TDOK-nummer
TDOK 2024:0081
Fastställt av
Chef VO Investering
Skapat av
Asp Jeanette, IVttö5

Dokumentdatum
2026-11-02
Gäller från
[Gäller från]

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Version
6.0
Ersätter
TDOK 2014:0072

Trafikverkets interna hantering av godkännandeprocess för fasta installationer på järnväg

Syfte

Aktuell rutin beskriver den operativa delprocessen Godkännandeprocessen.

Denna rutinbeskrivning utgår främst ifrån järnvägstekniklagen (SFS 2022:366) och järnvägsteknikförordningen (SFS 2022:417) andra kapitel om *Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter* och tredje kapitel om *Godkännande av fasta installationer*.

Transportstyrelsens godkännandeprocess för fasta installationer på järnväg syftar till att kontrollera att infrastrukturförvaltare inom Sverige uppfyller den europeiska och nationella lagstiftningen för fasta installationer. Med fast installation i detta sammanhang avses strukturella delsystem förutom fordonsbaserad trafikstyrning och signalering och rullande materiel. Dessa presenteras i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 (driftskompatibilitetsdirektivet eller direktivet).

Lagstiftningen ska tillse att vi har ett järnvägsnät som är säkert och driftskompatibelt.

Rutinen utgår även ifrån Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSFS 2022:47).

Godkännandeprocessen berörs också av flertal rättsakter inom EU som påverkar utformningen av rutinbeskrivningen.

Rutinen beskriver hur Trafikverket arbetar för att tillse att infrastrukturprojekt ska erhålla godkännande från Transportstyrelsen.

Målet med denna rutin är att uppnå en enhetlig, effektiv och kvalitetssäkrad hantering av godkännandeprocessen på Trafikverket.

I detta dokument kan du som arbetar i järnvägs-/vägprojekt och som utför åtgärder inom och i anslutning till spårområdet, få svar på dina frågor om Godkännandeprocess för fasta installationer på järnväg. Du får även veta

TMALL 0137 Rutinbeskrivning 6.0

vilket ansvar t.ex. Trafikverkets projektledare har, vad en godkännandehandläggare förväntas göra, vilken funktion Godkännandestödet har, vad Transportstyrelsen prövning innebär samt vilken roll ett anmält organ har.

Omfattning

Denna rutin omfattar de delar i godkännandeprocessen som hanteras inom huvudprocessen Genomföra åtgärder på vägar och järnvägar (GÅ).

Rutinen utgår från Godkännandeprocessen under den operativa delprocessen Erhålla anläggningsgodkännande.

Godkännandandeprocessen inom GÅ fordrar leveranser från andra huvudprocesser, vilka framgår under kapitlet förutsättningar.

Rutinen omfattar godkännanden av fasta installationer på järnväg. Den omfattar inte fordonsgodkännanden.

Rutinen är utformad utifrån Trafikverkets mest dominerande anläggningsåtgärder. Observera att projekt är komplexa i varierande grad och att avvikelser kan förekomma. Åtgärder som förekommer mer sällan beskrivs inte utförligt i denna rutin. För sådana specialfall kan en anpassad process utformas i dialog med Godkännandestödet och i vissa fall med Transportstyrelsen.

Innehållet riktar sig till de verksamhetsområden som ska följa GÅ, det vill säga flera verksamhetsområden inom Trafikverket. Godkännandeprocessen omfattar alla planerade åtgärder inom järnvägsområdet som inte räknas till dagligt underhåll.

Rutinen riktar sig även till dem som genomför utveckling och modifiering av system och komponenter, eftersom Godkännandeprocessen är en förutsättning för att dessa ska få installeras i driftsatta anläggningar.

Dokumentet beskriver processens ingående aktiviteter samt hur godkännandeprocessen hanteras i olika skeden av ett projekt.

