



INFORMATIONSMÖTE JÄRNVÄG

8 november 2024

Agenda

9.00-10.05	Inledning
	Säkerhetsrapporten 2023
	Tillsyn järnvägsnätsbeskrivning
	Beslut i tvist TSJ 2024-941
10.05 - 10.15	PAUS
10.15-11.30	Uppdateringar
	TSFS 2019:112
	Praktiska tips OSS
	Internationellt marknad
	Avslutning

Säkerhetsrapporten 2023

Transportstyrelsens årsrapport för 2023

Gisela Liss, Spårtrafikregler
8 november 2024

Säkerhetsrapport 2023

Hur var järnvägssäkerheten för året?

Arbetsgrupp:

Gisela Liss, Katarina Bjurman, Magnus Jonsson, Benke Heed, och Mikael Strömsö

Granskare: Anders Lidell och Bertil Karlsson

Språkvård: Lena Poggi

TSG
2024-2143

Säkerhetsrapport järnväg

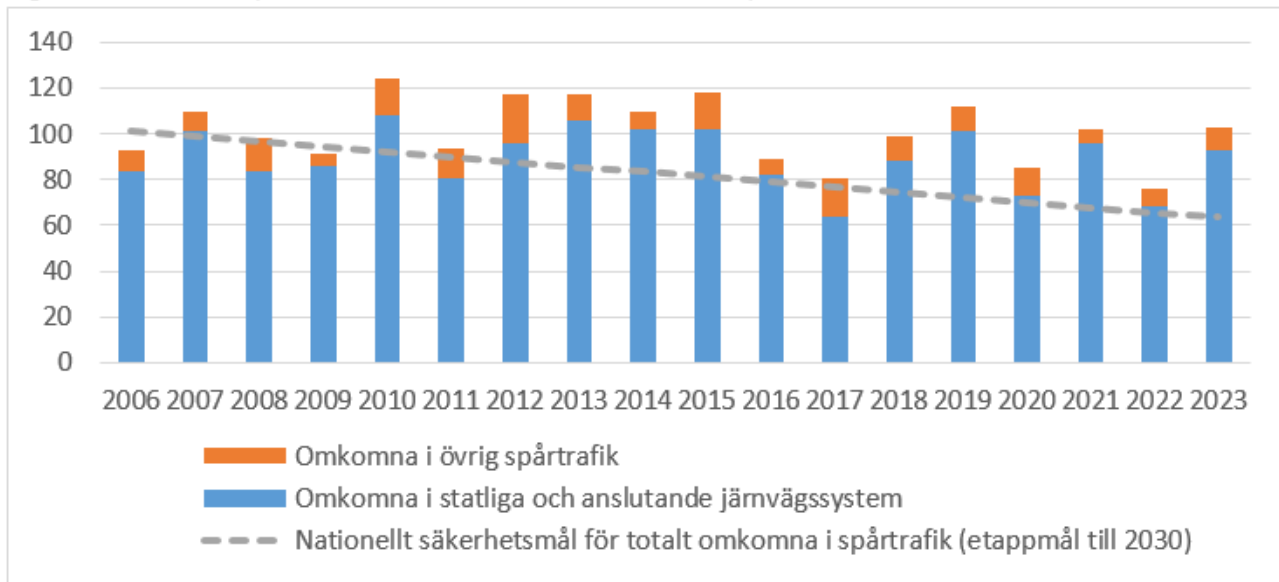
Transportstyrelsens årsrapport för 2023

För vem...

- *Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)*
- *Regeringen*
- *Branschen*
- *Verksamhetsutövare*
- *Transportstyrelsen (t.ex. tillsyn)*

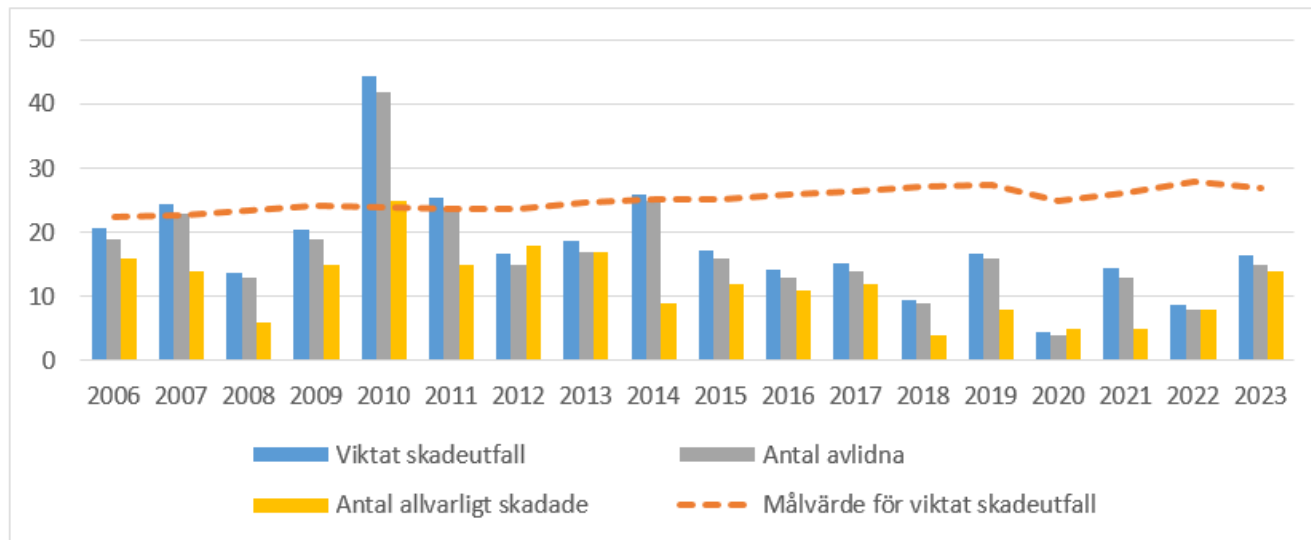
Omkomna i järnvägen

Figur 1. Omkomna i spårtrafik i förhållande till nationellt mål för spårtrafiksäkerhet 2006–2023

