



# Säkerhet och driftskompatibilitet på Europas järnvägar – Mål och strategi för svensk medverkan i ERA- samarbetet





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Syfte och omfattning.....	5
1.1	Förkortningar och uttydningar .....	5
1.2	Revisionsinformation .....	6
2	Bakgrund.....	7
2.1	Är-läget.....	7
2.2	Bör-läget.....	8
3	ERA-sekretariatet .....	9
3.1	Ett viktigt forum för samordning och informationsspridning.....	9
3.2	Hantering av specialfall.....	10
4	Specifika områden Sverige bör bevaka kopplat till mål .....	11
4.1	Styrning och stöd för ERA:s arbete .....	11
4.2	Prio 1: Ekonomiska kostnads/nytta-kalkyler .....	13
4.3	Prio 2: Gemensamma säkerhetsmetoder.....	13
4.4	Prio 3: TSD Infrastruktur (konventionella nät).....	14
4.5	Prio 4: TSD Energi (konventionella nät) .....	16
4.6	Prio 5: TSD Lok och motorvagnar .....	17
4.7	Prio 6: TSD Personvagnar.....	18
4.8	Prio 7: Säkerhetsintyg respektive säkerhetsstillstånd.....	19
4.9	Prio 8: ERTMS.....	20
4.10	Prio 9: Gemensamma säkerhetsmål .....	22
4.11	Prio 9: Gemensamma säkerhetsindikatorer .....	23
4.12	Prio 9: Årliga säkerhetsrapporter.....	24
4.13	Prio 12: Nationella säkerhetsregler.....	24
4.14	Prio 13: TSD Telematikapplikationer för passagerare .....	25
4.15	Prio 14: Certifiering av underhållsverkstäder.....	25
4.16	Avslutat arbete.....	26
	Bilaga 1: Beskrivning av ERA-samarbetet.....	30
	Införande av direktiv i svensk lagstiftning.....	30
	Vem gör vad?.....	30
	Att utarbeta en TSD, säkerhetsregler m.m. ....	33
	Ny lagstiftning inom järnvägsområdet .....	34
	Bilaga 2: Långsiktiga mål för Sverige.....	36
	Säkerhetsdirektivet och interoperabilitetsdirektiven .....	36
	Lissabonstrategin .....	36
	Transportpolitiskt huvudmål .....	37
	Delmål 1: Säker trafik.....	37
	Delmål 2: Högt transportkvalitet för medborgare och näringsliv .....	37
	Delmål 3: En god miljö (t.ex. minskat koldioxidutsläpp och buller) .....	37
	Delmål 4: God tillgänglighet för järnvägstrafiken.....	38
	Delmål 5: En positiv regional utveckling.....	39
	Delmål 6: Ett jämställt transportsystem .....	39

Bilaga 3: Egenskaper som kännetecknar svensk järnväg.....40

# 1 Syfte och omfattning

Detta dokument ska ge svar på vart det samlade svenska deltagandet inom Europeiska Järnvägsbyråns arbete (ERA-arbetet) bör leda på lång sikt samt hur personer, som deltar i någon av ERA:s arbetsgrupper, bör agera på kort- och medellång sikt för att påverka inriktningen på arbetet inom Europa åt det håll Sverige vill.

Mer specifikt ska strategin för svensk medverkan i ERA-samarbetet:

- ge vägledning till experter och andra intressenter i det löpande arbetet inom ERA:s olika arbetsgrupper,
- göra Sveriges röst starkare i internationellt samarbete,
- ge kunskap om var de viktiga besluten fattas och när/var det finns chans att påverka besluten,
- informera alla intressenter om vilket ERA-samarbete som är på gång inom Europeiska unionen,
- skapa ökad insikt för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, järnvägsindustri, fordonsinnehavare m.fl. om ERA-arbetets påverkan på investeringsbeslut och utövad verksamhet.

Målgrupp för dokumentet är därför järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare, tillverkare, Järnvägsstyrelsens och Näringsdepartementets anställda, underhållsföretag/-verkstäder, anmälda organ, andra myndigheter som direkt eller indirekt berörs av TSD:er, Jernhusen, kommuner m.fl.

Strategin avgränsar sig främst till det arbete som bedrivs av ERA, men även det standardiseringsarbete som bedrivs av standardiseringsorganisationer (såsom CEN, CENELEC, ETSI) tas med då detta är relevant inom ramen för svensk lagstiftning.

För att uppnå en positiv inverkan på arbetet i ERA:s arbetsgrupper behöver Sverige tydliggöra vad Sverige vill uppnå (i form av tekniska specifikationer, gemensamma säkerhetsmål, specialfall etc.). Med utgångspunkt i Sveriges transportpolitiska mål (se Bilaga 2: Långsiktiga mål för Sverige) har därför ambitionen varit att, för resp. arbetsgrupp inom ERA, peka ut de specifika områden som Sverige bör bevaka och driva på kort sikt för att nå dessa mål på lång sikt.

Detta strategidokument tydliggör därför kopplingen mellan ett långsiktigt mål och motsvarande arbete på kort sikt för att nå det målet. Kopplingen återges i form av en siffra samt en bokstav, t.ex. 2c, som anknyter till initiativen som listas i bilaga 2.

Genom att upprätta denna strategi stöds de långsiktiga delmålen 1d och 6b.

## 1.1 Förkortningar och uttydningar

AEIF European Association for Railway Interoperability (europeisk organisation med ansvar för att upprätta TSD:er innan ERA tog över).

COTIF, Convention concerning International Carriage by Rail. (Ett mellanstatligt avtal mellan länder anslutna till OTIF, ca 40 länder i Europa, Asien och norra Afrika).

DKS Kommittén för Driftkompatibilitet och Säkerhet.

EN European Norm (europeisk standard).

EU Europeiska unionen.

ERA European Railway Agency, dvs. Europeiska järnvägsbyrån.

IF Infrastrukturförvaltare (t.ex. Banverket, Inlandsbanan AB, Arlandabanan).

JF Järnvägsföretag (t.ex. SJ AB, Tågkompaniet, Green Cargo).

JVS Järnvägsstyrelsen.

ND Näringsdepartementet

RRS Register of Rolling Stock (register för rullande materiel).

STM Specific Transmission Module (översättningsmodul mellan nationellt och europeiskt tågövervakningssystem).

TEN Transeuropeiska järnvägsnätet (Trans European Network).

TSD Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

## **1.2 Revisionsinformation**

p0.7	2007-02-01	Remissutgåva
1	2007-08-28	Första utgåvan efter att remissynpunkter inarbetats.
1.1	2007-09-17	Fastställd utgåva, fåtal editoriella förbättringar.

## 2 Bakgrund

Driftkompatibilitet inom järnvägssektorn behövs för att öka järnvägens konkurrenskraft i jämförelse med andra transportslag. Sverige arbetar därför mot detta mål, och vägen dit beskrivs av denna strategi.

Efter en lång tid av nationell reglering av järnvägssektorn har EU nu i princip tagit över denna roll. Syftet är att effektivisera järnvägen så att den kan ta marknadsandelar från andra transportslag. Järnvägens ökade marknadsandelar kommer att bidra till en förbättrad miljö i Europa.

Genom att skapa en enhetlig teknisk standard för Europa kommer kostnaderna för anskaffning av järnvägsmateriel initialt att öka, men på sikt kommer de att minska genom större serier och ett öppnande av en andrahandsmarknad för järnvägsmateriel inom hela Europa.

### 2.1 Är-läget

Arbetet med att genomföra ett tekniskt driftskompatibelt Europa har pågått under en längre tid inom EU. Redan 1996 kom direktivet för höghastighet och 2001 kom det konventionella direktivet. Under höghastighetsdirektivet har ett antal tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) utgivits, först i en utgåva från 2002, och därefter i ytterligare en utgåva från 2007. Vidare finns flera TSD:er under det konventionella direktivet som trädde i kraft år 2006, samt flertalet TSD:er som är under utarbetande just nu.

De första TSD:erna utarbetades under ledning av AEIF, en organisation som satts samman av olika aktörer inom den europeiska järnvägsindustrin. Relativt tidigt insåg dåvarande Järnvägsinspektionen som representerade Sverige i art. 21-kommittén (sedermera DKS-kommittén) att järnvägssektorn i Sverige borde få en något bättre bild av hur arbetet fortskred i arbetsgrupperna. Den inrättade då det s.k. TSD-sekretariatet, dit man bjöd in järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, industrins företrädare samt andra myndigheter som direkt eller indirekt berördes av TSD.

Ett problem var hela tiden att berörda inte kunde få en tidig inblick i hur arbetet bedrevs, utan förslag kom till sekretariatet när förslagen var relativt färdiga. Detta ledde inte sällan till viss frustration bland inblandade parter som ansåg att man kommit med i processen för sent och att resultatet därför var mindre lyckat.

Järnvägsstyrelsen (JVS) har utökat kompetensområdet för sekretariatet genom att förutom driftskompatibilitetsfrågor också behandla säkerhetsfrågor enligt EU-direktiv 2004/49. På så sätt täcker TSD-sekretariatet alla ERA:s arbetsgrupper (och kallas numera för ERA-sekretariatet). En erfarenhet som tidigare arbete givit är att om man vill påverka måste man tidigt vara med i arbetet med att utforma reglerna. Vidare bör alla berörda i Sverige vara väl informerade och ges möjlighet att ge synpunkter på arbetets bedrivande. På detta sätt kan Sveriges intressen bäst tas tillvara och förståelsen för olika beslut och åtgärder bland den svenska järnvägsindustrin kommer att öka.

## 2.2 Bör-läget

Detta kapitel beskriver bör-läget, tillika en strategi för hur den svenska påverkan på ERA-samarbetet kan bli bättre och därigenom hur vi når målet – ett driftkompatibelt järnvägssystem och en konkurrenskraftig järnväg.

Det råder idag okunskap om var den svenska ståndpunkten bereds inför en omröstning av en TSD eller annan ERA-leverans i kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet (DKS). Hela kedjan av framtagningen, omfattande t.ex. kommissionen, ERA, ERA-sekretariatet och DKS-kommittén behöver därför beskrivas. Denna beskrivning har upprättats och återfinns i bilaga 1.

De moment då Sverige har möjlighet att påverka innehållet i en TSD eller annan ERA-leverans (som t.ex. gemensamma säkerhetsmetoder) är:

1. genom att ha en representation i någon av ERA:s arbetsgrupper.
2. i kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet (DKS-kommittén).
3. i ERA:s styrelse och i nätverket för nationella säkerhetsmyndigheter.

Den enskilt mest effektiva strategin för att påverka innehållet i en TSD eller annan ERA-leverans, och därmed utformningen av framtidens järnväg i Sverige och Europa, är därför att delta aktivt i dessa grupper och att förbereda deltagandet genom samordning på hemmaplan.

### **Slutsats 1: Svenska representanter måste delta aktivt i ERA:s arbetsgrupper.**

En representant ska vara sakkunnig och ha en bred förankring i sektorn. En bred förankring fås genom att representanten skapar ett nätverk med berörda aktörer i branschen.

Järnvägsbranschens aktörer, främst järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och tillverkare, har möjlighet att påverka innehållet i en TSD eller annan ERA-leverans genom sin branschorganisation. Därutöver kan de aktivt delta i Järnvägsstyrelsens ERA-sekretariat. En viktig konsekvens av slutsats 1 blir därför att samordningen på hemmaplan av dessa båda möjligheter är viktig för att uppnå maximal effekt med Sveriges påverkansmöjligheter.

