

INFORMATIONSMÖTE JÄRNVÄG

19 juni 2025

Agenda

9.00 – 09.30	Inledning
	Genomgång PRM-förordningen
	Aktuella beslut inom marknadsområdet
	Kort rapport från järnvägsområdet
09.30 – 09.45	PAUS
09.45 – 10.30	Läget i förhandlingarna om Kapacitetsförordningen
	Arbete i SERAF
	Kort rapportering från RISC

TSD PRM

Översikt över PRM förordningen och pågående arbeten

Berg Kitsoulis Jessica , Sektion teknik spårtrafik
19 juni 2025

Jessica.BergKitsoulis@transportstyrelsen.se

TSD PRM

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1300/2014

av den 18 november 2014

om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

Vilka är ”personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet”?

- Personer som inte fullt ut och effektivt kan använda transporter på samma villkor som andra passagerare

Vad är syftet med TSD PRM?

- Bindande regelverk inom Europeiska unionen
- Främja driftskompatibilitet



Vilka områden berörs av TSD PRM?

- Infrastruktur
- Fordon (rullande materiel)
- Drift
- Information (Telematikapplikationer)



TSD PRM gäller inte för:

- Tunnelbana och spårväg
- Roslagsbanan och Saltsjöbanan.
- Industrispår samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.
- Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Implementering av TSD PRM

TSD PRM tillämpas [inte](#):

- Retroaktivt
- Långt gångna projekt

Implementering av TSD PRM forts.

- Genomförandeplan (2022) TSJ 2016-580
- Uppdateras regelbundet
- Löptid 10 år
- Fastställs av Infrastrukturdepartementet

Tekniska krav inom TSD PRM

- Tekniska krav
- Regelbundna uppdateringar



Pågående uppdatering inom TSD PRM

- Gränssnitt Plattform – Tåg
- Arbetsgrupp PTI
- Frågeformulär
 - Kliva in och ut ur tåget.
 - Övriga funktioner



Frågeformulär PTI

- https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/Platform_Train_Interface_USERS
- https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/Platform_Train_Interface_STAKEHOLDERS
- **Sista svarsdatum 11 juli**

Tack!

Frågor?

Beslut

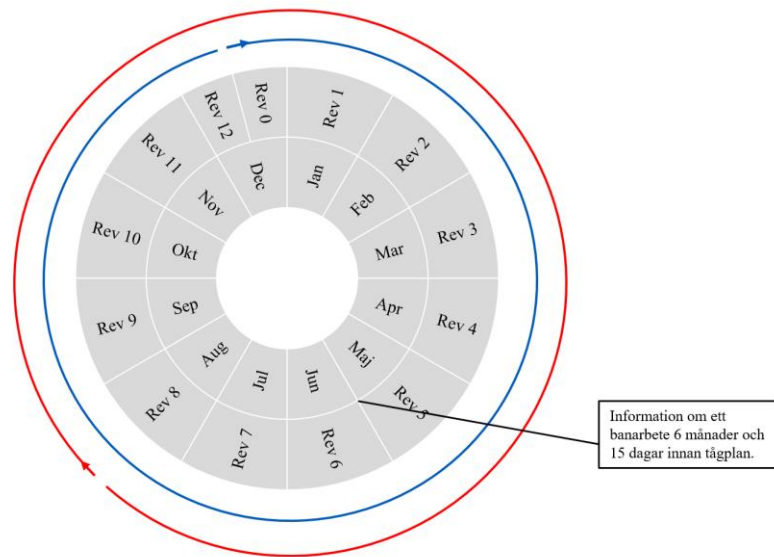
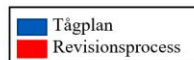
Transportstyrelsens föreläggande om Trafikverkets revisionsprocess

Anna Westerberg, Sektion marknad Spårtrafik
19 juni 2025

Anna.Westerberg@Transportstyrelsen.se

Bakgrund - revision

- Revisionsprocess – anpassning av tåglägen mot planerade banarbeten kontinuerligt under innevarande tågplan.
- Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 (bilaga VII) punkt 12:
 - Kapacitetsbegränsningar som infrastrukturförvaltaren får kännedom om senast 6 månader och 15 dagar innan ändringen av tågplanen.
 - IF ska ge uppdaterad information om erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader och för godståg senast en månad före början av kapacitetsbegränsningen.
- Trafikverkets hantering av revisionsprocessen:
 - Arbetar med revisionsperioder
 - Gör ingen skillnad mellan person- eller godståg