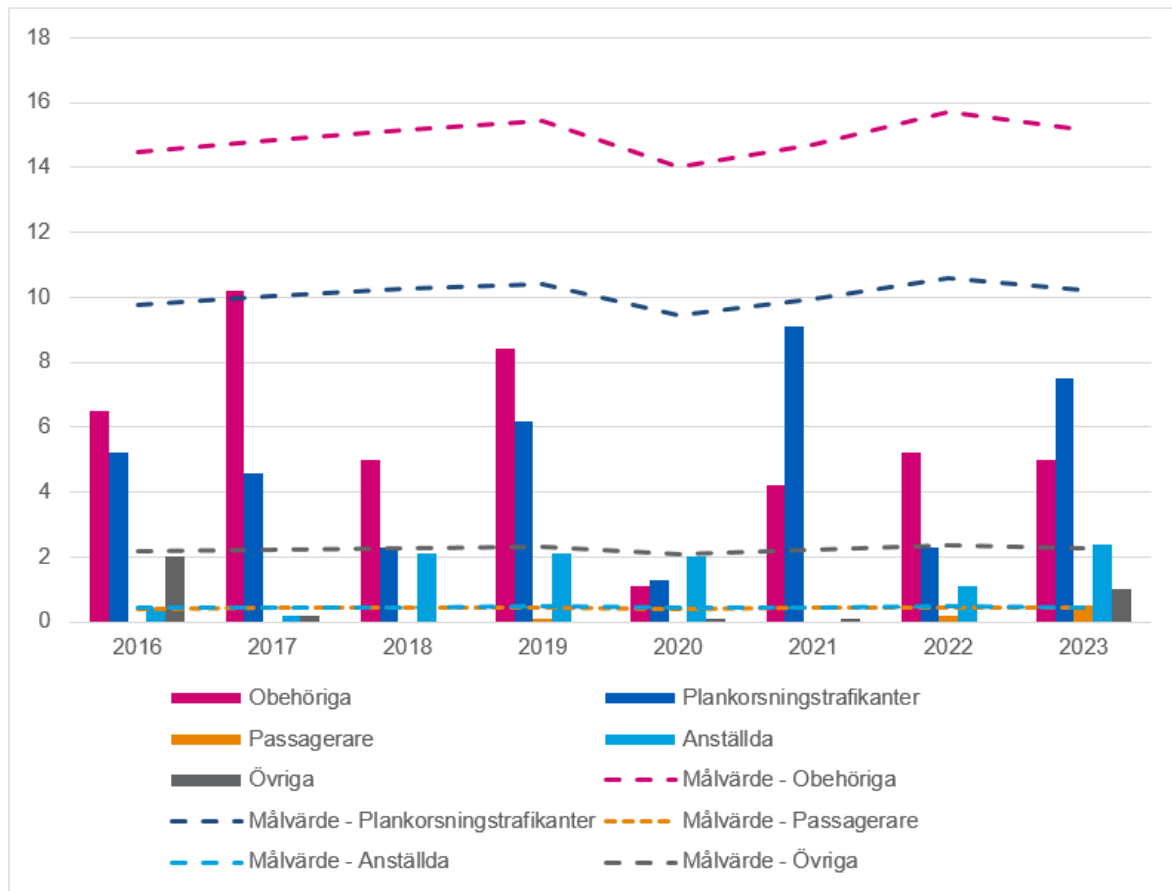


Omkomna i olyckor

Figur 2. Omkomna, allvarligt skadade och viktat antal skadade i järnvägsolyckor, (ej självmord), 2006–2023 samt mål för viktat skadeutfall.



Figur 5. Viktat skadeutfall per persongrupp i förhållande till målvärde 2016–2023.



Måluppfyllelse

Indikatorer

Riskgrupp	Säkerhetsmål	Måluppfyllelse (utfall/skadeindex 2022)	Kompletterande indikatorer	Bedömning av säkerhetsutveckling
Samhälle	Skadeindex (= Antal omkomna i olyckor + $(0,1 \cdot \text{Antal allvarligt skadade i olyckor})$ ska vara lägre än 27 för hela järnvägssystemet.	Ja (16,4)	Lång tidsperiod	Indikation på förbättring i förhållande till trafikmängd över längre period (10–20 år) men försämring jämfört med 2022.
Obehöriga	Skadeindex för obehöriga personer som vistas i järnvägsområde ska vara lägre än 15,2.	Ja (5)	Tillbud med obehöriga i spår (Transportstyrelsen) Självmod och självmordsförsök (Transportstyrelsen) Förseningstimmar på grund av obehöriga i spår (Trafikverket)	Antalet tillbud fortsätter att öka. Antalet självmord har ökat och ligger något över genomsnittet inom järnvägen. Antalet förseningstimmar till följd av obehöriga i spår är likvärdigt med förra året.
Plankorsnings- trafikanter	Skadeindex för plankorsnings- trafikanter ska vara lägre än 10,2.	Ja (7,5)	Tillbud och olyckor vid plankorsningar Plankorsningar efter skyddssystem (CSI)	Fler dödsfall och allvarligt skadade, men färre tillbud. Antalet plankorsningar med passiva skyddsanordningar minskar sakta över tid.

Riskgrupp	Säkerhetsmål	Måluppfyllelse (utfall/skadeindex 2022)	Kompletterande indikatorer	Bedömning av säkerhetsutveckling
Passagerare	Skadeindex för tågpassagerare ska vara lägre än 0,4.	Nej (0,5)	Tågurspårningar (Transportstyrelsen) Tåggkollisioner (Transportstyrelsen) Obehöriga stoppsignalpassager (CSI) Spårgeometrifel och rälsbrott (CSI) Bränder och utsläpp (Transportstyrelsen) Tågurspårningar (Transportstyrelsen)	Ingen passagerare har omkommit sedan 2010. Flera passagerare skadades allvarligt under 2023. De flesta i samband med av- eller påstigning samt fall i vagn. Två allvarliga tågurspårningar i samband med persontrafik under 2023. Antalet allvarliga tåggkollisioner och tillbud är i allmänhet i linje med de senaste åren. Antalet obehöriga stoppsignalpassager har ökat. Antalet spårgeometrifel fortsätter att öka. Ingen större förändring av antalet allvarliga bränder och utsläpp.
Anställda (inklusive entreprenörer)	Skadeindex anställda (inklusive entreprenörer) ska vara lägre än 0,5.	Nej (2,4)	Personpåkörningar och tillbud vid arbete i spår (Transportstyrelsen) Olyckor och tillbud vid växling (Transportstyrelsen) Arbetsplatsolyckor som har resulterat i sjukskrivning (Arbetsmiljöverket)	2 personer omkom och 4 skadades allvarligt under 2023. Den senaste femårsperioden visar allmänt högre risk bland anställda (inklusive entreprenörer) än referensperioden 2004–2009. Speciellt är det dödsolyckor involverande växlingspersonal som sker alltför ofta, men många olyckor och tillbud berör även spårarbetare.
Övriga	Skadeindex för övriga personer ska vara lägre än 2,3.	Ja (1,0)		Ingen bedömning görs för denna grupp.

