgår inte tydligt i föreskriftens § 3 vem som respektive vem som inte skall upprätta beskrivning av järnvägsnät. Att t.ex. spårvägar inte berörs borde kunna sägas i klartext.

3. Föreskriftens § 4-21 leder till betydande svårigheter för de infrastrukturförvaltare som är medlemmar i MRO.
4. Ingen uppfattning i nuläget
5. MRO:s medlemmar kommer inte att klara av att ha föreskriftens beskrivningar för järnvägsnät klara till början av 2006.
6. Ingen uppfattning i nuläget
7. Ingen uppfattning i nuläget
8. Ingen uppfattning i nuläget

Linköping den 22 juni 2005

Museibanornas Riksorganisation

Thomas Lange

Bilaga 1

Medlemmar i MRO:

Föreningen Gotlandståget, GHJ.

JÅÅJ – Järnvägssällskapet Åmål - Årjäng

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg, AGJ

Mf Wadstena-Fogelsta Järnväg, WFJ

Mf Östra Södermanlands Järnväg, ÖSLJ

Munkedals Järnväg, MJ

Museispårvägen Malmköping AB, MUMA

Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg, JTJ

Nora Berslags Veteran-Jernväg, NBVJ

Ohs Bruks Järnvägs Museiförening, OBJ

Skara-Lundsbrunns Järnvägar, SkLJ

Skånska Järnvägar, SkJ

Smalspårsjärnvägen Hultsfred-Västervik, HWJ

Stockholms Spårvägar AB, SS

Uppsala - Länna Järnväg, ULJ