Transportstyrelsens tillsyn

Transportstyrelsen har granskat Trafikverkets revisionsprocess utifrån två perspektiv:

1. Efterlevnaden av kraven i bilaga VII
2. Efterlevnaden av TRVs egna villkor i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB)
(uppföljning av tidigare beslut)

Beslutspunkt 1 - utfall

**Utfall av
revisionsprocessen i
tågplan 2023**



- Innan revisionsperiodens börjat
- Inom revisionsperioden
- Efter sista datumet i revisionsperioden

Rev 0 > Rev 1 > Rev 2 > Rev 3 > Rev 4 > Rev 5 > Rev 6 > Rev 7 > Rev 8 > Rev 9 > Rev 10

Beslutspunkt 1 - utfall

**Utfall av
revisionsprocessen i
tågplan 2024**



- Innan revisionsperiodens börjat
- Inom revisionsperioden
- Efter sista datumet i revisionsperioden



Beslutspunkt 1

- Transportstyrelsen kan konstatera att Trafikverket inte klarat av att hålla tiderna i revisionen av tågplan 2023 och 2024.
- Förelägger därför Trafikverket att åtgärda bristerna i tågplan 2025.
 - Vi ser en klar förbättring över tid, därför förelägger vi men utan att förena det med vite.

Beslutspunkt 2

- En uppföljning av tidigare föreläggande TSJ 2022-2154. Där konstaterades att Trafikverket inte följt sina egna tidsfrister i JNB.
 - Trafikverket ska säkerställa att arbetet med revision av tågplan 2023 följer villkoren för tilldelning av infrastrukturkapacitet i järnvägsnätsbeskrivningen 2023.
- Transportstyrelsen konstaterar i sin uppföljning att Trafikverket inte lever upp till sina egna villkor i JNB för tågplan 2023 och 2024.
 - Uppföljningen har gjorts i ärende TSJ 2022-4997 och Transportstyrelsen avslutar därför föreläggande TSJ 2022-2154.

Beslutspunkt 3 (uppföljning)

- De sista perioderna i tågplan 2024 var röda. Transportstyrelsen följer därför upp Trafikverkets arbete under tågplan 2025.
- Trafikverket ska komma in med underlag till Transportstyrelsen om hur punkt 1 och 2 har efterlevts för tågplan 2025.

Tack!



Frågor?

Uppdateringar

Uppdateringar: Ny tillgänglighetslag 28 juni

Gäller ett flertal produkter och tjänster

- Till exempel smartphones, streamingtjänster och vissa passagerartransporttjänster

Ansvar fördelat över ett flertal myndigheter

- Till exempel PTS, Konsumentverket och Transportstyrelsen

Läs mer

[Lagen om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet | PTS](#)

Uppdateringar

Joint Network Secretariat (JNS) slutrapport för olyckan i Gotthard-tunneln

Länk

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

SHK, slutrapport urspårning på Malmbanan (17 Dec-23)

Länk

[Urspårning med godståg 9914 på Malmbanan | Statens haverikommission](#)

Uppdateringar

Referensgrupper TSD arbete

Länk

[Referensgrupper för Internationellt
jämvägsarbete - Transportstyrelsen](#)