Lite om säkerhetsinsatser 2023

SHK utredning

Urspårning med godståg 9942 på Malmbanan, den 7 november 2021

Plankorsningsolycka på Södra Värö, den 16 november 2022

Transportstyrelsens aktiviteter

Under 2023 utökades arbete kring kvalitetsuppföljning i tillståndshantering.

Tillsynsinriktningen 2023 samma som 2022

Tillsyner inom lastsäkring har gett god effekt

Lite om säkerhetsinsatser 2023 forts.

- Verksamhetsutövares säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål
 - Trafikverket följer Nollvision genom etappmål 2030 (halveringsmålet)
 - Järnvägsföretag har svårt att uppnå sina egna mål om förhindrande av obehöriga stoppsignalspassager (OSPA)
 - Flera verksamhetsutövare har mål kopplat till risker med växling.
 - Många av de större järnvägsföretagen har arbeta med att öka kunskapen och förbättra egna arbetssätt med anledning av CSM-RA förordningen.

-

Säkerhetspåverkande omvärldsfaktorer

- Den statliga anläggningens skick har försämrats
- Tågens tillförlitlighet försämrades ytterliggare
- Personalbrist
- Förtroendet för järnvägen har försämrats

Sammanfattning

- Järnvägssäkerheten är fortsatt hög i Sverige
- Fortsatt stora risker för anställda och entreprenörer
- Riskerna för passagerare har ökat
- Järnvägens robusthet behöver stärkas

Tack!

Frågor?

Mejl: gisela.liss@transportstyrelsen.se

Tillsyn järnvägsnätsbeskrivning

Tillsyn av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB)

Josefin Aronsson och Gustav Sjöblom,

Sektion marknad spårtrafik

8 november 2024



Järnvägsnätsbeskrivningen

- JNB är
 - en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet (art. 3 p. 26 i direktiv 2012/34/EU).
- JNB har bl.a. till syfte att
 - säkerställa inflytande och insyn över villkoren och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen (prop. 2003/04:123, s. 187).
 - bidra till att ge järnvägsföretagen klara och konsekventa ekonomiska signaler, så att de kan fatta rationella beslut (skäl 44; prop. 2003/04:123, s. 117).
 - möjliggöra att tvister om principfrågor mellan infrastrukturförvaltare och sökande hanteras i god tid innan genomförandet av kapacitetstilldelningsprocessen (prop. 2003/04:123).
- Regleringsorganet ska
 - i synnerhet ”kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter” (art. 56.2 i direktiv 2012/34/EU).

Bakgrund

- Transportstyrelsen inledde i början av året tillsyn mot Trafikverkets JNB (kapitel 1-4 samt kapitel 8 inklusive tillhörande bilagor)
- Tillsyn av formuleringen av villkoren för tillträde ger en proaktiv möjlighet att påtala brister innan de får en effekt i praktiken
- Möjliggöra diskussion av principer och större frågor
- En tydligare belysning av JNBs status och förhållandet mellan dess roll som offentlighetsrättsligt normbeslut och civilrättsligt avtal

Vad händer nu?

- Under våren har flera diskussionsmöten ägt rum
- Samrådsutgåva för JNB 2026 har publicerats
- Transportstyrelsen har tagit fram ett underlag med synpunkter och frågor gällande JNBn. Detta innehåller både principiella frågor såväl som frågor kring detaljer.
- Dialog förs med Trafikverket
- Tillsynen är ännu pågående
- Någon form av slutprodukt kommer att kunna offentliggöras vid avslut av tillsynen

Reflektioner

- En utveckling av tillsynsmetodiken med utökad möjlighet till frivillig rättelse
- Ett bättre omhändertagande av erfarenheter och observationer från tidigare tillsyn, tvister och branschkontakter
- Långsiktigt arbete som vi ser kommer att fortlöpa

Tänkvärt för branschen

- Möjlighet finns att begära tvistlösning även kring villkoren i JNB, dvs själva förutsättningarna för kapacitetstilldelningen
- Villkoren i JNB aktualiseras ofta i tvister om följderna i praktiken, och korta tidshorisonter försvårar det för oss att ta ett större grepp
- Viktigt för alla branschens aktörer att alla villkor finns tydligt beskrivna i JNB
- Var aktiva i samråd, chans att påverka redan innan kostsamma problem uppstår

Tack!

Frågor?

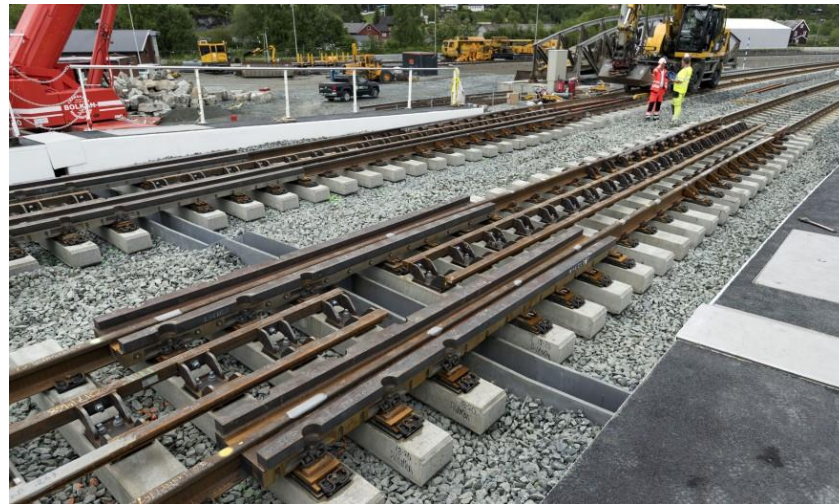
Beslut i Tvist TSJ 2024-941

Sent planerade banarbeten i T24

Gustav Sjöblom, Sektion marknad
spårtrafik
8 november 2024

Ärendet

- Trafikavbrott för byte av dilatationsskarvar på Byälvsbron på Norge-Vänerbanan, 3 – 5 september 2024.
- Tillfällig kapacitetsbegränsning med medelstor trafikpåverkan.
- Aviserades för sökande först 19 juni 2024.
- Enligt Green Cargo krävde detta omledning av ytterligare 21 av deras godståg, och det efter att den berörda perioden är hanterad i revisionsprocessen.



Green Cargos yrkande

- Trafikverket ska inte få genomföra det oplanerade banarbetet på sträckan Säffle -Värmlands Bro, samt att Trafikverket ska följa sina egna processer och inte tvinga in oplanerade banarbeten. Detta sker ofta med "nödkortet" att det är en säkerhetsfråga. Om det verkligen är en säkerhetsfråga anser Green Cargo att banan ska stängas omgående och inte ett antal veckor eller månader framåt i tiden.