Innehållsförteckning

Syfte 1

Omfattning 2

Definitioner och förkortningar 4

1 Vad är godkännandeprocess för järnväg och varför finns den? 10

1.1 Driftskompatibilitetsdirektivet ger förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde 10

1.2 Järnvägstekniklagen innehåller krav om godkännande 11

1.3 Transportstyrelsens föreskrift tillämpas på hela Trafikverkets järnvägsinfrastruktur 11

2 Bedömning av godkännandehantering i TKI-skede 12

3 Ställningstagandet ska beskriva hantering av godkännandeprocessen 12

4 Ansvar och kompetens 13

4.1 Projektledare 13

4.2 GOP-handläggare 13

4.3 Godkännandestödet 14

4.4 Transportstyrelsen 14

4.5 Konstruktörer och entreprenörer 14

5 Roller - Vem gör vad i Godkännandeprocessen 15

5.1 Projektledare 15

5.2 GOP-handläggare 15

5.3 Godkännandestödet 18

5.4 Oberoende granskningsorgan 19

6 Förutsättningar 21

7 GOP-handläggarens uppgifter 22

7.1 Att skriva och skicka in ställningstagande 22

7.2 Att revidera ett ställningstagande 26

7.3 Ansökningsförfarande hos Transportstyrelsen 26

7.4 Att vara GOP-handläggare i utvecklingsprojekt 31

7.5 Att arbeta med TSD-krav 33

8 Parallella processer 40

8.1 Teknisk säkerhetsstyrning signal 40

8.2 Teknisk säkerhetsstyrning banöverbyggnad 40

8.3 CSM RA och riskbedömning 40
9 Resultat - Arkivering och dokumenthantering 42
9.1 Diarieföring – att ta ut ärendenummer 42
9.2 Lagring av arbetsdokument 43
10 Slutresultat och dokumentation 44
10.1 Avsluta godkännandeprocessen 44
11 Styrande regelverk och relaterade dokument 44
11.1 Nationella regelverk/vägledningar 44
11.2 Europeiska regelverk 45
Versionslogg 45
Bilaga 1 Checklista för startmöte med anmält organ (AO) 48

Definitioner och förkortningar

Term	Definition
AKJ	Anläggningsspecifika krav järnväg. Ett Trafikverksinternt dokument som redogör för Trafikverkets krav på projektet avseende trafikering, miljö, teknisk funktion vid byggnation och driftskedet, samt krav på teknisk dokumentation och funktionskrav på den färdiga anläggningen.
Anläggningsassessor	Bedömer hur projektet hanterar processen för den tekniska säkerhetsstyrningen för signaländringen genom att studera bl.a. tidplaner, kommunikation, kvalitet, saklighet, relevans och avvikelser. Ska vara oberoende, det vill säga inte ha någon inblandning i vare sig projektering, säkerhetsgranskning eller ibruktagandebesiktning. Den får ej heller finnas i samma organisation som övriga som har nyckelroller i projektet. Skriver assessorsbedömningar i flera skeden. Dessa utgör underlag för Transportstyrelsens godkännande.
Anläggningsändring	Ändring i järnvägsinfrastruktur som ska hanteras enligt Trafikverkets rutin för godkännande. Ändringen är antingen prövningspliktig eller ej prövningspliktig enligt 5 § TSFS 2022:47.
AO	Anmält organ, ett oberoende granskningsorgan av TSD-krav. Har till uppgift att bedöma driftskompatibilitets-komponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen. Anmält organ är ackrediterade