### **Slutsats 2: ERA-sekretariatets roll behöver förklaras bättre, då det är forumet för samordning, informationsöverföring samt beredande av svenska ståndpunkter.**

Järnvägsbranschens aktörer, främst järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och tillverkare, bör var för sig upprätta en egen strategi som tar vid där denna strategi slutar. Med det menas att varje företag/myndighet som skickar en eller flera representanter till ERA-sekretariatet, så att han/hon kan:

- avrapportera/återföra relevant information till ERA-sekretariat, t.ex. ang. internationellt arbete som bedrivs inom företaget genom en branschorganisation
- avrapportera/återföra relevant information till ERA-sekretariat ang. eventuella problemområden som medarbetare inom organisationen vill få behandlade i en kommande TSD/annan ERA-leverans.



- återföra relevant information från ERA-sekretariatet till sitt företag på så sådant sätt att det får stor spridning och nytta inom företaget, både i dess nationella och internationella engagemang.

**Slutsats 3: Varje företag/myndighet bör upprätta en egen intern strategi som tar vid där denna strategi slutar, för att få maximal påverkansmöjlighet när det gäller ERA-samarbetet.**

### 3 ERA-sekretariatet

ERA-sekretariatet anordnas av Järnvägsstyrelsen och är ett svenskt forum för att återföra och sprida information kring arbetet i ERA:s arbetsgrupper till infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsföretag, fordonsinnehavare, anmälda organ m.fl. ERA-sekretariatet sammanträder 3-5 ggr per år och planeras utifrån mötena inom Kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet (DKS).

Den relativt vida kravbilden medför även att myndigheter utanför järnvägssektorn berörs. För närvarande är Haverikommissionen, Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Naturvårdverket, Räddningsverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) berörda.

#### 3.1 Ett viktigt forum för samordning och informations spridning

ERA-sekretariatet är ett viktigt forum för att förankra åsikter och ge vägledning till de svenska experter som deltar i ERA:s olika arbetsgrupper. ERA-sekretariatet spelar också en väsentlig roll i samordningen och informations spridningen mellan olika intressenter inom Sverige.

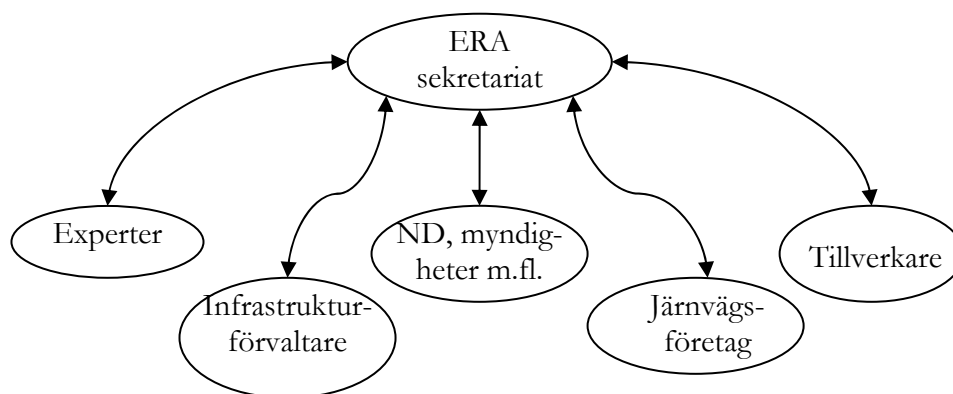


Bild 2: ERA-sekretariatet anordnas i Järnvägsstyrelsens regi och är öppet för alla intressenter.

På mötena inom ERA-sekretariatet återges och diskuteras vad som sades på ”det senaste” mötet inom DKS-kommittén samt inom ERA:s respektive arbetsgrupper. Dessutom informeras/diskuteras det som står på dagordningen för kommande möten inom kommittén resp. ERA:s arbetsgrupper. Det innebär en kontinuerlig

statusåtergivning av det pågående arbetet inom ERA. Även riktlinjer för ännu ej påbörjat arbete inom ERA diskuteras (ERA:s arbetsprogram).

Vidare utformar Järnvägsstyrelsen ett underlag till en instruktion åt Näringsdepartementet, baserat på slutsatserna från ERA-sekretariatet. Det betyder att mötesdeltagarna på ERA-sekretariatet gemensamt föreslår huruvida Sverige ska rösta ja eller nej till en ERA-leverans (t.ex. en TSD eller gemensamma säkerhetsmetoder) eller om det finns behov av ett specialfall (se nedan). Instruktionen fastställs sedan av Näringsdepartementet, som skickar representanter till DKS-kommittén för genomförande av omröstningen.

### **3.2 Hantering av specialfall**

Om en avvikelse har identifierats inom en arbetsgrupp, t.ex. mellan en blivande teknisk specifikation för driftkompatibilitet (TSD) och befintligt svenskt regelverk, skall Sveriges representant informera och rådgöra med ERA-sekretariatet huruvida ett svenskt specialfall bör introduceras eller inte.

Under särskilda omständigheter kan ett specialfall vara motiverat, antingen som en tidsbegränsad lösning, eller i extremfallet t.o.m som en permanent lösning. Exempel på en sådan omständighet är att följderna av att följa ett TSD-krav skulle bli sänkt kapacitet i järnvägssystemet. Ett specialfall skall dock alltid betraktas som ett misslyckande när det gäller samarbetet inom Europa, och olika lösningsalternativ ska noga utredas.

Som minimum skall en kostnads-/nyttakalkyl genomföras, där kostnaderna för berörda parter (såsom infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare och fordonsinnehavare) ska uppskattas i förhållande till nyttan för resenären/godskunden. Alternativet att anpassa sig till den blivande TSD:n ska ställas mot alternativet att behålla Sveriges särart. Naturligtvis skall en sådan kalkyl ta hänsyn till hela livscykeln, t.ex. påverkan på dokumentation, förmågan att få tag på reservdelar, förmågan att upprätthålla kompetens etc.

Om det blir aktuellt att införa ett specialfall, utformar Järnvägsstyrelsen ett förslag till en instruktion åt Näringsdepartementet med hjälp av den information som ERA-sekretariatet har samrätt kring. Instruktionen fastställs av Näringsdepartementet, som skickar representanter till DKS-kommittén för att framföra Sveriges krav på ett specialfall.

## 4 Specifika områden Sverige bör bevaka kopplat till mål

I detta kapitel listas specifika områden som Sverige bör bevaka och aktivt vara med och påverka (strategi på kort sikt i form av inramad text). Siffrorna i början av varje underkapitel anger vilket långsiktigt mål enligt bilaga 2 som bevakningspunkten stödjer, i syfte att knyta det arbete som sker i närtid (ca 1-2 år) till ett långsiktigt mål (5-15 år).

Kapitelindelningen är gjord efter de arbetsgrupper som finns inom ERA, eftersom varje arbetsgrupp jobbar med ett specifikt område. Det tydliggör för läsaren det ERA-samarbete som är på gång, samtidigt som riktad information kan ges till de svenska representanter som deltar i respektive arbetsgrupp.

Kapitlet förmedlar också en prioritetsordning mellan områdena, för att uttrycka vad Sverige anser vara viktigast att ERA har framgång med<sup>1</sup>. Detta är en härfin avvägning, då arbetet inom samtliga arbetsgrupper är lika betydelsefullt för målet (att stärka järnvägens konkurrenskraft). Arbetsgruppernas arbete är dessutom starkt beroende av varandra för att uppnå avsedd effekt. Det som har varit måttstocken är att arbetsgruppens arbete ska vara till nytta för järnvägssektorn, dvs. järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och industrin m.fl. Ibland har flera arbetsgrupper getts samma prioritet, för att indikera att de är lika viktiga sinsemellan.

Kapitlet kommer att behöva uppdateras regelbundet, helst efter varje ERA-sekretariatsmöte dock minst 1 gång/år. Ansvaret för att så sker åvilar Järnvägsstyrelsen.

### 4.1 Styrning och stöd för ERA:s arbete

#### 4.1.1 ERA:s styrelse

Arbetet i denna grupp stödjer följande långsiktiga delmål: 4c, 4.1, 4e.

I styrelsen för ERA sitter representanter från medlemsstaterna. Även branschorganisationer finns representerade (men de har inte rösträtt). Ulf Lundin från Järnvägsstyrelsen företräder Sverige på uppdrag av Näringsdepartementet.

Syftet är att utöva styrning av ERA:s uppdrag utifrån befintliga direktiv och förordningar, att driva på ERA:s arbete och att bidra till att ERA lyckas med sitt uppdrag. Styrelsen godkänner bl.a. verksamhetsplan och budget för ERA.

Hur Sverige ska förhålla sig i olika frågeställningar bestäms utifrån en avrapportering från personer som deltar i ERA:s arbetsgrupper. Punkter som Sverige ska driva:

- Att ERA:s verksamhetsplan har den inriktning och det innehåll som är förenligt med svenska transportpolitiska mål.

<sup>1</sup> Övningen att inbördes prioritera pågående arbete inom ERA är föranledd av en förfrågan från tyska delegater inom nätverket av nationella säkerhetsmyndigheter.

- Att ERA:s ledning driver verksamheten effektivt och i enlighet med uppgjord verksamhetsplan.

#### 4.1.2 Nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter

ERA:s mest naturliga samarbetspartner är de nationella säkerhetsmyndigheterna, eftersom ERA inte har någon direktkontakt med medlemsstaterna. Därför har det bildats ett nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter, med uppdrag att informera om och stämna av ERA:s arbete i de olika arbetsgrupperna. Svensk representant är Ulf Lundin från Järnvägsstyrelsen. Nätverket stödjer följande långsiktiga delmål: 4.1a.

Syftet är att informera de nationella säkerhetsmyndigheterna om framstegen i ERA:s olika arbetsgrupper och att utbyta information säkerhetsmyndigheterna emellan. Det är däremot inte nätverkets uppgift att godkänna underlag som utarbetats av ERA:s arbetsgrupper. Nätverket har kvartalsvisa möten och ett nära samarbete med nätverket av utredningsmyndigheter.

Hur Järnvägsstyrelsen ska förhålla sig i olika frågeställningar bestäms utifrån en avstämning med de experter som deltar i någon av ERA:s arbetsgrupper.

Punkter som Sverige ska driva:

- att ERA-arbetsgruppernas förslag har den inriktning och det innehåll som är förenligt med svenska transportpolitiska mål och med gällande mål och principer inom EU.

#### 4.1.3 Nätverk av nationella utredningsinstanser

Nätverket av nationella utredningsinstanser stödjer det långsiktiga delmålet 4.1d.

Syftet med detta nätverk är att utforma gemensamma metoder för att utreda olyckor, att upprätta gemensamma principer för att följa upp förslag till säkerhetsförbättrande åtgärder, att utbyta gemensam information om olycksutredningsaktiviteter och att dela lärdomar man fått till följd av olyckor. Nätverket stödjer ERA:s arbete när det gäller insamling av statistik. Statens haverikommission deltar i nätverket, som har möten 2-3 ggr/år. En samordning sker även med de nordiska haverikommissionerna.