Viktigt tillstånd Infrastrukturförvaltare

Tillstånd utifrån Järnvägslag (2004:519) upphör 31 oktober

- Gäller både industrispår och säkerhetstillstånd

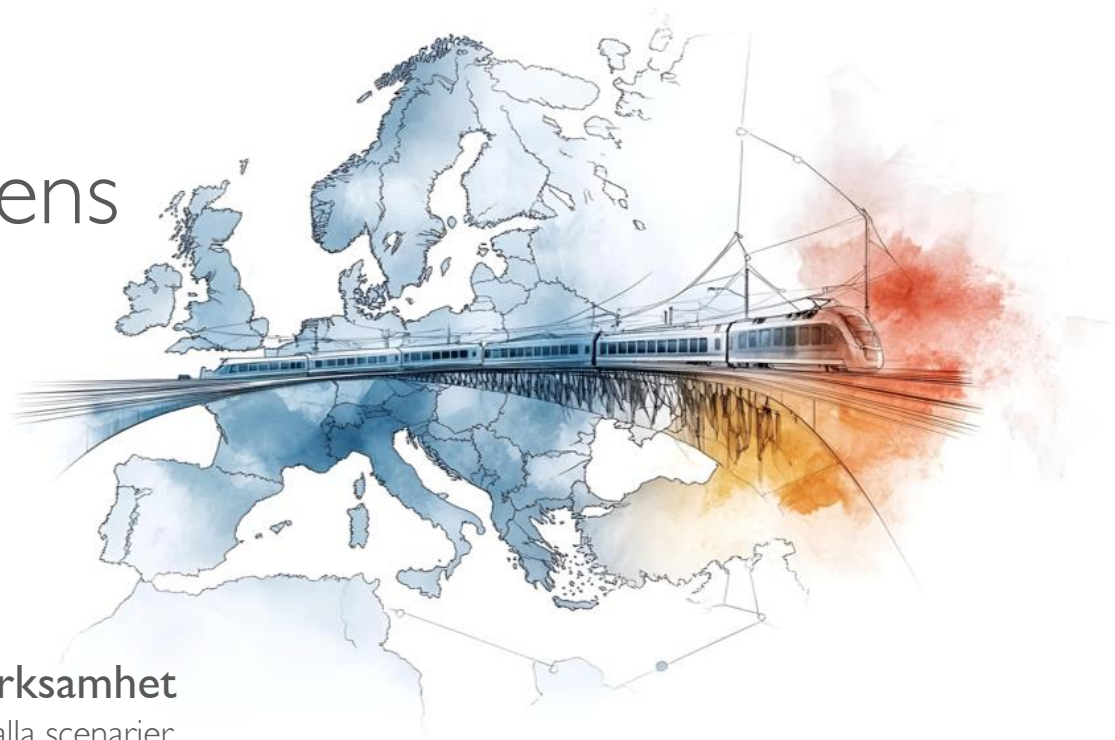
Handläggningstid 4 mån

- Viktigt att ansöka i tid

Järnvägens Säkerhetskonferens

3-4 februari 2026
Västerås kongress

Resiliens genom riskbaserad verksamhet
Så skapar vi ett pålitligt järnvägssystem för alla scenarier



Tack!

PAUS

Åter 09.45

Välkommen tillbaka!

Kapacitetsförordningen

Läget i förhandlingarna om Järnvägskapacitetsförordningen

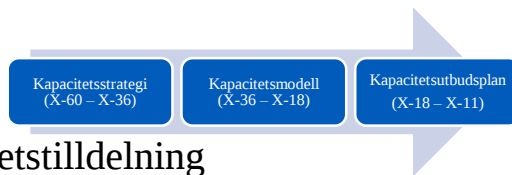
Hanna Lindgren, Sektion marknad spårtrafik
19 juni 2025

Hanna.Lindgren@transportstyrelsen.se

Järnvägskapacitetsförordningen - innehåll

- Förplanering inför varje årlig tågplan genom *strategisk kapacitetsplanering*, influerad av TTR

- Kapacitetsstrategi
- Kapacitetsmodell
- Kapacitetsutbudsplan



- Nya principer för kapacitetstilldelning
 - Utöver årlig tågplan och ad hoc tillkommer utökad roll för ramavtal och nya *rullande planering*.

- Hantering av kapacitet
 - Kapacitetsbegränsningar (banarbeten)
 - Hantering av överbelastad infrastruktur
 - Anpassning och ändring av tilldelad kapacitet
 - Dubbelriktat incitamentssystem

- Tre europeiska ramverk
- Nya roller och/eller organ
- Trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering
- Digitalisering
- Med mera



Förslaget innebär ett upphävande av godskorridorförordningen och de delar i SERA-direktivet som rör kapacitetstilldelning.

Påverkar framförallt kapitel 7 i järnvägsmarknadslagen (2022:365) och Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2022:32 om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster.