Tidslinje

- 9 december 2022 X-12 publicering för T24.
- 21 augusti 2023 X-4 publicering för T24.
- (oklart) hastighetssänkning från 70 till 40 km/h
- 1 december 2023 Ultraljudsbesiktning visade behov att byta dilatationsskarvar.
- Vecka 50 2023 Materialbeställning, planerat byte under påsk 2024.
- 31 mars 2024 Slut på revisionsperiod 9 i T24.
- 19 juni 2024 Banarbetet aviserades för sökande.
- 24 juni 2024 Samrådsmöte och beslut om genomförande.
- 22 juli 2024 GC hänskjuter tvist till Transportstyrelsen
- 27 augusti 2024 Transportstyrelsens beslut i tvisten.
- 3 – 5 september 2024 Datum för skarvbyte

Tre utredningsfrågor

- Har Trafikverkets avvikit från sin revisionsprocess?
- Är kapacitetsbegränsningen nödvändig för att återställa säker tågtrafik?
- Har de sökandes rätt till samråd och information tillgodosetts?

Har Trafikverkets avvikit från sin revisionsprocess?

- GCs yrkande: Trafikverket ska följa sina egna processer och inte tvinga in oplanerade banarbeten.
- GC anser att TRV borde ha hanterat banarbetet tillsammans med andra arbeten i september som del av revisionsperiod 9.
- Men revision ska, enligt JNB, bara omfatta de tåglägen som tilldelas villkorat i fastställt tågplan.
- → Revisionsprocessen är inte relevant för ärendet.

4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge

4.8.2.1 Revision av tågplan

Tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen anpassas i stället i den så kallade revisionsprocessen. Trafikverket är enligt bilaga VII till det s.k. SERA-direktivet skyldigt att leverera uppdaterade tåglägen senast fyra månader i förväg för persontåg och senast en månad i förväg för godståg.

Är kapacitetsbegränsningen nödvändig för att återställa säker tågtrafik?

- Infrastrukturförvaltare ska följa tidsplanen i bilaga VII (beslut (EU)2017/2075).
- Punkt 14 i bilaga VII: Infrastrukturförvaltaren får besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 8–12 om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik
- Trafikverket kunde, trots veckovisa besiktningar, inte garantera att det kan uppstå ytterligare skador som leder till rälsbrott.
- → Ja, TS bedömde att det inte fanns tillräckliga skäl att stoppa TRV från att genomföra banarbetet.

Har de sökandes rätt till samråd och information tillgodosetts?

- Enligt punkt 14 ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med bl.a. sökande.
- TRV genomförde, trots att avvikelser enligt punkt 14 uppenbart var för handen, inget samråd varken i december 2023 eller i april 2024.
- Det är tveksamt vilket utrymme för inflytande för sökande som fanns kvar i juni 2024.
- → Nej, Trafikverket har inte levt upp till kravet på omgående samråd (se även TSJ 2020-373).

Frågor för fortsatt utredningsarbete

- Är JNB tillräckligt tydlig angående revisionens omfattning och roll?
- Varför framgår inte befintliga förfaranden för sena banarbeten av JNB?
- Vilken typ av bevisning behöver infrastrukturförvaltare för att åberopa säkerhetsskäl enligt punkt 14?
- Är det rimligt att som TRV tolka återställa säker tågtrafik som återställa till ordinarie STH?
- Dessa och andra frågor omhändertas i pågående och kommande tillsyn mot Trafikverkets JNB.

Sammanfattning av handläggningen av tvisten

- Kort handläggningstid och semestertid.
- Handläggningen påverkas av yrkandena.
- Det är svårt att få ut objektiva underlag från Trafikverket.
- Vi tar frågor som uppstår under tvisten vidare i tillsyn och regelgivning.

Tack!

Frågor?

FIKA

Åter 10.10

Uppdateringar

Informationsmöte Järnväg

Nyheter [Transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se)

JNS rekommendationer

[Åtgärder som rekommenderas av Joint Network Secretariat \(JNS\)](#)

Bli uppdaterad när en ny kommer

[Joint Network Secretariat \(JNS\) slutrapport för olyckan i Gotthard-tunneln – Transportstyrelsen](#)

Lastsäkring

[Lastsäkring](#)

Uppdateringar

Informationsmöte Järnväg

Inloggning via Bank-ID TRAP

- Infördes 24 juni
- Förstärka IT-säkerhet
- Gäller för tillståndsansökningar för
 - infrastrukturförvaltare,
 - licens,
 - nationellt trafiksäkerhetstillstånd,
 - tillstånd för tunnelbana och spårväg och
 - Läkare
- Krävs först en ansökan om behörighet för att logga in med bank-id.
- Om ett företag företräds av en konsult ska en fullmakt bifogas i ansökan.

Länkar:

[Ansök om behörighet – Transportstyrelsen](#)