Nätverket leds av ERA:s enhet för säkerhet som, baserat på information från nätverket, kommer att ge ut en rapport med en rekommendation angående en gemensam metod för utredningar. Vidare kommer en databas över olyckor att byggas upp.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att utredningsrapporten innehåller rekommendationer om förebyggande åtgärder mot olyckor och tillbud.
- I analysarbetet skall fokus vara att fastställa bakomliggande orsaker till en olycka (och inte att fastna i den direkta orsaken t.ex. en felhandling av en människa).

## 4.2 Prio 1: Ekonomiska kostnads/nytta-kalkyler

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2b.

Syftet är att utarbeta en övergripande metodhandbok för hur CBA-kalkyler ska utföras inom respektive ERA-arbetsgrupp. På sikt skall även utförda CBA-kalkyler följas upp av arbetsgruppen. Svensk representant är Nils Enberg från Järnvägsstyrelsen.

Kostnads-nyttakalkyler ska både ta hänsyn till företagsekonomiska och samhällsekonomiska aspekter.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att metoderna som utvecklas har fokus på kostnadseffektivitet och på största samhällsnytta.
- Att kostnads-nytta-kalkyler beaktar kommersiella förutsättningar för järnvägsdriften.
- Att tillämpade kostnads-nytta-kalkyler accepteras av medlemsstaterna och den svenska järnvägsmarknaden.

## 4.3 Prio 2: Gemensamma säkerhetsmetoder

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1c, 4.1a, 4.1b.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för säkerhet är att skapa gemensamma metoder för att på ett enhetligt sätt identifiera risker och att genomföra riskreducerande åtgärder. Behovet har uppstått i takt med att järnvägsmarknaden avregleras och det blir fler aktörer från alla EU-länder. Säkerheten får inte försämrats!

Den metod som föreslås kommer att väljas utifrån att den ska vara accepterad av de flesta samt mest använd idag. Metoden skall användas vid nybyggnation, vid nya rutiner/regler samt vid väsentliga ombyggnader eller väsentliga ändringar i rutiner/regler. En definition av ”väsentliga” pågår just nu i arbetsgruppen.

Svensk representant är Anders Sjöberg från Järnvägsstyrelsen.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att de metoder som föreslås beskrivs på ett övergripande sätt och med tydliga mål men ändå lämnar ett utrymme för alternativa lösningsförslag. En alltför detaljrik beskrivning riskerar att teknikkonservera befintliga metoder.
- Att de metoder som föreslås stämmer överens med befintliga metoder för riskhantering i Sverige.
- Att onödig byråkrati undviks.

#### 4.4 Prio 3: TSD Infrastruktur (konventionella nät)

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1b, 2c, 3a, 3b, 3e, 4b, 4c, 4d, 4e, 4g, 4.1a, 4.1e, 5b.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet är att skapa en TSD för infrastruktur under konventionella direktivet. TSD:n kommer att ange tekniska krav t.ex. på spårvidd och lastprofil, kurvradie och lutning, rälsprofiler, rälslutning, konicitet, plattformars höjd, längd o avstånd från spår m.m. Likaså kommer TSD:n att ange krav på data som ska ingå i det kommande infrastrukturregistret.

En representant från Järnvägsstyrelsen saknas. Reijo Rosendahl (JVS) följer arbetet på hemmaplan genom att läsa in sig på de dokument som produceras i gruppen. Banverket och Branschföreningen Tågoperatörerna deltar i arbetet genom sina respektive branschorganisationer (EIM resp. CER).

Arbetet har startat med en kategorisering för att kunna tillämpa grundparametrarna (t.ex. profil, största axellast, största hastighet, tåglängd). Numreringen av kategorier börjar med IV (en fortsättning på kategorierna I till III i motsvarande TSD under höghastighetsdirektivet). Kategoriseringen tar hänsyn till trafiktyp och struktur, både på nybyggda och uppgraderade banor med speciell hänsyn till befintliga banor.

Kategorierna IV och V ingår i kärnlinjerna i TEN-nätet, medan kategorierna VI och VII ingår i övriga TEN-linjer. Uppdelningen på de olika TEN-varianterna ska beslutas av varje medlemsstat. För varje grundparameter utförs en kostnads/nyttakalkyl.

Man diskuterar också val av driftkompatibilitetskomponenter (DKK). Valet ska ta hänsyn till ett antal kriterier som listas i TSD, ett viktigt ekonomiskt kriterium är att DKK är utbytbara. Följande DKK:er diskuteras: räler, sliprar, rälsbefästningar och spårväxlar.

De svenska önskemålen till kommissionen angående att införa 27,5 och 30 tons axellast och svenska fordonsprofiler (SEA och SEC) i TSD:n har diskuterats i arbetsgruppen. Diskussionen har utmynnat i ett förslag om en skrivning i TSD:n som säger att TSD:erna inte ska vara ett hinder för medlemsstater att besluta om åtgärder som inte täcks av TSD. Därför är det tillåtet att bygga med större profiler, högre axellaster, högre hastigheter och längre tåg än vad som specificeras i TSD.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att TSD Infrastruktur även medger svenska plattformslängder (kortare jämfört med Europa).
- Att TSD Infrastruktur beaktar risker för solkurvor, risker i samband med tjäle och vid svetsning i kyla.
- Spårstandardkrav skall möjliggöra snabb resandetågstrafik samtidigt med tung godstågstrafik.
- Att detektorer för varmgång kan läsa av både ett inre (885-935 mm) och ett yttre mätområde (1070-1120 mm) på lagerboxen.
- Att infrastrukturregistret kommer att innehålla data om var och när det finns risk för vinter.

- Att kraven på data till infrastrukturregistret stämmer överens med Järnvägsstyrelsens befintliga regelverk avseende vilka data man begär in i samband med godkännande av infrastruktur.
- Att inte detaljreglera för mycket (bara sånt som krävs för driftkompatibiliteten).

#### 4.4.1 Infrastrukturregister

Tillkomsten av ett infrastrukturregister stödjer följande långsiktiga delmål: 2d, 4c.

Genom konventionella direktivet 2001/16 samt uppdateringsdirektivet 2004/50 finns en överenskommelse inom unionen om att ett infrastrukturregister skall byggas upp. ERA-arbetet genomförs i en undergrupp till arbetsgruppen som arbetar med TSD Infrastruktur för konventionella banor. Svensk representant är Anna-Lena Källström från Järnvägsstyrelsen.

Syftet med infrastrukturregistret är att det, tillsammans med fordonsregistret, skall kunna användas i samband med planeringen av tillträde till infrastruktur inom unionen. Genom att matcha dessa två register skall ett järnvägsföretag resp. en infrastrukturförvaltare kunna få klart för sig huruvida ett visst fordon är kompatibelt med en viss infrastruktur eller inte. Dessutom skall infrastrukturregistret visa status för TEN-nätets driftkompatibilitet. Registret skall även utgöra den strategiska basen för hur järnvägsnätet utvecklas. Registret ska fokusera på avvikelser för att hålla nere komplexiteten.

Arbetet med infrastrukturregistret kräver samarbete mellan flera ERA-arbetsgrupper eftersom registret berör flera delsystem. Det kräver även samarbete med arbetsgruppen för fordonsregister.

Infrastrukturregistret ska innehålla information om vilket värde som gäller för en viss sträcka i de fall då TSD:n innehåller olika val, vilka krav som gäller i de fall då TSD:n har öppna punkter (t.ex. en referens till nationella regler), specialfall om sådana tillämpas, godkända undantag från krav i TSD:n om sådana finns.

Infrastrukturregistret ska kunna administreras av de nationella säkerhetsmyndigheterna. Det skall göras tillgängligt för alla berörda parter och uppdateras minst årligen.

Punkter som Sverige ska driva:

- Infrastrukturförvaltare ska inte behöva skicka data till två eller flera system (såvida det inte är helt nödvändigt).
- Den tekniska lösningen bör stödja att befintliga register kan prenumerera eller inhämta data från infrastrukturregistret.
- Att registren ser likadana ut i olika medlemsstater, så att det är enkelt att känna igen data då man söker i någon annan medlemsstats databas.
- Att de nya registren är lätt tillgängliga via ett webbgränssnitt.
- Att data i registren är statiska.
- Att kraven på de nya registren stämmer överens med Järnvägsstyrelsens IT-policy (speciellt avseende upphandling av databas).

## 4.5 Prio 4: TSD Energi (konventionella nät)

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1b, 2c, 3a, 3e, 4c, 4d, 4e, 4g, 4.1a, 4.1e, 5b.

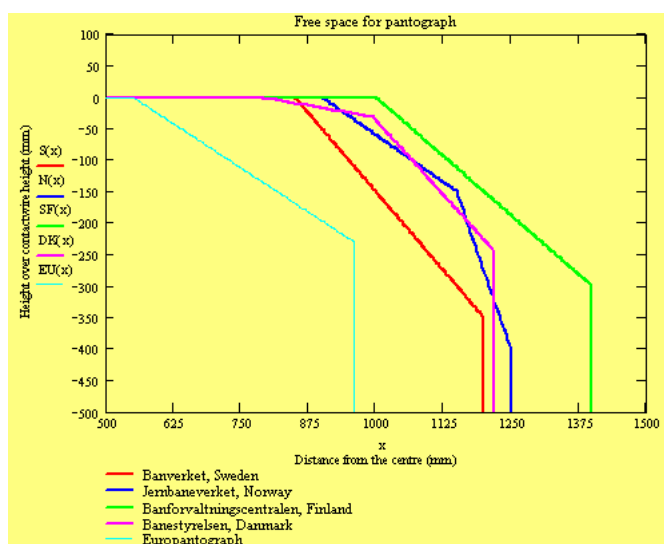
Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet är att skapa en TSD för energiförsörjning under konventionella direktivet. Huvudområdena i TSD Energiförsörjning som syftar på driftkompatibilitet är: kraftsystemets prestanda, kontaktledningsgeometri och strömvagnens (strömöverföringens) kvalitet, faser och sektioneringar i systemet.

Grundläggande matningsspänning har satts till 25 kV och 50 Hz, men även 15 kV och 16,7 Hz som vi har i Sverige är tillåtet. Europaströmvagnen är satt till 1600 mm, men den kan inte göras till enhetlig standard eftersom många linjer (inkl. Sverige) har kontaktledningsgeometrier som kräver bredare strömvagnare (1950/1800 mm). Ombyggnader av befintliga kraftmatningssystem är inte ekonomiskt försvarbara.

Just nu ensar man upp strukturen i TSD:n så att man får en koppling till linjekategoriseringen som definieras i TSD Infrastruktur. Vidare genomförs kostnads-/nyttakalkyler för att utreda ekonomisk påverkan av valda grundparametrar. Man diskuterar också egenskaper hos dessa grundparametrar. Slutligen har man gjort en preliminär definition av följande DKK:er: kontaktledningstyp, kontakttråd, sektionisulator, linjeisulator, strömvagnare, kontaktskena.

En representant från Järnvägsstyrelsen saknas. Reijo Rosendahl (JVS) följer arbetet på hemmaplan genom att läsa in sig på de dokument som produceras i gruppen. Banverket deltar i arbetet genom sin branschorganisation EIM.

Sverige har (jämfört med Europas norm enligt motsvarande TSD för höghastighetsdirektivet) en avvikande geometri för det fria rummet för strömvagnare (i Norden är det fria rummet större än i Europa).



Figur 1 Fritt utrymme för strömvagnare.