Term	Definition
	för att utföra kontroller enligt EU-direktiv på respektive TSD.
AO-nummer	Arbetsordernummer är ett 9-siffrigt nummer som är knutet till ett specifikt projekt. Det krävs för att Trafikverkets anställda och inhyrda konsulter ska kunna registrera tid i tidrapporteringssystemet. Det visar vad respektive resurs jobbat med och hur många timmar.
CCS	Trafikstyrning och signalering (signal) enligt TSD CCS (command, control and signalling). Tillhör delsystem Trafikstyrning och signalering.
CSM RA	Gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning enligt EU-förordning ”Common safety method for risk evaluation and assessment” (EU) 402/2013. Följer med i projektbeställningen.
Delsystem	Uppdelningen av järnvägssystemet i strukturell (infrastruktur, energi, trafikstyrning och signalering samt rullande materiel) och funktionell beskaffenhet.
Direktiv	Ett EU-direktiv sätter upp vilka mål som medlemsländerna ska uppnå, men lämnar åt medlemsländerna att avgöra exakt hur. Ett direktiv ger därför varje medlemsland handlingsutrymme.
DKK	Driftskompatibilitetskomponent, omfattar alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av. Exempelvis räl, sliprar, befästning, kontaktledning. DKK:er förtecknas i kapitel 5 i respektive TSD.
Driftskompatibilitet	Egenskaper hos ett järnvägssystem som erbjuder säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls.
EG-försäkran	En EG-försäkran är ett intyg som är utfärdat av tillverkaren av en komponent/system. EG-försäkran baseras på ett kontrollintyg från ett anmält organ. Dokumentet intygar att komponenten/systemet uppfyller kraven för DKK:er enligt TSD. Det ska finnas en EG-försäkran för varje DKK. Tillverkaren av en DKK ansöker om EG-kontroll hos ett anmält organ inför framtagande av EG-försäkran för komponenten. Det är tillverkaren som tar ansvar för produktens överensstämmelse med kraven i TSD.
EG-kontroll	EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att ett delsystem överensstämmer med direktivets bestämmelser och med

Term	Definition
	andra regler som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget.
EG-kontrollintyg	Intyg, Certifikat utfärdat av anmält organ. Bevisar att aktuella krav i TSD är kontrollerade och uppfyllda för anläggningsändringen. Utfärdas efter EG-kontroll av en anläggning.
EG-kontrollförklaring	Dokument som visar att sökanden uppfyller krav enligt TSD. GOP-handläggaren tar fram detta efter att AO utfärdat EG-kontrollintyg. Transportstyrelsen utfärdar godkännande baserat på bl.a. detta dokument.
Erfarenhetsdrift	Erfarenhetsdrift sker i en trafikerad anläggning. Syftet är att hitta eventuella kvalitetsbrister i nya/modifierade komponenter/system.
ERTMS	European Rail Traffic Management System. Ett standardiserat trafikstyrningssystem som ska införas på Europas järnvägar. Ersätter dagens ATC-system och består av två delar – ETCS (European Train Control System) och radiosystemet GSM-R.
Förordning	En EU-förordning som har trätt i kraft gäller direkt och likadant i alla medlemsländer som en del av den nationella lagstiftningen. Den direkta tillämpligheten betyder att ett medlemsland, efter att en förordning har antagits, inte behöver göra någonting mer för att den ska gälla i medlemslandet. Medlemslandet får inte heller göra någonting som går emot det som står i förordningen. Om det visar sig att ett medlemslands nationella regler säger någonting annat än vad som sägs i en förordning är det förordningen som gäller.
Ibruktagning	Process som omfattar tidsperioden från byggnationsskedet fram till dess att den sista inkopplingen är genomförd. Flera ibruktagningar med efterföljande inkopplingar kan genomföras under en godkännandeetapp, ända tills anläggningens slutläge är klar för trafikupplåtelse.
IDA	Förkortning för Integrerat Digitalt Arkiv. Ett av Trafikverkets interna system för hantering och lagring av produktdokument/förvaltningsdata i järnvägsprojekt. IDA ingår i ProjectWise och är en integrerad projektserver där alla jobbar på en gemensam arbetsyta och har tillgång till samma underlag.
INF	Infrastruktur. Avser delsystemet Infrastruktur i benämning av TSD. TSD INF utgör den TSD som omfattar det strukturella delsystemet Infrastruktur.