[Ansökan om behörighet – Transportstyrelsen](#) – Läkare

Arbetsgrupper söker referensgrupper/referenspersoner

- För avstämningar
- Beskrivning av grupper på nästa sida

WP-TSI	WP-VA	TWG SPV
Retrofitting of 100 freight trains with DAC	TSD CCS	TWG PTI

Arbetsgrupper

Arbetsgrupp	Beskrivning	Kontaktperson
WP-TSI	Arbetsgruppen har huvudansvaret för revidering av följande TSD:er: ENE - energi, INF - infrastruktur, LOC&PAS - lok och passagerarfordon, WAG - godsvagnar, NOI - buller, SRT - tunnelsäkerhet, PRM - personer med nedsatt rörlighet/funktionsnedsättning och OPE - drift och trafikledning.	alexander.ostman@transportstyrelsen.se
TWG SPV	Arbetsgruppen är en undergrupp till WP-TSI och arbetar med specialfordon (arbetsfordon). Målen för TWG-SPV är: <ul style="list-style-type: none">- Granska EN 14033-1 i revidering för att säkerställa att den är anpassad till TSD:er och kan harmoniseras.- Klargöra de fall där TSD WAG är tillämplig på specialfordon.- Förtydliga och vid behov ändra kraven i TSD. Inklusiva villkoren för att tillämpa bilaga C till TSD LOC&PAS på de olika typerna av specialfordon.- Definiera en övergångsordning för de nya och ändrade kraven.	helena.tunell@transportstyrelsen.se
TSD CCS	Arbetsgruppen ansvarar för att revidera TSD CCS (trafikstyrning och signalering)	peter.hammarberg@transportstyrelsen.se
WP-VA	Uppdraget för arbetsgruppen är att: <ul style="list-style-type: none">- främja bästa praxis för att underlätta ett enhetligt genomförande av bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketet,- utbyta information om svårigheter i godkännandeprocessen,- samarbete mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna och byrån på fordonsområdet godkännandeärenden,- sponsra utvecklingen av arbetsätt och verktyg samt främja en full digitalisering av VA-processen. Arbetsgruppen förväntas bidra med förslag till effektivitetsvinster i myndighets- och ansökningsprocesser.	robert.bylander@transportstyrelsen.se
Retrofitting of 100 freight trains with DAC	Sektorn planerar att genomföra en testkampanj i drift (100 tåg, 100 lok + 2000 vagnar) under tidsramen 2026 - 2027. Testkampanjen planeras genomföras i kommersiell trafik. Det antas att DAC-prototyperna kommer att utvecklas i takt med att testkampanjen fortskrider. Arbetsgruppen kommer att arbeta med den rättsliga ordning för de ombyggda fordonen, samt de krav för DAC som ska ingå i de tillämpliga TSD:erna. En EN-standard är också under utarbetande.	andreas.forsman@transportstyrelsen.se
TWG PTI	Arbetsgruppen är en undergrupp till WP-TSI och arbetar med gränssnitt mellan plattform och tåg (Platform Train Interface). De nya kraven gäller tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet och kommer att införas i TSD PRM.	jessica.bergkitsoulis@transportstyrelsen.se

Frågor?

TSFS 2019:112

Ändringar i TSFS 2019:112 1:a januari 2025

Tomas Sonesson, Spårtrafikregler
8 november 2024

Övergripande ändringar

-Ändringar som börjar gälla 28 juni 24



- TSD Drifts hälsokrav omfattar nu:
 - personal som medföljer tåg (*var med tidigare*)
 - personal som utför uppgiften att klargöra (iordningställa) tåg, samt
 - personal som utför uppgiften att ge avgångssignal och körtillstånd för tågrörelser
- Öppen punkt borttagen
 - gav möjlighet att fortsatt föreskriva nationella regler

Ändringsföreskrifter till TSFS 2019:112

Steg 1- Anpassning till TSD Drift

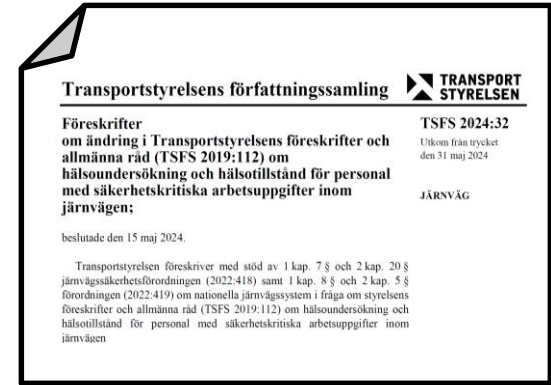
- TSFS 2024:31 träder ikraft 28 juni 2024
- Sakändringarna berör:
 - säkerhetsintyg
 - Säkerhetstillstånd
- Yrkesroller omfattas av TSD Drift
 - klargöra (iordningställer) tåg
 - ge avgångssignal och körtillstånd till tågrörelser
- Mindre redaktionella ändringar
 - Hänvisning ord och uttryck
 - Förtydliga järnväg inom arbetsuppgifter
 - Förtydligande inom allmänna råd



Ändringsföreskrifter till TSFS 2019:112

Steg 2 - Begränsning av tillämpningsområde

- TSFS 2024:32
 - träder ikraft 1 januari 2025
- TSFS 2019:112 upphävs för
 - säkerhetsintyg eller
 - Säkerhetstillstånd
- fastställa urval (medicinsk och psykisk lämplighet) i säkerhetsstyrningssystemet
- föreskrifterna gäller fortsatt för
 - nationellt trafiktillstånd
 - nationellt infrastrukturtillstånd



Transportstyrelsens hemsida



- [Trafikmedicin – Transportstyrelsen](#)
- [Aktuellt till branschen - Transportstyrelsen](#)

Tack!

Frågor?

OSS

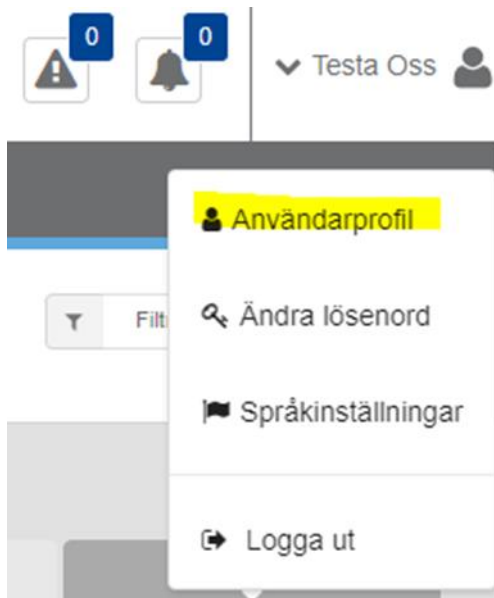
Praktiska tips OSS – Gemensamt säkerhetsintyg

Caroline Andersérs, spårtrafiksäkerhet tillstånd
8 november 2024

Praktiska tips för er ansökan i One-stop Shop (OSS).

- Finns ett antal vanliga problem som uppkommer för sökande som ska ansöka om ett gemensamt säkerhetsintyg i ERA:s system OSS.
- Vissa av dessa kan vi hjälpa till med
- Andra problem måste ERA:s support hjälpa till med.

Att få e-post notis

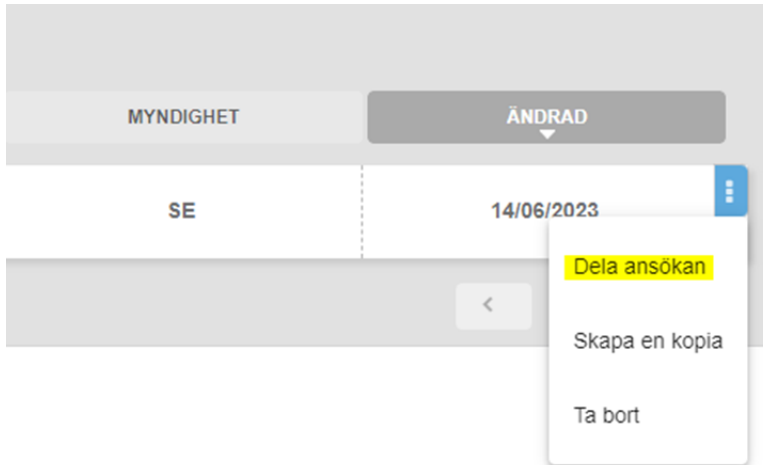


E-post*

Meddelanden

Dela ansökan

European Union Agency for Railways Moving Europe towards a sustainable and safe railway system without frontiers.