Järnvägskapacitetsförordningen

Som enda
medlemsstat
avstod SE att rösta
för den allmänna
riktlinjen

Kommissionen lämnade
förslag den 11 juli 2023

Rådet

MS förhandlade fram
ändringar till förslaget och
tog beslut om en "allmän
riktlinje" den 18 juni 2024

Parlamentet

TRAN-utskottet förhandlade
fram ändringar till förslaget
och röstade om en "rapport"
i plenum den 12 mars 2024

Triloger/trepartssamtal
inleddes i november 2024

Kommissionen har
möjlighet att dra
tillbaka förslaget

Rådet och parlamentet tar beslut och
lagstiftningen antas

Väsentliga skiljelinjer mellan rådet och EP

Rådet

- Ökad roll för MS att bestämma hur järnvägen ska användas i sina respektive länder genom "strategisk vägledning" – delvis för att kunna införa taktidtabeller.
- Nedspelad roll för samhällsekonomiska kriterier vid konflikthantering
- Begränsat incitamentssystem – IF ska kunna planera banarbeten i sena skeden utan kostnad

EP

- EU-gemensam modell för kapacitetstilldelning inklusive konflikthantering
- ERA får en framträdande roll
- Kommissionen ska anta de europeiska ramverken med delegerade akter
- Finansiering
- Tidigare implementering (2028)

Efter trilog 10 juni

- Preliminärt överens om
 - Bland annat: strategisk vägledning, konflikthantering, ENIM:s, ENRRB:s och ERA:s mandat, (stora delar av) strategisk kapacitetsplanering, ERP, prestationsgranskning.
- Kvar att diskutera
 - Bland annat: befogenheter (delegerade akter och genomförandeakter), kapacitetsbegränsningar och tillhörande incitamentssystem, trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering, digitalisering och tidsfrister för implementering.
- När?
 - Danska ordföranden (juli-dec 2025) hoppas på att avsluta arbetet i oktober.

Vad händer sen?

- Den svenska lagstiftningen anpassas till den nya förordningen
- Infrastrukturförvaltarna implementerar de nya reglerna i kapacitetstilldelningsprocessen
- Transportstyrelsen arbetar med regelutveckling och tillsyn
- Vill du vara med i Transportstyrelsens referensgrupp?
 - <https://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/till-dig-i-branschen/aktuellt-till-branschen/referensgrupp--kommissionens-forslag-till-ny-kapacitetsforordning/>

Tack!

Internationellt arbete inom SERAF

Genomfört arbete och framtida inriktning

Martin Eriksson Grubb, Sektion Spårtrafiksäkerhet tillsyn
19 juni 2025

Martin.ErikssonGrubb@transportstyrelsen.se

SERAF – organisation

Övergripande om SERAF

- Expertgrupp som år 2022 fick namnet SERAF. Tidigare GERM.
- Viktigt syfte med SERAF att bjuda in en bred grupp intressenter i samma forum. SERAF är öppet för medlemsstater, infrastrukturförvaltare, regleringsorgan, industrin m.m.
- I SERAF ska strategiska frågor för järnvägen som sektor att behandlas.
- Delegerade akter behandlas i SERAF. Genomförandakter hanteras i SERAC.

Organisationsstruktur

- SERAF består idag av Plenary och tre undergrupper (sub-groups). De tre grupperna ska inte vara permanenta utan ha projektkaraktär.

PLENARY

SG1

Bistå kommissionen i utarbetandet av rapporten om genomförandet av SERA-direktivet.

SG2

Ge kommissionen råd rörande CC och banavgifter samt kapacitetsförordningen, och de kommande riktlinjerna om avgifter för spårtillträde.

SG3

Ge kommissionen råd om rörande samråd inom ramen för kapacitetsförordningen.

Genomförda aktiviteter

Undergrupp 1: Översyn SERA-direktivet (2012/34/EU)

- Initialt utkast till rapport från undergruppen höll sådan undermålig kvalitet att den aldrig togs upp för beslut under plenum.
- Beslut om nedläggning av undergruppen.

Undergrupp 2: Affärsvillkor och banavgifter

- En sammanfattande rapport har skrivits om affärsvillkor, s.k. "commercial conditions", med fokus på nuvarande erfarenheter och perspektiv på framtida tillämpning.
- Undergruppen kommer framöver genomföra ett arbete om banavgifter med utgångspunkt i kommissionens tolkningsriktlinjer för banavgifter.