Term	Definition
Infrastrukturförvaltare	Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.
Inkoppling	Avser sista skedet vid ibruktagande då anläggningen slutligen upplåts för trafik. Omfattar samtliga ingående teknikområden som projektet arbetat med och besiktat under ibruktagning.
Mellanliggande EG-kontrollintyg	Certifikat utfärdat av Anmält organ. Bevisar att aktuella krav i TSD är kontrollerade och uppfyllda i systemhandlings- och bygghandlingsskede.
Modernisering	Större arbete för att systematiskt byta ut delar på en linje eller ett avsnitt av en linje som inte ändrar delsystemets totala prestanda. Modernisering är i princip samma sak som ombyggnad, förutom att prestandaparametrarna inte ändras. Modernisering skiljer sig från utbyte inom ramen för underhåll eftersom det ger en möjlighet att uppnå en TSD-kompatibel färdväg.
Nationella säkerhetskomponenter	Beståndsdelar i svensk järnvägsinfrastruktur som har säkerhetspåverkan t.ex. nationellt ATC-system, signalställverk inklusive utdelssystem, linjeblockering, nationell radioblockcentral, vägskyddsanläggning inklusive hinderdetektor och bomdriv, spårledning, växeldriv, tungkontrollkontakter och varmgångsdetektorer.
Nybyggnation	Införande av nytt/nya delsystem i befintlig anläggning, eller helt ny linje (skapar en färdväg där det för närvarande inte finns någon).
Ombyggnation	Större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda, t.ex. skapande av ett förbigångsspår, tillägg av ett eller flera spår till en befintlig linje (oavsett avståndet mellan de ursprungliga spåren och de nya spåren). Delsystemet Infrastruktur för en linje anses vara ombyggt inom ramarna för TSD när åtminstone prestandaparametern axellast eller profil har ändrats för att uppfylla kraven för en annan trafikkod enligt definitionen i punkt 4.2.1 i TSD Infrastruktur.
Omgenerering	Ny anläggningsutformning som genererar SASC-D.
PDB Investera	Förkortning för *Projektdatabas för Investeringsprojekt*. Ett av Trafikverkets system för hantering och lagring av produktdokument/förvaltningsdata i järnvägsprojekt. PDB Investera ingår i ProjectWise och är en integrerad projektserver där alla jobbar på en gemensam arbetsyta och har tillgång till samma underlag.

Term	Definition
PIB	Planering ibruktagandebesiktning. Ibruktagandeledarens planering för den verifiering och validering som ska utföras under ibruktagningen av anläggningsändringen.
PRM	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet enligt TSD PRM (persons with disabilities and persons with reduced mobility). Tillhör delsystemen infrastruktur och rullande materiel.
Projektportalen	Projektportalen (PP) är en gemensam arbetsyta för huvudprocessen "Genomföra åtgärder på vägar och järnvägar". I portalen drivs projekten och här samlas även projektdokumentation. I portalen hittas stöd och styrning för alla som jobbar inom investerings- och underhållsverksamheten. Det är en gemensam digital arbetsyta för beställare och leverantörer för att utbyta och lagra information.
Produktion	Utförandefas. Anläggningsändringen genomförs i praktiken.
ProjectWise Explorer	I ProjectWise Explorer finns Datakällorna IDA och PDB Investera. De skapar en enhetlig hantering av dokument inom projekt och bidrar till effektiv samverkan mellan samtliga användare.
Projektbeställning	Ett dokument från Trafikverkets interna beställare VO Planering som initierar en planeringsfas som sedan ska övergå i en byggfas. Projektbeställningen anger en budget för projektet samt beskriver kraven som ska uppfyllas i anläggningen i och med utförandet.
Provdrift	Provdrift utförs i skyddad miljö (fabriksdatoriserad miljö). Föregås av intern hantering enligt processen ”Utveckla, modifiera och införa tekniskt godkänt järnvägsmaterial, TGM”.
Systemassessor	Independent Safety Assessor. Bedömer om systemleverantören av mjukvaran till ställverket har projekterat enligt fastställda metoder och processer. Systemassessorns rapport ska vara utformad så att den utgör ett tydligt underlag för projektets fortsatta arbete och anläggningsassessorns övergripande bedömning av säkerhetsbevisningen.
Systemdefinition	En beskrivning av systemets mål, funktioner och beståndsdelar, avgränsningar, fysiska och funktionella gränssnitt, miljö, befintliga säkerhetsåtgärder och säkerhetskrav. Utgör en del av det underlag som hanteras i processen för riskhantering enligt CSM RA.
Systemhandling	Förkortas SH. En trafikverksintern handling med syfte att hantera mål gällande tid, kostnad och innehåll. Den