MYNDIGHET

ÄNDRAD

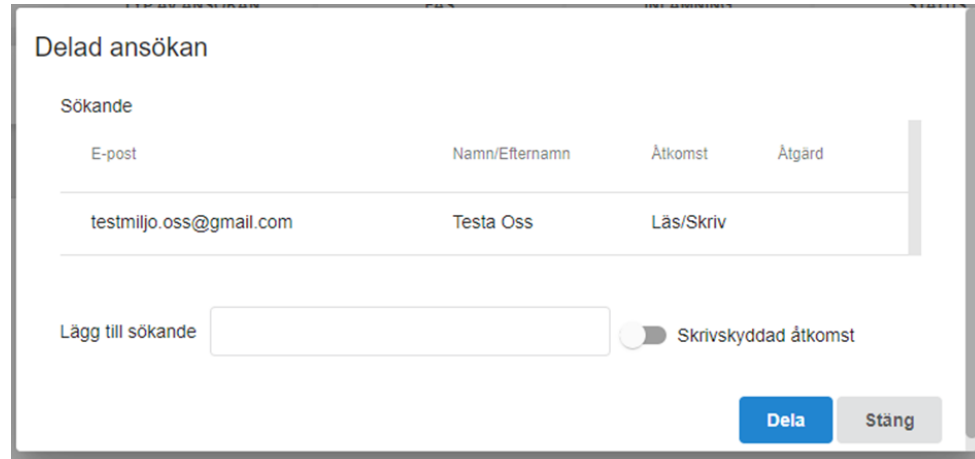
SE

14/06/2023

Dela ansökan

Skapa en kopia

Ta bort



Delad ansökan

Sökande

E-post	Namn/Efternamn	Åtkomst	Åtgärd
testmiljo.oss@gmail.com	Testa Oss	Läs/Skriv	

Lägg till sökande

Skrivskyddad åtkomst

Dela Stäng

Mappningstabell SMS

Styrkande handlingar: säkerhetsstyrningssystemet (SMS)

Styrkande handlingar

Mappningstabell för säkerhetssystem och TSD Drift och trafikledning

Beskrivning av säkerhetsstyrningssystemet och andra dokument som visar efterlevnaden av de krav som föreskrivs

- ✓ Beskrivning av säkerhetsstyrningssystemet
- ✓ Andra dokument avseende säkerhetsstyrningssystem

äkerhetsstyrningssystemet, måste sökande beakta den TSD Drift som gäller på ansökningsdagen. Principer för

Styrkande handlingar

(Länk till det uppladdade dokumentet)

Referens och beskrivning

(Referens i dokumentet samt beskrivning)



Mappningstabell nationell del

[Gemensamt säkerhetsintyg - Sök och förnya - Transportstyrelsen](#)

Sverige ✕

Styrkande handlingar

Mappningstabell (Sverige)

Importera de styrkande handlingarna för den nationella delen

Beskrivning eller annan demonstration av hur säkerhetsstyrningssystemets arrangemang bestämmelserna. [Direktiv \(EU\) 2016/798](#).

Forts. Mappningstabell nationell del

Styrkande handlingar: Nationell del

Sverige ✕

Styrkande handlingar **Mappningstabell (Sverige)**

Välj metod

Fyll i webbformuläret

Använd webbformuläret till att fylla i mappningstabellen

[Importera mappningstabellfilen](#)

Ladda upp den ifyllda kopian av din mappningstabell i dokumentformat.

Styrkande handlingar: Nationell del

Doj förloppsmätare

Sverige

Styrkande handlingar **Mappningstabell (Sverige)**

[Välj metod](#)

Referens	Krav	Styrkande handlingar	Referens och beskrivning
(Hänvisning till den tillämpliga anmälda nationella säkerhetsbestämmelsen)	(Rubrik för det krav som fastställts i den tillämpliga anmälda nationella säkerhetsbestämmelsen)	(Länk till det uppladdade dokumentet)	(Referens i dokumentet samt beskrivning)

+Lägg till krav

Svara och skicka tillbaka ett ärende

- För att svara på ett ärende
 - skriv en kommentar på vad som är gjort och bifoga dokumenten i ärendet.
- Spara och skicka in genom att klicka på knappen längst ner till vänster
- Om ni uppdaterat ett dokument går det även att bifoga i ärendet

Begär lösning på problem

[PowerPoint Presentation](#)

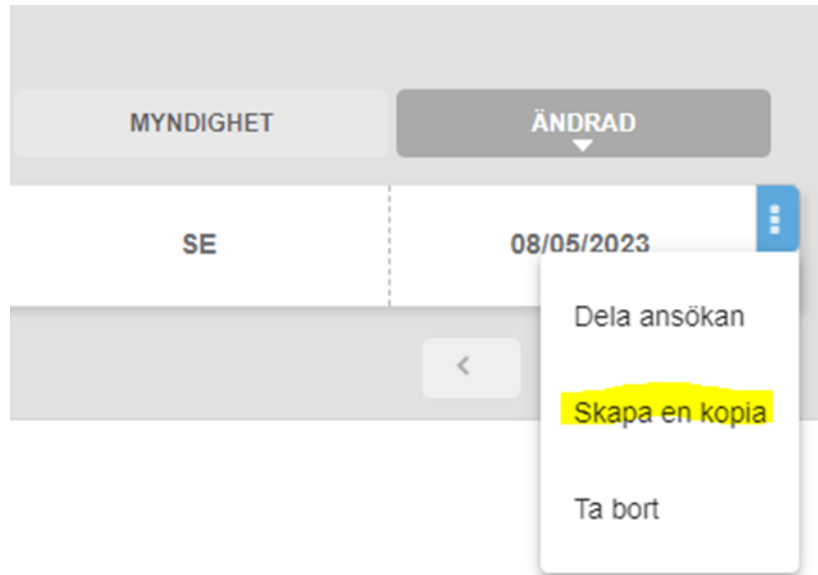
[OSS - How to reply to an issue - YouTube](#)

Uppdatering av mappningstabell

- Alla uppdateringar i systemet
 - Ex. hänvisningar till dokument/avsnitt, dokument mm
- Knapp längst ner på sidan ”skicka in”
- Om detta inte görs kan vi inte se era ändringar

Uppdatering eller förnyelse

Skapa en kopia av den befintliga ansökan



ERA hemsida och kontakt

- Ytterligare vägledningar och instruktionsvideor på ERA:s hemsida
 - [Applications for Single Safety Certificates \(SSCs\) | European Union Agency for Railways](#)
 - [Common Safety Methods \(CSMs\) | European Union Agency for Railways](#)
 - [Common Safety Methods on Safety Management System Requirements | European Union Agency for Railways](#)
- ERA:s servicedesk
 - [Contact Us - Customer Self-Service](#)

Tack!