Punkter som Sverige ska driva:

- Att påverka ERA i elmätarfrågan - järnvägens konkurrenskraft och möjlighet att gynna miljön främjas av möjligheten att mäta elförbrukningen och anpassa körningen av tåg med hänsyn till elförbrukning och elkostnader.
- Att TSD Energi beaktar hög markresistivitet (som Sverige har), vilket påverkar jordnings- och strömåterföringsprinciper.
- Att infrastrukturregistret anger kraftförsörjningssystemets begränsningar avseende fordonets maximala effektuttag och belastningsegenskaper.
- Att kraven på data till infrastrukturregistret stämmer överens med Järnvägsstyrelsens befintliga regelverk avseende vilka data man begär in i samband med godkännande av energiförsörjningssystem.
- Att inte detaljreglera för mycket (bara sånt som krävs för driftkompatibiliteten).

#### 4.6 Prio 5: TSD Lok och motorvagnar

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2b, 2c, 3a, 3c, 3d, 3e, 4c, 4d, 4e, 4.1a, 4.1e.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet är att skapa en TSD för lok och motorvagnar. Svensk representant är Stefan Sollander från Järnvägsstyrelsen.

TSD:n kommer att ange tekniska krav t.ex. minimigränser för bromsegenskaper, maximala spårkrafter, maximal tåglängd, axellast, fordonets lastprofil, maximala tryckskillnader i tunnlar, maximala stigningar och lutningar, elektriska och mekaniska gränsvärden, gränsvärden för buller, gränsvärden för elektromagnetisk interferens, gränsvärden för luftkonditionering och anpassningar för funktionshindrade personer.

Punkter som Sverige ska driva:

- Tillse att TSD:n ska ta hänsyn till drift i nordiskt vinterklimat, t.ex. extrem kyla och snörök. Vid godkännande enligt korsacceptans av befintliga fordon får Sverige, enligt en bilateral överenskommelse med kommissionen den 5 juni 2007, granska dessa fordons egenskaper i vinterföre. För att klara detta behövs en nationell regel och på sikt en europastandard (EN).
- Att svenska regler för fordonsgodkännande kommer att kunna fungera i praktiken (främst avseende SS-EN 50126, SS-EN 50129 men även krav på klimattålighet, ergonomi och manualer).
- Att kraven i TSD inte i onödan ska innebära stora kostnader för järnvägsföretag, fordonsinnehavare eller tillverkare.
- Järnvägsstyrelsen arbetar för att få in kravet att tolererbar risknivå för nödbromsen (THR, Tolerable Hazard Rate) skall vara mindre än 10<sup>-8</sup> fel/h.
- Att verka för att en EU-standard utvecklas angående ett system för att mäta spårkrafter.

- Att tänka på att Sverige kännetecknas av många kurviga spår med små radier, vilket medför särskilda behov av ”spårvänliga fordon” (berör framför allt boogies).
- Huruvida TSD:n ska omfatta specialfordon, t.ex. växlingslok?
- Att sätta upp en tydlig standard så att kraven för funktionshindrade tillmötesgås i motorvagnar. T.ex. att sittplatsnummer markeras med upphöjda siffror istället för med metallskyltar med svart text, att det finns en enhetlig placering av platsmarkeringen (så att den inte ibland är på stolen, ibland på hatthyllan och ibland vid fönstret), att man enkelt ska kunna urskilja olika delar i en passagerarvagn såsom gång, säten, väggar och gardiner (det förutsätter bra kontraster), att gardiner behövs för att hantera motsol (så att den inte bländar och förstör en ev. kvarvarande synrest), att dörrar i glas mellan olika sektioner/vagnar undviks (eftersom synskadade kan gå in i dem).
- Att tunga fordon som används i Sverige (största axellast 27,5 och 30 ton) blir inskriven i TSD:n, eller åtminstone tillåts för trafik i Norden.
- Att den breda fordonsprofil som används i Sverige (se prEN 15273 för svenska profiler) blir inskriven i TSD:n som ett specialfall, eller åtminstone tillåts för trafik i Norden (avser t.ex. Regina och stora boxar).
- Att ett tidsbegränsat specialfall för varmgångsdetektorer införs i TSD:n (eftersom de befintliga detektorerna i Sverige inte övervakar den yta som anges i prEN 15437-1). Det är också viktigt att TSD:n inte låser fast sig vid en specifik teknisk lösning för varmgångsdetektering.
- Att ett (tidsbegränsat) specialfall införs i TSD:n som förhindrar fordon med virvelströmsbromsar att komma till Sverige.
- Anpassning av krav avseende nödstoppssignal vid urspårning.
- Att verka för funktionella krav på utformning av signalkontakter och databussar, och motverka detaljerade krav.
- Motverka krav på flänssmörjning och sandning.
- Att ett krav avseende backspeglar införs i TSD:n.
- Att EMC-krav enligt Banverkets standard (BVS) 543.19300 införs i TSD:n.
- Att krav på att upprätta insatskort för räddningstjänstens behov införs i TSD:n.

#### 4.7 Prio 6: TSD Personvagnar

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2b, 2c, 3d, 3e, 4c, 4d, 4e, 4.1a, 4.1e.

Syftet är att skapa en TSD för personvagnar. Robert Bylander från Järnvägsstyrelsen följer arbetet på distans. Vidare har Stefan Sollander (JVS) en god inblick i arbetet genom sitt deltagande i arbetsgruppen för TSD Lok och motorvagnar. Kraven i denna TSD kommer sannolikt att återanvändas som en delmängd av kraven i TSD:n för lok och motorvagnar.

Punkter som Sverige ska driva:

- Tillse att TSD:n ska ta hänsyn till drift i nordiskt vinterklimat, t.ex. extrem kyla och snörök. Vid godkännande enligt korsacceptans av befintliga fordon får Sverige, enligt en bilateral överenskommelse med kommissionen den 5 juni 2007, granska dessa fordons egenskaper i vinterföre. För att klara detta behövs en nationell regel och på sikt en europastandard (EN).
- Att svenska regler för fordonsgodkännande kommer att kunna fungera i praktiken (främst avseende SS-EN 50126, SS-EN 50129 men även krav på klimattålighet, ergonomi och manualer).
- Att kraven i TSD inte i onödan ska innebära stora kostnader för järnvägsföretag, fordonsinnehavare eller tillverkare.
- Att sätta upp en tydlig standard så att kraven för funktionshindrade tillmötesgår i personvagnar.
- Att tänka på att Sverige kännetecknas av många kurviga spår med små radier, vilket medför särskilda behov av ”spårvänliga fordon” (berör framför allt boogies).
- Tidsbegränsat specialfall för varmgångsdetektorer (eftersom de befintliga detektorerna i Sverige inte övervakar den yta som anges som europastandard).
- Att ett krav på att upprätta insatskort för räddningstjänstens behov inkluderas i TSD:n.

#### 4.8 Prio 7: Säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1c, 4c, 4.1a, 4.1c.

Arbetet är initierat genom säkerhetsdirektivet 2004/49, och syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för säkerhet är att skapa förutsättningar för en säker järnväg med en gynnsam marknadsutveckling genom att förenkla ansökan om säkerhetsintyg för järnvägsföretagen respektive ansökan om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Svensk representant är Ulrik Bergman från Järnvägsstyrelsen.

Intyget består av två delar, en del som möjliggör ett ömsesidigt erkännande av ett JF:s säkerhetsstyrning mellan nationella säkerhetsmyndigheter inom unionen (del A), och en del för sådant som är linjespecifikt och kräver ett tillstånd per medlemsstat/linjesträckning (del B). Arbetet är för närvarande inriktat på att utreda vad som skall prövas i säkerhetsstyrningssystemet (del A) enligt säkerhetsdirektivet. Nästa steg innebär en utredning kring hur olika parametrar skall kontrolleras.

Arbetsgruppen har arbetat fram en unionsgemensam blankett för ansökan om säkerhetsintyg/-tillstånd avseende del A i ett första steg. På lång sikt är tanken att det ska finnas *ett* europatillstånd, som bara behöver sökas i ursprungslandet och skall gälla inom hela unionen. Giltighetstiden för ett säkerhetsintyg/-tillstånd är enligt säkerhetsdirektivet 5 år.

ERA:s arbetsgrupp håller på att utarbeta en vägledning samt kriterier för medlemsstaternas granskning av järnvägsföretagen inklusive system för säkerhetsstyrning ”Safety Management Systems”.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att den vägledning som utarbetas för säkerhetsmyndigheters handläggning av en ansökan om säkerhetsintyg/-tillstånd är tydlig och konkret.
- Att synsätt vad gäller prövning av del A-intyg blir så likartat som möjligt inom EES-staterna (EU, EFTA) och Schweiz så att den svenska järnvägsmarknadens konkurrenskraft vidmakthålls.
- Att lyfta fram problem och förslag på lösningar som järnvägsmarknaden upplever inom ämnesområdet (t.ex. skillnader i tolkningen av säkerhetsdirektivet).
- Att onödiga administrativa bördor på JF resp. IF ska undvikas såvida de inte kan motiveras för säkerheten eller konkurrensneutraliteten.
- Att delta i arbetet, som är på väg att startas upp av standardiseringsorganet CEN/CENELEC, med att upprätta en ny informativ standard som beskriver metoder för att utvärdera järnvägsföretags säkerhetsstyrning.

#### 4.9 Prio 8: ERTMS

Detta arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1b, 3e, 4b, 4c, 4d, 4e, 4.1a, 4.1e. Heléne Jarefors från Järnvägsstyrelsen bevakar arbetsområdet. Banverket och Branschföreningen Tågoperatörerna deltar i arbetet genom sina branschorganisationer EIM och CER (se nedan).

Det kommande trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) är ett standardiserat system som ska ersätta de nationella trafikstyrningssystemen som existerar i medlemsstaterna idag. ERTMS finns specificerat i TSD Trafikstyrning, som är beslutad och har trätt i kraft både för konventionella tåg/banor samt för höghastighetståg/-banor.

Våra möjligheter att påverka innehållet i specifikationerna har emellertid inte upphört på grund av det, eftersom systemkravspecifikationen ständigt utvecklas. ERA stänger s.k. öppna punkter i TSD Trafikstyrning och hela tiden strömmar det in förslag från medlemsstaterna på ändringar och tillägg. De installationer av ERTMS-system som finns i Europa hittills härstammar ur olika versioner av ERTMS-specifikationerna. Att göra dessa olika systemversioner kompatibla sinsemellan är en mycket viktig uppgift för ERA att övervaka.

ERTMS innebär ett införande av GSM-R för informationsöverföring via radio, samt att ersätta dagens tågövervakningssystem (i Sverige ATC 2) med ETCS (European Train Control System).

ATC 2 är föråldrat. Ingen nyutveckling får genomföras av något nationellt tågövervakningssystem mer än att åtgärda nödvändiga säkerhetsrelaterade brister (vilket dock exkluderar utveckling av en s.k. STM, Specific Transmission Module). Detta finns inskrivet i TSD Trafikstyrning. Det kan därför inom en snar framtid bli svårt att få fram reservdelar till ATC 2.

Det nya systemet ERTMS kommer att innebära fördelar avseende standardisering och interoperabilitet, men kommer också på sikt att kunna bidra till ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen och lägre underhållskostnader (genom färre spårnära

komponenter). I en specialapplikation (nivå 3) kommer ERTMS att bli ett kostnadseffektivt tekniskt system för övervakning av lågtrafikerade banor.