Undergrupp 3: Infrastrukturförvaltares samråd

- Undergruppens sammanfattande rapport har föregåtts av en arbetsuppdelning där undergruppens medlemmar organiserat sig i kluster utifrån olika fokusområden.
- Undergruppen har präglats av högt engagemang inom ramen för klusteruppdelningen.

Undergrupp 1: Översyn SERA-direktivet

Undergruppens rapport

- Föregicks av en enkät för insamling av erfarenheter
- Utkastet till rapport höll låg kvalitet.
- Rapportörernas åsikter framför sammanfattning av gruppens diskussioner.
- Oklart hur underlaget från enkäten återspeglades i utkastet till rapport.

Undergruppens nästa steg

- Undergruppen har, trots att man inte levererade någon skriftligt underlag, fyllt sin funktion enligt kommissionen.
- Diskussioner om erfarenheter kring SERA-direktivets genomförande har varit givande.
- Då gruppen fyllt sin funktion förordades en nedläggning av gruppen.

Undergrupp 2: Affärsvillkor och banavgifter

Rapport om commercial conditions

- Commercial conditions syftar till att etablera styrande incitament för "gott kapacitetsbeteende".
- RNE och FTE har inom ramen för TTR-projektet gjort ett gemensamt arbete där man är överens om vissa delar.
- RNE har publicerat handböcker om commercial conditions för en långsiktigt harmoniserad hantering.
- Commercial conditions regleras i kommissionens förslag till kapacitetsförordning.
- Trafikverkets bokningsavgifter motsvarar den typ av avgifter som avses ersättas genom nya bestämmelser.

Framtida arbete om banavgifter

- Kommissionens tolkningsriktlinjer för banavgifter
 - Publicerades den 7 maj.
 - Rör framförallt uppräkningskostnader för kostnadstäckning, s.k. markups, som regleras i 8 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen.
- Framöver fokus på erfarenhetsutbyte och praktisk tillämpning
 - Metoder för marknadssegmentering
 - Metoder för bedömning av marknadens betalningsförmåga

Undergrupp 3: Infrastrukturförvaltares samråd

Undergruppens fokus

- Utveckling av gemensamma processer och strukturer för samråd i enlighet med förslaget till kapacitetsförordning.
- Samråd kopplade till framtagningen av de europeiska ramverken
- Samråd kopplade till planeringen av TCR:er
- Samråd vid strategisk planering
- Strukturer för konflikthantering i kapacitetstilldelningsprocessen

Undergruppens sammanfattande rapport

- Delar av den slutliga rapporten går utanför undergruppens uppdragsbeskrivning och mandat
- Transportstyrelsen har bidragit aktivt för att förbättra rapportens struktur och sammanhållning
- Kvarvarande fokusområden att hantera

Tack!

RISC

Rapportering från RISC arbetet

Monica Åsman, Sten-Olov Södergård, Sektion Spårtrafikregler
19 juni 2025

Monica.asman@transportstyrelsen.se
Sten-Olov.Sodergard@transportstyrelsen.se

RISC-kommittén



Vad vi sysslar med:

Tekniska regler för järnvägen

Säkerhetsregler för järnvägen

Regler gällande lokförare

De olika regelverken vi tar fram

Genomförandeakter – medlemsstaterna röstar och deltar i hela arbetsprocessen.

Delegerade akter - kommissionen antar genom eget beslut, ingen röstning, men förslaget måste samrådas med experter, från medlemsstaterna och med berörda marknadsaktörer eller liknande.

Läget idag

Två huvudpunkter i agendan

Röstning av genomförandeakter

Förslag till TSD Telematik

Ska möjliggöra effektivare datadelning mellan aktörerna i järnvägssektorn.

Tillämpningsområdet är kapacitetshantering, tågförberedelse, trafikledning, hantering av godsvagnar och gods, biljetter för tågresor och reseinformation.

Förslag till revidering av TSD WAG - GODSVAGNAR

Regler om farligt gods flyttas från RID samt nya krav på hållfasthet, låskrafter, indikation och märkning för lastsäkringsanordningar på semitrailervagnar ("pocket wagons")



Expertgruppsmöte 4 juli

CSM ASLP

= Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level, CSM ASLP"

Syftet: ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten.

Rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder samlas in via ett IT-verktyg som benämns "Information Sharing System" (ISS).

Tack!

TACK FÖR IDAG!