Frågor?

OSS

Erfarenheter från handläggning av fordonsgodkännanden i OSS

Helena Tunell, teknik spårtrafik
8 november 2024

Bakgrund

- Vid fordonsgodkännande för utsläppande av fordon på marknaden gäller:
 - Direktiv 2016/797
 - PAVA 2018/545
 - One-Stop Shop
 - TSD och NTR
- Man måste visa att övrig EU-lagstiftning har beaktats, t.ex. andra direktiv (EMC, tryckkärl, diesel), RID, REACH (förordning om kemiska ämnen), etc

Godkännandefall

- Ange rätt godkännandefall – fel fall innebär att ansökan måste göras om
 - Första godkännande – nytt fordon
 - Utvidgat område för användning – godkännande för trafik i ytterligare nätverk/länder
 - Nytt godkännande – vid ombyggnation av befintligt fordon
 - Godkännande av typöverensstämmelse – godkännande av fordon eller serie av fordon efter överensstämmelse med fordonstypen
 - Förnyat fordonstypgodkännande – ändringar enligt nya regelkrav i befintligt fordonstypgodkännande

Exempel på ansökningar

Authorisation case
applied for : *

- ✓ First authorisation
- New authorisation
- Extended area of use
- Renewed vehicle type authorisation
- Authorisation in conformity to type
- First authorisation + Authorisation in conformity to type
- New authorisation + Extended area of use

Is there a pre-
engagement? : *

Language : *

Current vehicle type authorisation holder

Is the applicant the current vehicle type holder?

Yes No

Details of the authorisation applied for



Add type

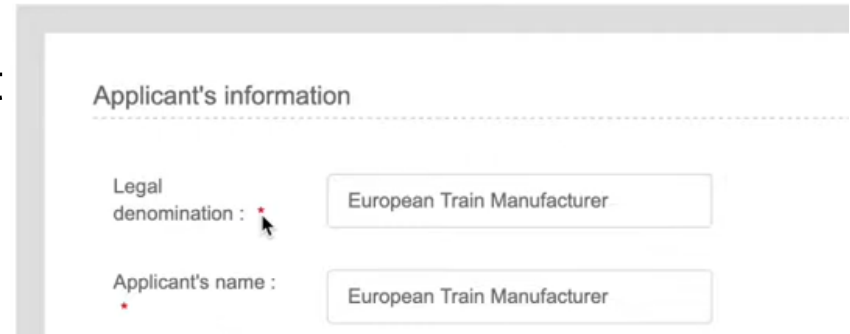


Add variant



Information om sökande och användningsområde

- ”Legal denomination / registrerat företagsnamn” = *Företagsnamn AB*
- ”Applicant’s name / Sökandens namn” = *Företaget*
- Network(s) = Sverige – endast ett nätverk i Sverige
- Närliggande stationer: TS har ännu inga avtal mellan NSA:er att hänvisa till



Applicant's information

Legal denomination :

Applicant's name :

Att tänka på vid ansökan i OSS

- Ansökan om godkännande kan skickas in först när ett fordon är byggt/ombyggt
- Ansökan behöver vara komplett när den skickas in – att komplettera innebär längre handläggning
- Väl ifylld mappningstabell underlättar handläggningen
- Vi accepterar dokument skrivna på svenska och engelska och korta enklare texter på danska och norska

Nytt godkännande vid import

- När man importerar ett fordon och bygger om det för enbart Sverige, så ska godkännandefallet vara "Nytt" godkännande – man utökar INTE området för användning – Ny typ/variant skapas
 - Granskning:
 - Av ombyggda delar och deras gränssnitt
 - Som för utökat område för användning (TSD L&P 7.1.4 och TSD WAG 7.2.2.4)
 - Ni kan välja ERA eller Transportstyrelsen som godkännande enhet

Nytt godkännande efter ombyggnad

- Vid ansökan om nytt godkännande (efter ombyggnad) blir fordonstypen/fordonet bara godkänd i de länder som ansökan omfattar – Ny typ/variant skapas
 - Ett fordon som är godkänt i DE, NL och SE där man installerar tågskyddsutrustning – om ansökan bara gäller SE så är fordonet inte längre godkänt i DE och NL

Data till ERATV

- Parametervärden för ruttkompatibilitet ska finnas i ERATV
 - Den preliminära typen läggs in i ERATV och fylls i av sökanden
 - Data för ERATV ska bifogas ansökan, t ex utskrift från ERATV
 - Uppgifterna i ansökan och ERATV måste vara lika
- ERA har en mall för att ange parametrarna
- Alla restriktioner (kodade som okodade) måste anges för alla ingående länder

Kravspecificering

- Kravspecificeringen ska inte bara omfatta identifiering av nödvändiga krav utan även att de:
 - knutits till funktioner eller delsystem, eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och
 - införts och validerats

Obs! ”användningsvillkor och begränsningar” kan aldrig ersätta uppfyllnad av TSD och NTR

Att tänka på vid ansökan i OSS

- Den riskförsäkran som sökanden ska göra måste omfatta kravspecificeringen, säker integrering och ev. ändring
- Om inte CSM-RA har använts för kravspecificeringen (för annat än säkerhet) så måste vald metod beskrivas
- Om CSM-RA används för kravspecificering av ALLA krav (inte bara säkerhet) ska detta framgå av CSM-RA rapporten
- EG-kontrollförklaring ska vara gjord enligt förordning 2019/250

Att tänka på vid ansökan i OSS

- Även GSM-R-telefonen ska omfattas av NoBo-dokument och försäkran för delsystemet CCS
- Erforderliga dokument ska laddas upp i ERADIS, t.ex. NoBo-intyg, kontrollförklaring
- Både intyg och försäkran för ingående driftskompatibilitetskomponenter ska läggas in i ansökan

Förhandshantering

Möjlighet

- Syftet är att innan ett fordon byggs/byggs om få ett "kvitto" på att man fångat rätt krav och har valt rätt metoder
- ERA/NSA kan bara bedöma de krav och metoder man redovisat i ansökan, så det är bra att ta med allt man vill ha bedömt
- Vid förhandshantering så ska det vara tydligt vad man ansöker för
 - Det ska framgå om både typ och fordonsindivid ska godkännas
- Ange alla de obligatoriska dokument som är tänkt att lämnas in i ansökan t.ex. riskförsäkrans CSM-RA

Tack!