Det nya systemet ERTMS kommer att medföra stora förändringar både för järnvägsföretag, fordonsinnehavare och infrastrukturförvaltare. I Sverige planeras att merparten av alla banor (utom lågtrafikerade banor) ska utrustas med ETCS applikationsnivå 2, dvs. utan yttre signalering men med behållande av spårledning. På vissa större stationer kommer nivå 1 att krävas, dvs. att den konventionella signaleringen behålls och ETCS läggs som ett överlapp ovanpå befintligt system.

Införandet av GSM-R pågår för fullt och är inom en snar framtid utbyggt på merparten av all infrastruktur och ombord på merparten av fordonen i Sverige.

Införandet av ETCS kommer att ta betydligt längre tid. ETCS kommer först att installeras ombord på fordonen och därefter i infrastrukturen. Infrastrukturen kommer att byggas ut i en takt som bestäms av regeringen/riksdagen.

Införandetakten beror både på hur finansieringen av ombordutrustningen ska lösas och att införandebeslut fattas i samråd med Danmark, Tyskland och Norge.

Dessutom behövs kompletta specifikationer för svenskt vidkommande.

Förutom en installation av ETCS ombord krävs också att en STM installeras på varje fordon, om fordonet ska kunna trafikera både en ETCS-utrustad bana och en ATC-utrustad bana. STM:n är en översättningsmodul som översätter besked från befintligt ATC-system till besked som ETCS ombord kan tolka. Det behövs en STM per land som ska trafikeras (t.ex. en svensk + en dansk + en tysk STM för en resa till Hamburg).

Punkter som Sverige ska driva:

- Att de behov som Sverige har prioriteras avseende funktionalitet i nästa version av systemkravspecifikationen (SRS) för ETCS. Nuvarande version SRS 2.3.0 kan inte Sverige använda på grund av avsaknad av väsentlig funktionalitet (krav för övervakning av vägskydd, bättre bromsalgoritm, tillförlitlighet, tillgänglighet m.m.).
- Att bidra med specialistkompetens i framtagningen av nästa version av systemkravspecifikationen (som går under arbetsnamnet SRS ver. 3.0.0).
- Att öppna punkter i TSD:n stängs snarast möjligt, då de äventyrar driftkompatibiliteten. Medlemsstater stänger de öppna punkterna med nationella lösningar.

#### 4.9.1 ERTMS-fokusgrupp

Består av representanter från ERA samt nationella säkerhetsmyndigheter. Heléne Jarefors från Järnvägsstyrelsen företräder Järnvägsstyrelsen. Gruppens uppdrag är att samordna de nationella säkerhetsmyndigheternas process och kravbild för godkännande av ERTMS-system.

Punkter som Sverige ska driva:

- att inhämta erfarenheter från godkännande av ERTMS-projekt i andra medlemsstater (t.ex. Corridor 2007).

- Att lansera den nationella godkännandeprocess som tillämpas i Sverige, och få fler medlemsstater att gå samma väg.

#### 4.9.2 ERTMS Styrelse

Denna text är för information enbart.

ERTMS Styrelse består av representanter från ERA, branschorganisationer (t.ex. CER, EIM, ERFA, GSM-R industri group, UNIFE) och nationella säkerhetsmyndigheter. Uppdraget är bl.a. att styra ERTMS-aktiviteterna och identifiera de aktiviteter som är mest angelägna att ta itu med. Banverket och Branschföreningen Tågoperatörerna deltar i arbetet genom sina respektive branschorganisationer (EIM resp. CER).

#### 4.9.3 EEIG ERTMS Users Group

Denna text är för information enbart.

EEIG Users Group är en sammanslutning av ett flertal järnvägsnationer som, i egenskap av beställare, aktivt deltar i specificeringsarbetet av ETCS (utveckling av systemkravspecifikationen för ERTMS). Detta gör Users group i nära samarbete med UNISIG (består av Alstom, Ansaldo, Bombardier, Invensys, Siemens och Thales), på uppdrag av ERA. Även branschorganisationer som CER, EIM och UNIFE är involverade i specificeringsarbetet. Banverket och Branschföreningen Tågoperatörerna deltar i arbetet genom sina respektive branschorganisationer (EIM resp. CER).

Inom denna arbetsgrupp har en undergrupp bildats som arbetar med kravbildningen för förargränssnittet (Driver Machine Interface, DMI). Det finns ett dokument som innehåller gemensamma krav avseende DMI för ETCS. Det är en vidareförädling av kraven i TS 50459 (del 1-6) från 2005.

I början av 2007 startade ytterligare en undergrupp som ska utarbeta krav som berör datainmatningen i ETCS ombordsystemet (som utförs av lokföraren innan avfärd).

### 4.10 Prio 9: Gemensamma säkerhetsmål

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1c, 4.1a, 4.1b.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för säkerhet är att inom gemenskapen fastställa säkerhetsmål för järnvägen. En representant från Järnvägsstyrelsen saknas.

Arbetet är initierat genom säkerhetsdirektivet 2004/49, och ERA har ansvar för att samordna gruppens arbete mot gemensamma säkerhetsindikatorer. En samordning sker också internt inom Järnvägsstyrelsen.

Målet för säkerheten delas in i sex delmål: risk för passagerare, risk för anställda, risk vid plankorsningar, risk för obehöriga, risk för övriga, social risk. Dessa delmål anges både på nationell nivå och som gemensamma mål för hela EU. Säkerhetsmålen för gemenskapen fastställs utifrån medlemsstaternas säkerhetsindikatorer. De länder som har en nationell indikator som är sämre än det gemensamma målet, måste förbättra sin säkerhetsnivå. Detta kan vara kostnadsdrivande för vissa medlemsstater (t.ex. om ett stort antal plankorsningar ska byggas bort), men berör inte Sverige i någon större

omfattning. Ingen medlemsstat får försämra sin säkerhet, jämfört med den nivå man hade år 2006.

Punkter som Sverige ska driva:

- för att få med självmorden inom ramen för de gemensamma säkerhetsmålen och indikatorerna behöver säkerhetsdirektivets definition av olycka ändras så att den även kan omfatta självmord vid järnvägen. Definitionen av olycka i säkerhetsdirektivet går ut på att en olycka är ouppslätlig eller oönskad.
- Att det formuleras ett mål för sänkta företagskostnader till följd av förebyggande åtgärder mot olyckor.

#### 4.11 Prio 9: Gemensamma säkerhetsindikatorer

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1c, 2b, 2d, 4.1a, 4.1d.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för säkerhet är att definiera de säkerhetsindikatorer som finns i bilaga 1 till säkerhetsdirektivet 2004/49. Säkerhetsindikatorerna skall användas som ett mått på järnvägens säkerhet inom gemenskapen, och på längre sikt att använda informationen för att skapa ett gemensamt säkerhetsmål och följa upp medlemsstaternas förmåga att möta målet. Vissa av indikatorerna skall också användas som underlag för kostnads/nyttakalkyler. Indikatorerna ska inrapporteras till kommissionen via årliga säkerhetsrapporter.

Arbetsgruppen specificerar inga krav på databasprogram eller dylikt. Resultatet av gruppens arbete väntas på kort sikt bli en vägledning och på längre sikt skall ERA lämna ett förslag till reviderad bilaga 1 till säkerhetsdirektivet till EU-kommissionen för beslut. Förslaget till reviderad bilaga 1 till säkerhetsdirektivet planerar ERA att överlämna till EU-kommissionen vid årsskiftet 2007/2008.

Representant är Anders Lidell från Järnvägsstyrelsen.

Arbete är initierat genom säkerhetsdirektivet 2004/49, och ERA har ansvar för att samordna gruppens arbete mot gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och Eurostat (ansvarig för insamling av transportstatistik). Gemensamma metoder kan användas vid beräkningar gällande risk för dödsfall och skador samt förseningar. För skador på infrastruktur, rullande materiel och miljö finns dock inga metoder aviserade.

ERA:s inriktning är att samhällets nytta av att olyckor undviks ska utgöra underlag för kostnads-/nyttakalkyler, t.ex. nyttan uttryckt i ekonomiska termer av att dödsfall och materiella skador kan förhindras, att förseningsminuter kan minskas, att miljöskador kan förhindras.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att de definitioner som används för indikatorerna är förståeliga. Definitionerna får ej heller vara felaktigt avgränsade eller så urvattnade att de inte är användbara för svensk del.
- Att självmord på järnväg redovisas som en delmängd av dödsfallen.

- Att samordna och förankra svar på ERA:s frågor med SIKÅ (Statens institut för kommunikationsanalys) för att ge ett enhetligt svenskt besked.
- Att göra inrapporteringen så enkel som möjlig (inom de ramar som sätts av direktivet) för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att administrera. Målsättningen är att Järnvägsföretagen ska kunna skicka in data via elektronisk överföring från befintliga system.

#### 4.12 Prio 9: Årliga säkerhetsrapporter

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1c, 2d, 4.1a, 4.1d.

Syftet är att ge ut gemensamma krav på hur en årlig rapportering från nationella säkerhetsmyndigheter ska se ut avseende järnvägssäkerheten inom en medlemsstat. En vägledning ska tas fram för rapportens utformning och struktur (vad man ska ta upp under respektive punkt). Arbetet är initierat genom säkerhetsdirektivet 2004/49 och kommer att påverka järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare avseende statistik som ska inlämnas till Järnvägsstyrelsen.

Svensk representant är Eva Karlsson från Järnvägsstyrelsen.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att de uppgifter som begärs in är relevanta.
- Att de uppgifter som begärs är så beskaffade att det går att göra tillförlitliga jämförelser mellan medlemsstater.

#### 4.13 Prio 12: Nationella säkerhetsregler

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 4.1a.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för säkerhet är att bygga upp en databas inom ERA med säkerhetsregler som gäller i olika medlemsstater för att på sikt att ensa dessa. Svensk representant är Jan Stålhandske från Järnvägsstyrelsen.

Med ”nationella regler” menas sådana regler som gäller fler än ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare (dvs. inte t.ex. BVF 900 och SJF 010). Varje ny nationell regel ska anmälas till Kommissionen.

Sammanlagt har det anmälts ca 5 000 nationella säkerhetsregler från medlemsstaterna hittills. ERA:s databas är tänkt som information om regler (och den är inte avsedd för daglig drift av säkerhetsregler).

På sikt ska också gemensamma säkerhetsmål och gemensamma metoder användas för att värdera de nationella säkerhetsreglerna. Punkter som Sverige ska driva:

- Att de svenska reglerna har offentliggjorts och anmälts på korrekt vis.



#### 4.14 Prio 13: TSD Telematikapplikationer för passagerare

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2d, 4c, 4f, 4.1a.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet är att skapa en TSD för telematikapplikationer för passagerare. Mer korrekt uttryckt så kommer det att bli en förordning som vänder sig direkt till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Telematikapplikationer för passagerartrafik (TAP) handlar om att utbyta information mellan järnvägsföretag (eller mellan ett JF och en IF) vid internationella resor. Arbetet har just startats upp, och beräknas vara avslutat 2008. Svensk representant är Anders Sjöberg från Järnvägsstyrelsen. Därutöver deltar Banverket och Branschföreningen Tågoperatörerna i arbetet genom sina respektive branschorganisationer EIM resp. CER.

TSD TAP kommer inte att specificera hur informationsbytet ska ske, utan enbart att kommunikation mellan olika parter ska kunna ske, och vilka telegram som ska kunna utbytas. Det rör sig om information till passagerarna före, under och efter resan, reservations- och betalningssystem, bagagehantering, hantering av anslutningar från tåg till andra transportslag samt biljetthantering.

