

SAMMANFATTNING

Genom den nya trafikpolitiken har stora förändringar skett i fråga om det statliga järnvägsnätet. Statens järnvägar, som tidigare var ensam förvaltare och användare av detta, har nu som huvuduppgift att driva järnvägstrafik medan statens spåranläggningar förvaltas av banverket. Utöver statens järnvägar har trafikhuvudmännen fått viss trafikeringsrätt på dessa anläggningar. Även andra trafikföretag kan komma i fråga som trafikutövare där. Främst det förhållandet att flera trafikutövare kommer att trafikera statens spåranläggningar innebär att högre säkerhetskrav måste ställas än i dag och att en effektivare tillsyn måste komma till stånd.

Vidare har inrättats en järnvägsinspektion som bl.a. skall ha tillsyn över säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg. Inspektionen har med nu gällande regler inte tillräckliga befogenheter i sin verksamhet. De uppgifter som inspektionen har kräver dock oproportionerligt stora personalresurser. Bl.a. med hänsyn härtill och till att en samordning bör ske mellan de olika författningar som reglerar säkerheten vid järnväg, spårväg och tunnelbana bör lagstiftningen omarbetas.

I denna promemoria föreslås en ny järnvägssäkerhetslag. Lagen skall gälla samtliga järnvägar, tunnelbanor och spårvägar. Detta innebär till skillnad från nuvarande lagstiftning bl.a. att i huvudsak att gälla för statliga och enskilda järnvägar och att även järnvägar som bara används för godstransporter kommer att regleras av en säkerhetslagstiftning.

I den föreslagna lagen görs skillnad mellan två olika verksamhetsgrenar, nämligen drift av spåranläggningar och trafikutövning. I driften av spåranläggningar ingår trafikledningverksamhet. Denna utgör dock en egen verksamhetsgren, om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan.

Den som driver järnväg, tunnelbana eller spårväg skall svara för att säkerheten är betryggande. Särskilda krav skall därvid ställas beträffande organisation, personal och materiel. Verksamhetsutövaren skall se till att det i verksamheten finns den organisation som behövs för en säker drift. Denne skall också se till att personalen har goda kunskaper om verksamheten och de regler som finns för denna. Han skall vidare se till att den som arbetar i säkerhetstjänst är lämplig för sådant arbete med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. Materielen skall vara av sådan art och i sådant skick att skador av verksamheten förebyggs. För verksamheten skall det finnas en säkerhetsordning som komplettering till gällande föreskrifter.

Spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet skall - utom i fråga om staten - bara få drivas av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd skall beviljas den som har sådana egenskaper att han kan uppfylla nämnda säkerhetskrav. Ett tillstånd skall få återkallas om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Järnvägsinspektionen skall vara tillståndsmyndighet.

Enligt nuvarande regler skall järnvägsinspektionen i stor utsträckning godkänna materiel innan den får tas i bruk. Trots att ansvaret för materielen främst åvilar verksamhetsutövaren enligt den föreslagna lagen, skall det även finnas en särskild myndighetskontroll av ny eller ombyggd materiel. En ny eller väsentligt ombyggd spåranläggning skall således inte få tas i bruk utan godkännande av järnvägsinspektionen. Likaledes skall bl.a. ett fordon som inte tidigare har använts vid en spåranläggning godkännas av inspektionen.

Järnvägsinspektionen skall vara tillsynsmyndighet enligt lagen. Inspektionen skall därvid ha möjlighet att genom förelägganden och förbud verka för en säker spårtrafik. Järnvägsinspektionen bör också få befogenheter att meddela de föreskrifter som behövs för en säker spårtrafik.

Den som driver spåranläggning eller trafikutövning olagligt, den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller de säkerhetskrav som uppställs i lagen samt den som av uppsåt eller vårdslöshet bryter mot de villkor som uppställs i tillståndet för verksamheten eller använder icke godkänd materiel i sin verksamhet skall kunna ådömas straff. Bestämmelserna i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) om trafiknykterhetsbrott i samband med järnvägs- eller tunnelbanedrift flyttas till den nya lagen. Detsamma gäller i fråga om de bestämmelser i 6 kap. järnvägstrafiklagen om ordningens upprätthållande som rör järnväg och som huvudsakligen är av säkerhetskaraktär.

Överklaganden enligt lagen föreslås få ske hos domstol i de flesta fall och i övrigt hos regeringen.

Genom lagen upphävs förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar. Vidare föreslås följändringar i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, körkortslagen (1977:477) samt förordningen (1988:1379) om statens spåranläggningar och vägtrafikkungörelsen (1972:603).

Lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag och lagen (1930: 267) om bokföring vid enskild järnväg med följdlagstiftning har i stora delar inte tillämpats under lång tid. Denna lagstiftning föreslås bli upphävd.