Frågor?

Internationellt marknad

Översiktlig genomgång av internationella arbetsgrupper inom marknadsområdet.

Öhman Nikolaisen Helena, spårtrafikregler
8 november 2024

E-post: helena.ohmannikolaisen@transportstyrelsen.se

Innehåll

Statusuppdatering:

- **Kapacitetsförordningen (LP COM(2023)/443)**
- **KOMs granskning av SERA Direktivet (Dir 2012/34/EU)**
- KOMs granskning av "Tjänsteakten" (IR 2017/2177) – viktig men uppskjuten
- KOMs riktlinjer för banavgifter (TAC Guidelines) – remiss genomförd
- **SERAF, ENRRB, IRG**

Kapacitetsförordningen

- 11 juli 2023 Regelförslag från EU Kommissionen – Legal Proposal (2023)/443

2024

- 12 mars Europaparlamentets ståndpunkt
- 25 juni Rådets allmänna inriktning

- 19 nov Triloger inleds
- 21 nov Rådsarbetsgruppen diskuterar kapitel III "Traffic, disruption and crisis management"
- När blir det klart?
- **Förberedelser pågår – var uppmärksamma och engagerade!**



Transportstyrelsens roll

- Underlag med principfrågor *inför* kommissionens förslag
- Underlag till regeringens faktapromemoria
- Remissvar
- Underlag till instruktioner inför möten i rådsarbetsgruppen
- Underlag till skriftliga inspel i rådsarbetsgruppen
- Deltagande på möten i rådsarbetsgruppen
- Samverkan med andra regleringsorgan (IRG-Rail och ENRRB)
- Samverkan med branschen och andra myndigheter (referensgrupp)

KOMs granskning av SERA (Dir. 2012/34/EU)

- Krav på granskning – finns i SERA-direktivet artikel 63 (inkl. ändringar i Dir. (EU) 2016/2370)
- Deadline 31 dec 2024
- **Syfte: Att utvärdera direktivets påverkan på järnvägsmarknadens utveckling;** med särskilt fokus på marknader för höghastighetstrafik samt ev. störningar av konkurrensläget på marknader med vertikalt integrerade infrastrukturförvaltare
 - ➡ **Behöver regelverket utvecklas?**
- Konsultstudie om ”vertically integrated undertakings”. **Klar i oktober?**
- Intern studie med fokus på länder där höghastighetståg erbjuds på särskilt iordningsställda sträckor, >200 km och 250 km/h. **Klar i oktober?**
- Rapport om effekterna av marknadsöppning på järnväg (publ. i september): [Rail market opening: competition leads to lower ticket prices, EU study finds - European Commission \(europa.eu\)](#).
- SERAF SG 'Implementation of the Directive 2012/34/EU report'

SERA Forum (SERAF)

- Utvidgad och omdöpt ”expertgrupp” under KOM
 - Behandlar strategiska frågor för järnvägen som sektor
 - Syfte: **Att stötta KOMs policyarbete, regelutveckling och analyser kopplat till SERA**, förbättra samarbete och koordinering mellan aktörer
 - Delegerade akter behandlas i SERAF. (Genomförandeakter hanteras i SERAC.)
 - Plenarförsamling (Plenary) och undergrupper (Sub-Groups, SGs)
 - Plenarförsamlingen består av ca 140 deltagare (medlemsstater, branschen, infrastrukturförvaltare, regleringsorgan, akademi, ERA, OTIF m.fl.)

SERAF - Bemanning

Plenary

Gustav Sjöblom (TS)

Johanna Salmi (SE)

Sub-group 1: Report on the implementation of Directive 2012/34/EU

Johanna Salmi (SE)

Sub-group 2: Commercial conditions and infrastructure charges

Martin Eriksson Grubb (TS)

Sub-group 3: Consultation of stakeholders by rail Infrastructure Managers

Gustav Sjöblom (TS)

Övrigt svenskt engagemang i SERAF: Trafikverket,
Tåg företagen, SJAB

SERAF - Pågående arbete undergrupper

SG1: Rapport om genomförandet av SERA-direktivet

- Genom SERAF har vi inkommit med synpunkter på direktivet (enkät)
- Arbetet ska vara klart före årsskiftet 2024/2025

SG2: CC och banavgifter

- Utbyte av erfarenheter och synpunkter om "commercial conditions", hur det fungerar idag och hur det skulle kunna tillämpas i framtiden. Rapportörerna i gruppen är ansvariga för att sammanställa en rapport utifrån diskussionerna i gruppen.
 - *Oklart när rapporten kommer publiceras, ny deadline har inte diskuterats*
- Rapport om banavgifter
 - *Oklar status, inväntar KOMs publicering av riktlinjer för banavgifter (ett utkast har under oktober delats inom ENRRB, men fortfarande oklart när den slutliga publiceringen sker)*

SG 3: Infrastrukturförvaltarnas samråd

- Mycket aktiv undergrupp. RNE och FTE rapportörer, Reinhard Haller från KOM
- Fem grupper för särskilda samrådsteman utsedda (europeiska ramverk, geografiska strukturer, TCR, strategisk kapacitetstilldelning, konflikthantering).
- Leverabler: underlag för införandet av kapacitetsförordningen.

Delta i SERAF

- Information och kontinuerligt 'open call for applicants':

https://transport.ec.europa.eu/news/continuously-open-call-applications-selection-members-expert-group-single-european-railway-area-2022-11-07_en

European Network of Rail Regulatory Bodies

- Möte 10 december
- Huvudpunkter; SERA-granskningen, ekonomiska jämviktstestet (EET)
- Uppdatering från KOM (DG MOVE, C.3)
 - Rapport om ”Planering och finansiering av banarbeten”
 - Pågående arbete med ”Ticketing”

IRG-Rail

- Europeiska regleringsorganens nätverk (31 medlemmar)
- Transportstyrelsen ordförande 2024
- Plenary i Uppsala 27-28 november
- Huvudpunkter – WP25, Kapacitetsförordningen och SERA-granskningen, regleringsorganens roll samt en ny strategi för åren 2025-2028
- Rapporter, arbetsprogram och mer info finns på: <https://irg-rail.eu/>



Tack!

Frågor?

TACK FÖR IDAG!