Punkter som Sverige ska driva:

- Att innehållet i TAP så långt det är möjligt bygger vidare på erfarenheterna från TSD Telematikapplikationer för gods.
- Att fånga upp önskemål och idéer från främst svenska järnvägsföretag (men även t.ex. från Vägverket) kring hur biljettering ska hanteras nationellt och internationellt framöver. Se också handlingsprogrammet för kollektivtrafikens utveckling.
- Att innehållet i TSD:n blir konkret och tydligt. Vad förväntas av JF och IF?
- Att eventuella tekniska lösningar för informationsutbytet inte blir tvingande.

#### 4.15 Prio 14: Certifiering av underhållsverkstäder

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1a, 1c, 4.1a. Svensk representant är Göran Nylander från Järnvägsstyrelsen.

Underhåll av rullande materiel är en viktig del av säkerheten. Det finns idag ett drygt 50-tal underhållsverkstäder på den svenska marknaden, både fristående och sådana som är en del av ett järnvägsföretag. Totalt berörs ca 2000 underhållsverkstäder i Europa av arbetsgruppens arbete.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet är att utveckla ett europeiskt regelverk för att certifiera underhållsverkstäder/underhållsföretag, att skapa likvärdiga villkor och öppna marknaden för underhållsverkstäder/underhållsföretag. Kraven kommer att rikta sig såväl mot verkstäderna/underhållsföretagen som mot myndigheter som certifierar och utövar tillsyn av verkstäderna.

Arbetet inom arbetsgruppen har kommit långt, men just nu pågår en diskussion angående följande öppna punkter:

- Obligatorisk eller frivillig certifiering?
- Till vem ska certifikatet ställas? Till en organisation eller till en specifik verkstad?
- Får man certifiera en verkstad i annan medlemsstat?
- Vem ska utfärda certifikatet? Medlemsstaten, säkerhetsmyndigheten eller anmält organ?
- Hur länge certifikatet ska gälla.

Certifieringen kommer att innebära ett tydliggörande av att inte bara järnvägsföretag har ett juridiskt ansvar för säkerheten, utan även underhållsföretag och tillverkare.

Punkter som Sverige ska driva:

- Verka för att gruppens arbete blir klart i god tid före konkurrensöppnandet för persontrafiken år 2010.
- Verka för att certifiering av underhållsverkstäder/underhållsföretag inom Europa inte kommer att innebära kostnadsökningar för järnvägsföretagen.
- Att kraven för att bedriva underhåll av järnvägsprodukter är anpassade till respektive företags verksamhetsområde (för att inte i onödan skapa nya kostnader för underhållsverkstäderna).
- Att behovet av fler auktorisationer i flera olika medlemsstater motverkas - ett erhållet auktorisationsbevis med tillhörande definierat verksamhetsområde för ett underhållsföretag ska gälla inom hela gemenskapen.

## 4.16 Avslutat arbete

Texten i detta kapitel är för information enbart.

### 4.16.1 TSD Funktionshindrades behov

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2b, 4d, 4f, 4.1a, 5a, 6a.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet var att skapa en TSD för funktionshindrade. TSD för funktionshindrade (PRM) innehåller krav på stationers utformning, tillträde till/från plattform resp. till/från tåg, krav på information, utrymme i tåg m.m. Innehållet i TSD:n är fastställt, varför ERA:s arbetsgrupp har avslutat sitt arbete. Översättning till samtliga EU-språk pågår. Kommissionens beslut väntas under 2007, och 6 månader därefter träder TSD:n i laga kraft i medlemsstaterna.

TSD:n är utarbetad under det konventionella direktivet, men genom de uppdaterade TSD:erna under höghastighetsdirektivet har kommissionen utvidgat omfattningen för dessa TSD:er så att de gäller både höghastighetståg/-banor och konventionella tåg/-banor.

Järnvägsstyrelsen måste påbörja regelskrivningen kring godkännandeprocessen för denna TSD. Här finns ett stort behov av samverkan med Jernhusen, kommuner, Boverket m.fl., eftersom ansvaret för regler är delat. Behovet av vägledning och förtydligande kring godkännandeprocessen gentemot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är stort.

#### **4.16.2 TSD Tunnelsäkerhet**

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 1b, 1c, 1d, 2b, 4d, 4.1a.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet var att skapa en TSD för tunnelsäkerhet. TSD för tunnelsäkerhet (SRT) innehåller krav på åtgärder för att garantera passagerares och ombordpersonalens säkerhet när de färdas genom en järnvägstunnel. TSD:n gäller både nya och modifierade tunnlar som är mellan 1 km och 20 km långa. Längre tunnlar än så kräver en särskild säkerhetsutredning. TSD:n behandlar framförallt förebyggande åtgärder som ska vidtas för att underlätta självevakering.

Innehållet i TSD:n är fastställt, varför ERA:s arbetsgrupp har avslutat sitt arbete. Översättning till samtliga EU-språk pågår. Kommissionens beslut väntas under 2007, och 6 månader därefter träder TSD:n i laga kraft i medlemsstaterna.

TSD:n är utarbetad under det konventionella direktivet, men genom de uppdaterade TSD:erna under höghastighetsdirektivet har kommissionen utvidgat omfattningen för dessa TSD:er så att de gäller både höghastighetståg/-banor och konventionella tåg/-banor.

#### **4.16.3 TSD Telematikapplikationer för gods**

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2d, 3a, 4c, 4e, 4f, 4g, 4.1a.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet var att skapa en TSD för telematikapplikationer för godstrafik. TSD för godstrafik (TAF) handlar om att utbyta information om godset mellan olika parter (ett flertal JF och IF) före, under och efter resan vid internationella godstransporter.

Innehållet i TSD:n är fastställt inklusive en införandeplan för TSD:n, varför ERA:s arbetsgrupp har avslutat sitt arbete. Översättning till samtliga EU-språk pågår. Arbetet har nu gått över till en implementeringsfas hos järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna runt om i Europa.

#### **4.16.4 Fordonsregister**

Denna arbetsgrupps arbete stödjer följande långsiktiga delmål: 2d, 4c.

Syftet med denna arbetsgrupp inom ERA:s enhet för driftkompatibilitet var att skapa ett fordonsregister i Sverige och inom unionen.

I direktiven finns krav på upprättande av två register, dels ett nationellt fordonsregister (NVR) på individnivå och dels ett rullande materielregister (RRS, Register of Rolling Stock) på typnivå.

En rapport angående ett nationellt fordonsregister (NVR) är upprättad av ERA:s arbetsgrupp, och blev beslutad av kommissionen under sommaren 2007. Exempel på uppgifter som ska lagras i NVR är datum för godkännandebeslut, fordonsinnehavare, ägare samt vem som utfärdat EG-kontrollförklaring. Tidplanen för inmatning av data i registren är kopplad till kraven på märkning av fordon.

NVR-registren från olika medlemsstater ska länkas så att det blir ett virtuellt ERA-register. Detta ska visa vilka fordon som är godkända för trafik och i vilka medlemsstater. Det ska också underlätta tillämpningen av TSD Telematikapplikationer.

Vissa av uppgifterna i de nationella fordonsregistren blir obligatoriska även för existerande fordon. Tidigare registrerade av fordon (exempelvis Green Cargo) ska göra data angående existerande fordon tillgänglig för JVS inom 12 månader från kommissionens beslut. Sedan har JVS två år på sig att överföra data till NVR när det gäller fordon i internationell trafik, och tre år för nationell trafik.

Arbetet med att ta fram specifikationer för rullande materielregistret (RRS) har nyligen avslutats (sommaren 2007). RRS-registret kommer att vara större än NVR och ska innehålla tekniska data för fordonstyper (se egenskaper som finns specificerade i varje TSD). I Sverige kommer de båda registren NVR resp. RRS att vara i samma databas. Den som ska administrera RRS är ett organ som utpekas av respektive medlemsstat.

Arbetet har nu gått över till en genomförandefas i resp. medlemsstat. Test och installation pågår under senhösten 2007 hos Järnvägsstyrelsen, och beräknas vara klar före årsskiftet 2007/2008.

#### **4.16.5 Kommissionens arbetsgrupp kring fordonsinnehavarens roll**

Denna arbetsgrupp leds av kommissionen och har haft uppdraget att definiera fordonsinnehavarens roll inom ramen för nuvarande EU-lagstiftning, med särskilt fokus på följande två områden:

- Ibruktage av existerande (gods)vagnar som varken täcks av interoperabilitetsdirektiven eller explicit av säkerhetsdirektivet. (artikel 14 av säkerhetsdirektivet refererar till artikel 10 som beskriver säkerhetsintyg hos ett järnvägsföretag, inte en fordonsinnehavare);
- Fordonsinnehavarens roll i förhållande till underhåll av vagnar.

Ulric Bergman från Järnvägsstyrelsen har deltagit i arbetsgruppen, som i augusti 2007 presenterade resultatet av sitt arbete i en rapport.

Rapporten förespråkar att marknadsaktörerna utvecklar frivilliga lösningar för certifiering av fordonsinnehavare. Ett certifieringsförfarande med obligatorium kan ske på sikt.

Man har från intresseorganisationers sida (UIC, CER, ERFA, UIP) samt från OTIF varit angelägna om att definitionen av fordonsinnehavare ligger nära det som omnämns i de civilrättsliga avtalen inom GCU (General Contract of Use).

Kommissionen å sin sida har förespråkat att ändringar i säkerhetsdirektivet inte får skapa ytterligare problem i och med att kommissionen inlett rättsprocess mot senfärdiga medlemsstater att införliva det andra järnvägspaketet.

Från svensk sida har definitioner som överensstämmer med definitionerna i den nya järnvägslagen förespråkats. Järnvägslagen uppdaterades i juli 2007 med anledning av att andra järnvägspaketet infördes i svensk lagstiftning.

## Bilaga 1: Beskrivning av ERA-samarbetet

Denna bilaga ger en kortfattad och övergripande beskrivning av ERA-samarbetet samt hur direktiv och TSD genomförs i svensk lagstiftning. Innehållet kan vara bra som bakgrundsinformation för att bättre förstå de tillfällen då Sverige har möjlighet att påverka ERA-samarbetet.

### Införande av direktiv i svensk lagstiftning

EU-kommissionen verkställer direktiv samt beslutar om t.ex. TSD:er. EU-kommissionen kontrolleras av Europaparlamentet och Ministerrådet.

Kort beskrivning av hur direktiv genomförs i svensk lagstiftning:

1. Europaparlamentet och rådet antar ett nytt direktiv.
2. Direktivet publiceras i Europeiska unionens officiella tidning. Direktivet träder i kraft samma dag eller senare.
3. Svensk lag omarbetas med anledning av EU-direktivet. Ny lagstiftning beslutas vid behov av riksdagen och träder i kraft senast det datum som föreskrivs i direktivet.
4. Förordningsändringar beslutas vid behov av regeringen. Tillsynsmyndighetens (Järnvägsstyrelsens) befogenheter ges i förordning.
5. Järnvägsstyrelsen utfärdar föreskrifter i enlighet med sina befogenheter.

### Vem gör vad?

Interoperabilitetsdirektiven anger att TSD:er (tekniska specifikationer för driftskompatibilitet) ska tas fram för delsystem. TSD:erna ska reglera hur delsystemen ska uppfylla de väsentliga kraven i direktiven.

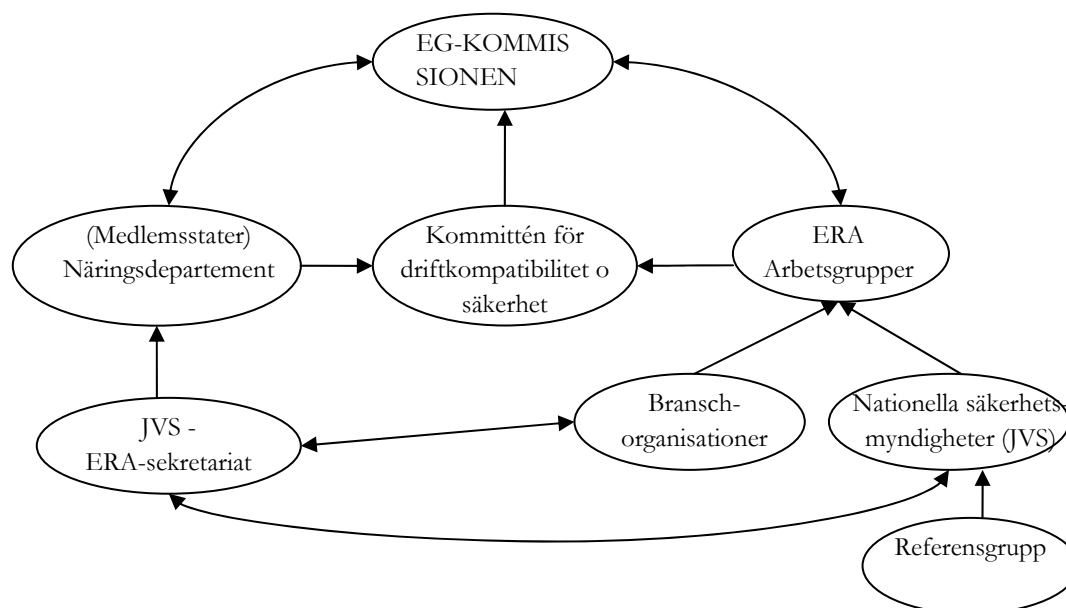


Bild 1: De moment då Sverige har möjlighet att påverka innehållet i en ERA-leverans är antingen i ERA:s arbetsgrupper, i DKS-kommittén eller i ERA:s styrelse. ERA-sekretariatet spelar en väsentlig roll i samordningen och informationsspridningen mellan olika intressenter inom Sverige.

*Kommissionen* är beslutande när det gäller TSD:er och har ansvaret för att ta fram TSD samt gemensamma regler, mål, metoder, blanketter m.m. enligt interoperabilitetsdirektiven resp. säkerhetsdirektivet. En av EU-kommissionens viktigaste uppgifter är därutöver att lägga fram förslag till Parlamentet och Ministerrådet.

*Kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet* (DKS-kommittén) har ett uppdrag att vara rådgivande till kommissionen i enlighet med artikel 21 i interoperabilitetsdirektiven och artikel 27 i säkerhetsdirektivet. DKS-kommittén består av företrädare för medlemsstaterna samt en ordförande från kommissionen. Kommissionens företrädare förelägger kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom en förutbestämd tid. Yttrandet skall avges med kvalificerad majoritet enligt artikel 148.2 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. DKS-kommitténs arbete styr också sakinnehållet och takten i ERA:s verksamhet eftersom kommittén är beredande inför de beslut som kommissionen fattar om ERA:s uppdrag. DKS-kommittén företräds i Sverige av representanter utsedda av Näringsdepartementet.

*ERA* (European Railway Agency) utarbetar på kommissionens uppdrag förslag till nya och modifierade TSD:er samt förslag till gemensamma regler, mål, metoder, blanketter m.m. ERA ansvarar också för översyn, förbättringar och uppdatering av befintliga TSD:er. ERA anlitar experter till att genomföra specificeringsarbetet i sina olika arbetsgrupper.

*Experter* består av personer från nationella säkerhetsmyndigheter och från branschorganisationer. Experter bjuds in av ERA att bidra med sakkunskap i någon av ERA:s arbetsgrupper. De nationella säkerhetsmyndigheterna, i Sverige Järnvägsstyrelsen, får bidra med en expert per medlemsstat och arbetsgrupp. Därutöver bjuds 1-2 representanter per branschorganisation in till varje arbetsgrupp (t.ex. EIM, CER, UNIFE m.fl.).

Järnvägsstyrelsens representanter som deltar i någon av ERA:s arbetsgrupper har ofta, utöver den funktion som ERA-sekretariatet fyller, ett eget nätverk av sakkunniga som de bollar detaljfrågor med inför ett arbetsmöte inom ERA. Nätverket bildar en referensgrupp bestående av representanter från järnvägsföretag, tillverkare av järnvägsmateriel och infrastrukturförvaltare. En sådan referensgrupp kan vara nödvändig eftersom mötesfrekvensen inom ERA:s arbetsgrupper ofta är 8-10 möten per år (dvs. betydligt oftare än ERA-sekretariatsmötena). Dessutom kan referensgruppens storlek begränsas till de personer som är närmast berörda av sakfrågorna.

*Näringsdepartementet (ND)* företräder medlemsstaten Sverige i frågor som rör transporter och infrastruktur (bl.a.). ND har en samordnande funktion för samtliga transportslag och är mottagare av alla utskick som kommer från EU-kommissionen samt som sänds till kommissionen från Sverige.

*Järnvägsstyrelsen, JVS* är en självständig myndighet med uppgift att handlägga frågor enligt järnvägslagen och enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. JVS

föreskriver angående införandet av tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD) i Sverige. JVS anordnar och bjuder in järnvägsföretag, fordonsinnehavare, infrastrukturförvaltare, tillverkare, anmälda organ och andra intressenter till ERA-sekretariatet. Järnvägsstyrelsen rapporterar till ND.

Samråd med nordiska kollegor i frågor av strategisk betydelse sker ofta för ett framgångsrikt arbete inom ERA. Exempel på sådana grupperingar är NID (Nordiska Inspektionsmyndigheters Direktörer), ett forum för erfarenhetsutbyte mellan chefer för nordiska säkerhetsmyndigheter, samt ILLGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates), som är motsvarigheten till NID fast på Europeisk nivå.

*Infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare* och andra intressenter (t.ex. Arbetsmiljöverket, Räddningsverket) kan påverka innehållet i en ERA-leverans antingen genom att delta i ERA-sekretariatet eller genom sin respektive branschorganisation.

*Branschorganisationer* bjuds in av ERA att delta i ERA:s arbetsgrupper, för att få sina respektive sakfrågor och behov belysta. Nedan listas några av dem:

- EIM European Rail Infrastructure Managers – organisation av infrastrukturförvaltare. Banverket är en av deltagarna.
- CER Community of European Railway and Infrastructure companies – organisation av järnvägsföretag.
- ERFA European Rail Freight Association – organisation av järnvägsföretag som utför godstransporter.
- UIP International union of Private Wagons – organisation för privatvagnsföreningar.
- UNIFE the Union of European Railway Industries – organisation för tillverkare av järnvägsmateriel.
- ALE Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa.
- ETF European Transport workers' Federation.
- UTP International Association of Public Transport.
- UIRR International Union of combined Road-Rail transport companies.

Deltagarantalet i ERA:s arbetsgrupper är begränsat till en eller max två representanter per branschorganisation.

*Standardiseringsorgan* inom Europeiska unionen, såsom CEN, CENELEC, ETSI och UIC, utarbetar standarder. Dessa europeiska standarder (European Norms, EN) ska medverka till att en gemensam europeisk marknad förverkligas. TSD:er hänvisar ofta till befintliga eller kommande EN-standarder, antingen som informativ eller obligatorisk referens.

Standardiseringsorganens arbete är fristående från ERA, men samordning sker på en övergripande nivå genom EU-kommissionen och kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet (DKS). Dessutom sker samordning direkt mellan ERA och standardiseringsorganen.

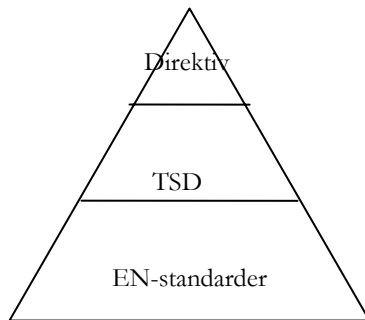
CEN = European Committé for Standardisation.



CENELEC = European Committee for Electrotechnical Standardization.

ETSI = European Telecommunications Standards Institute.

UIC International Union of Railways.



### Att utarbeta en TSD, säkerhetsregler m.m.

Nedan beskrivs kort hur en ERA-leverans (t.ex. en TSD eller nya säkerhetsregler) tas fram:

1. Kommissionen ger ett uppdrag till ERA att ta fram en TSD, säkerhetsregler eller annat dokument.
2. En arbetsgrupp, som leds av ERA, bereder ett utkast till en TSD eller nya säkerhetsregler. Utkastet från ERA förankras hos de nationella säkerhetsmyndigheternas chefer.
3. ERA:s chef beslutar att leverera TSD:n eller den nya säkerhetsregeln till kommissionen.
4. Kommissionen skickar TSD:n eller den nya säkerhetsregeln på remiss till medlemsstaterna.
5. Näringsdepartementet delger dokumentet till Järnvägsstyrelsen, som skickar ut dokumentet på remiss till berörda intressenter.
6. Innehållet diskuteras på ett ERA-sekretariatsmöte.
7. Järnvägsstyrelsen sammanställer nationella synpunkter och skickar dem till kommissionen och Näringsdepartementet.
8. Kommissionen ger synpunkterna till ERA, som bearbetar dem genom att antingen acceptera och införa dem i TSD:n eller i den nya säkerhetsregeln, eller att avslå dem.
9. Aktiviteterna 3-6 upprepas eventuellt tills en slutlig engelsk utgåva finns.
10. Baserat på slutsatserna från ERA-sekretariatet, utformar Järnvägsstyrelsen ett underlag till en instruktion åt Näringsdepartementet huruvida Sverige ska rösta ja eller nej till dokumentet i fråga.
11. Näringsdepartementet fastställer instruktionen, bestämmer hur Sverige ska rösta och deltar i omröstningen inom DKS-kommittén (om JA fortsätt till 12, om NEJ åter till 2).

12. Den engelska utgåvan av TSD:n eller en ny säkerhetsregel översätts till samtliga EU-språk, se ”Att översätta en TSD” nedan.
13. När samtliga språkversioner finns, fastställer kommissionen TSD:n eller den nya säkerhetsregeln i form av ett beslut eller en förordning riktad till samtliga medlemsstater.
14. Publicering i Europeiska unionens officiella tidning (EUT).
15. En TSD träder normalt i kraft 6 månader efter kommissionens beslut.

### **Att översätta en TSD**

Den expertis som deltagit i utvecklingen av en TSD bör också delta i översättningen av samma TSD till svenska. Det ligger ofta många och långa diskussioner bakom en formulering i den engelska texten, som kan behöva beaktas i översättningen. Vidare är det viktigt att vara konsekvent i valet av terminologi vid översättningar från engelska till svenska. Det finns en ordbok, RailLexic, utarbetad av UIC som innehåller järnvägstermer på 19 olika språk.

Översättningen går till så här:

1. En översättningsfirma översätter från engelska till andra språk. De har möjlighet att fråga sakkunniga personer om facktermer.
2. När översättningsfirman har slutfört sitt arbete kontrollerar EU-kommissionens översättningstjänst översättningen.
3. Det översatta dokumentet presenteras på kommissionens hemsida.
4. Exemplet sprids inom resp. medlemsstat, i Sverige av Järnvägsstyrelsen till sakkunniga i enlighet med de rutiner som berörd organisation och Järnvägsstyrelsen kommit överens om.
5. Sakkunniga har en månad på sig att kommentera felaktiga översättningar. Järnvägsstyrelsen sammanställer och vidarebefordrar till EU-kommissionen.
6. EU-kommissionens översättningstjänst utvärderar erhållna kommentarer och ändrar översättningen om befogat.
7. Den slutliga utgåvan genomgår en sista kontroll inför kommissionens beslut.

### **Ny lagstiftning inom järnvägsområdet**

Denna text innehåller kortfattad information om delar av innehållet i järnvägslagen och -förordningen. Det som återges här är sådant som är bra att känna till när man jobbar som expert i någon av ERA:s arbetsgrupper eller då man berörs av de nya TSD:erna.

Svensk lagstiftning inom järnväg har sitt ursprung i europeiska direktiv. Sådana direktiv kommer ofta ett flertal tillsammans, t.ex. 3-4 direktiv i ett ”järnvägspaket”. Innehållet i dessa järnvägspaket finns beskrivet på Järnvägsstyrelsens hemsida<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> [www.jvs.se](http://www.jvs.se)

När järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526) utarbetades var en av de viktiga utgångspunkterna att den nya regleringen inom järnvägssektorn skulle ske utifrån de tekniska och andra krav som kommer att gälla *i framtiden*. Av den anledningen har lagstiftaren i Sverige bestämt att TSD:er ska gälla inte bara på TEN-nätet utan på all järnväg i Sverige.

Kraven i en TSD gäller vid nybyggnation samt för befintliga järnvägsnät/fordon då de uppgraderas (avseende de delar av delsystemet som omfattas av uppgraderingen). Den tekniska harmoniseringen kommer därför att ske stegvis i tiden.

Ändringar i järnvägslagen som trädde i kraft den 1 juli 2007 genomför andra järnvägspaketet innehållande bl.a. säkerhetsdirektivet i svensk lagstiftning. Järnvägsstyrelsen har bevakat aktuella frågor som utreds av kommissionen, t.ex. övergångsproblematiken beträffande vagnar (COTIF-lagstiftningen som delvis är motstridig mot EG-lagstiftningen) samt definitionen av vagnhållarbegreppet (så att den inte kommer att orsaka svårigheter för den svenska järnvägsmarknaden eller kommande lagstiftningsarbete i Sverige).

Fler uppdateringar av järnvägslagen kommer att krävas i framtiden för att ta in nya järnvägspaket och modifierade direktiv i den svenska lagstiftningen. Nya och modifierade TSD:er införs normalt i Sverige som Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS). Det är den svenska TSD:n som publicerats i Europeiska unionens officiella tidning som är juridiskt bindande i Sverige.

Det finns möjlighet att ansöka om undantag från att följa kraven i en TSD under särskilda omständigheter (se JVS hemsida). Om ansökan avser ett fordon eller en bansträckning som ligger utanför TEN, kan Järnvägsstyrelsen i regel själv besluta angående undantag (utan inblandning av kommissionen eller övriga medlemsstater i EU).

## Bilaga 2: Långsiktiga mål för Sverige

Denna bilaga återger de mål dit unionen och Sverige är på väg på lång sikt. Målen ligger fast över en längre tidsperiod (5 -30 år). De är en ledstjärna för Sveriges deltagande i ERA-samarbetet och ligger till grund för bevakningspunkterna i kapitel 4.

Målen har hämtats bl.a. ur de transportpolitiska propositionerna 2001/02:20 och 2005/06:160 som Sveriges regering fastställt, samt ur interoperabilitetsdirektiven och säkerhetsdirektivet.

### Säkerhetsdirektivet och interoperabilitetsdirektiven

Syftet med dessa och andra direktiv från EU som avser järnväg är att stärka järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag. En viktig del i det arbetet är att göra järnvägarna allmänt tillgängliga för järnvägsföretagen, och att riva tekniska och administrativa hinder för gränsöverskridande trafik. Alla järnvägsföretag ska konkurrera på lika villkor.

Säkerhetsdirektivets (2004/49/EG) övergripande målsättning är att järnvägssäkerheten inom unionen utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Direktivet anger att Kommissionen ska ta fram gemensamma säkerhetsmetoder och säkerhetsmål för EU:s järnvägar. Man ska också ta fram säkerhetsindikatorer och statistik över järnvägarnas säkerhet. Vidare ska det finnas gemensamma krav för säkerhetsintyg inom EU.

Syftet med säkerhetsdirektivet är att det ska finnas gemensamma och offentliga krav på säkerhet för operatörerna inom EU:s järnvägar. Detta är nödvändigt då hela järnvägsmarknaden öppnas för fri konkurrens.

Interoperabilitetsdirektivens (direktiv 96/48/EG om höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG för konventionella tåg 2001/16) övergripande målsättning för det europeiska järnvägssystemet är att skapa förutsättningar för en gemensam järnvägsmarknad inom Europa genom teknisk specificering och att underlätta för gränsöverskridande trafik genom att skapa driftskompatibilitet. Direktivet anger att Kommissionen ska utarbeta TSD:er för EU:s järnvägar. Standardiserade lösningar för komponenter gör att de kan säljas på en bred marknad och tillverkas i större volymer, vilket leder till lägre kostnader för järnvägssektorn och ökad konkurrenskraft.

### Lissabonstrategin

EU har antagit utmaningen att till år 2010 göra unionen till världens mest konkurrenskraftiga kunskapsekonomi. Vägen dit brukar kallas EU:s tillväxtstrategi – eller Lissabonstrategin. Lissabonstrategin omfattar alla, med ambitioner om att trygga ålderdomen utan att tömma ut resurserna för kommande generationer. Strategin sattes upp år 2000 och innehåller tre dimensioner: ekonomi, miljö och social sammanhållning.

Lissabonstrategin lyfter särskilt fram vikten av att öppna marknaderna för el, gas och järnvägstrafik för att skapa fri rörlighet mellan EU-länder för varor, tjänster, kapital och arbetskraft.

## Transportpolitiskt huvudmål

**Transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.**

Detta huvudmål kan delas upp i sex delmål: säker trafik, hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv, en god miljö, god tillgänglighet, en positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Numreringen nedan har ingenting med prioritetsordning att göra, utan de finns bara där för att underlätta hänvisningen till målen ifrån bevakningspunkterna i kapitel 4.

### Delmål 1: Säker trafik.

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) Väl underhållen transportinfrastruktur.
- b) Nyttja nya tekniska möjligheter.
- c) Förbättra eller vidmakthålla den säkerhetsnivå som uppnåtts i Sverige för järnvägstransporter.
- d) Engagera kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer m.fl. i trafiksäkerhetsarbetet.

### Delmål 2: Hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) Att järnvägsnätet har snabbtågsstandard där det bedöms finnas en marknad.
- b) Att investeringar införs på de ställen där de gör mest nytta (baserat på kostnads/nytta-kalkyler och i förhållande till i vilken grad de uppfyller de transportpolitiska målen).
- c) Att egenskaper som kännetecknar svensk järnväg beaktas i arbetsgrupperna som utarbetar TSD:er, se bilaga 3.
- d) Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör successivt förbättras (mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information).

Mål 2a är ett mål som uppnås genom politiska beslut som ligger utanför de åtgärder som denna detta dokument omfattar.

### Delmål 3: En god miljö (t.ex. minskat koldioxidutsläpp och buller)

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) Att effektiva intermodala godstransportkedjor utvecklas för näringslivet.
- b) ökad axellast och större lastprofil på järnvägsnätet (för effektiva godskorridor).

- c) Drivmedel från förnybara energikällor.
- d) Att nya tekniska möjligheter nyttjas.
- e) lägre priser för järnvägstransporter - genom lägre priser på järnvägsmateriel till följd av standardiserade lösningar.
- f) en kapacitetsstark, turtät och välbyggd regional tågtrafik.

Mål 3f är ett mål som uppnås genom marknadskrafter som ligger utanför de åtgärder som denna detta dokument omfattar.

#### **Delmål 4: God tillgänglighet för järnvägstrafiken**

Detta mål kan alternativt formuleras så att man avser skapa fri rörlighet mellan EU-länder för varor, tjänster, kapital och arbetskraft (Lissabonstrategin) eller att gränsöverskridande trafik samt tillträde till järnvägsmarknaden ska underlättas.

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) Att det kapillära bannätet byggs ut – ökar tillgängligheten för näringslivets godstransporter på järnväg.
- b) Att inte försämra spårkapaciteten - samma antal tåg per tidsenhet som idag passerar ett spåravsnitt ska kunna göra det även i framtiden.
- c) Att riva tekniska och administrativa hinder för gränsöverskridande trafik. (genom Europeiskt samarbete - att specificera TSD:er).
- d) Att ha enhetliga regler för driftskompatibilitet och teknisk specificering för hela det svenska järnvägssystemet - TSD:er ska tillämpas oavsett om järnvägsnätet ingår i TEN eller inte.
- e) Att motverka nationella särkrav (s.k. specialfall). Endast specialfall som kan motiveras säkerhetsmässigt eller samhällsekonomiskt får införas i TSD:erna.
- f) En effektiv samverkan mellan transportslagen.
- g) Goda internationella förbindelser, både via fasta förbindelser och effektiva terminalpunkter.

Mål 4a är ett mål som uppnås genom marknadskrafter som ligger utanför de åtgärder som denna detta dokument omfattar.

#### **Delmål 4.1: Sund konkurrens för EU:s järnvägar**

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) gemensamma regler.
- b) gemensamma säkerhetsmetoder och säkerhetsmål.
- c) gemensamma krav för säkerhetsintyg inom EU.
- d) säkerhetsindikatorer och statistik över järnvägarnas säkerhet för uppföljning.
- e) Att endast krav som är viktiga för interoperabiliteten finns med i en TSD.

### **Delmål 5: En positiv regional utveckling**

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) Att anpassa kollektivtrafiken efter människors behov.
- b) Goda spårtrafikförbindelser.

### **Delmål 6: Ett jämställt transportsystem**

Detta mål ska uppnås genom följande initiativ:

- a) Att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla senast år 2010, oavsett funktionshinder, ålder eller kön.
- b) Att alla människor ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning.

### **Bilaga 3: Egenskaper som kännetecknar svensk järnväg**

Nedan följer en lista över egenskaper som kännetecknar svensk järnväg, och som ska beaktas vid framtagande av en TSD:erna. Relevanta punkter ur denna lista har förts in som en eller flera bevakningspunkter i arbetet med respektive TSD:

- Kalla, snöiga och isiga vintrar. Ett stort temperaturspann som ger typiska problem (solkurvor, svetsning i kyla, tjäle).
- Varierande geologiska förhållanden.
- Mycket enkelspår.
- Kurviga spår med små radier.
- Plankorsningar och vägskydd även vid höga hastigheter.
- Glesbygd och långt till bebyggelse (stora avstånd mellan lastplatser och ändlastplats, ej så stort behov av långa plattformar).
- Godstrafik och passagerartrafik samsas om samma spår, Sverige har inga dedicerade höghastighetsbanor.
- Effektiva transporter tack vare större lastprofil och högre axellaster.





# ERA-strategi



Järnvägsstyrelsen