Term	Definition
	redovisar omhändertagandet av alla väsentliga funktionella, tekniska, ekonomiska och miljötekniska krav samt gestaltningskrav för investerings- och reinvesterings-objektets fortsatta projektering och byggande.
TB	Förkortning för Teknisk beskrivning. Redogör vilket material som ska användas i entreprenaden och förmedlar även en arbetsbeskrivning. Är en del av de kontraktshandlingar som arbetas fram inför upphandling av leverantör.
Teknisk säkerhetsstyrning banöverbyggnad	Förkortas TSB och utgår från TRVINFRA-00271 *Teknisk Säkerhetsstyrning banöverbyggnad* som beskriver processen för godkännande av banöverbyggnaden och ingår i Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg.
Teknisk säkerhetsstyrning signal	Förkortas TSS och utgår från TDOK 2014:0488 *Teknisk Säkerhetsstyrning signal, Arbete med signalanläggningar* som beskriver processen för godkännande av signalanläggningar och ingår i Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg.
TEN-T	Trans European Transport Network, det transeuropeiska transportnätet inom Europeiska unionen som är ett av tre transeuropeiska nät. Det utgörs av stomnät och övergripande nät samt korridorer. Ett av målen med TEN-T är att alla Europas länder ska vara sammanlänkade i ett driftskompatibelt nät av järnvägar. För att uppnå detta ska järnvägen uppfylla TSD-kraven. Vilka linjer som ingår i TEN-T framgår i EU:s interaktiva karttjänst TENtec. TEN är övergripande. Under TEN finns TEN-T, eTEN (telekommunikation) och TEN-E (energi).
Transportstyrelsen	Tillsynsmyndighet som beslutar om godkännande för anläggningsändringar som utförs i vår järnvägsanläggning. Förkortas TS.
TSD	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Europeiska unionens förordningar som anger medlemsländernas krav på anläggningsutformning. Benämns ”Technical Specifications for Interoperability” på engelska som förkortas TSI.
TSD-linjekategori	Reglerar vilka minimikrav i TSD Infrastruktur som ska uppfyllas. Se Trafikverkets Beslut om TSD-linjekategori, TRV 2025/8145.
SRT	Säkerhet i järnvägstunnlar enligt TSD SRT, Safety in Railway Tunnels. Tillhör delsystemet infrastruktur.

Term	Definition
Underhåll	Förebyggande och felavhjälpande åtgärder för att bibehålla banan i körbart skick. Höjer inte prestandan på befintlig bana och är ej säkerhetspåverkande. Exempelvis slipning, ballastrening, spårriktning, växelbyte 1:1 m.m. Kräver inte någon formell kontroll eller något formellt godkännande för ibruktagande. Bör dock, så långt det är praktiskt möjligt, genomföras enligt kraven i TSD eftersom det på lång sikt bidrar successivt till utvecklingen av en driftskompatibel linje.
Väsentlighetsbedömning	En bedömning enligt CSM RA som beaktar den aktuella ändringens eventuella konsekvenser för järnvägssystemets säkerhet. Stämmer av konsekvenser av bristande funktion, grad av innovation och komplexitet, oförmåga till övervakning och reverserbarhet samt additionalitet.

1 Vad är godkännandeprocess för järnväg och varför finns den?

Järnvägssystemet kan delas in i två huvuddelar - infrastruktur och fordon. Infrastrukturen ägs och förvaltas av bland annat Trafikverket. Fordonen ägs eller hyrs av operatörerna. Godkännandeprocessen ska ytterst se till att infrastrukturen och fordonen fungerar ihop och att de är utformade enligt EU-krav för unionens järnvägar med avseende på driftskompatibilitet. Det övergripande syftet med godkännandeprocessen är att upprätthålla en säker och driftskompatibel järnväg.

1.1 Driftskompatibilitetsdirektivet ger förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

I grunden styrs godkännandeprocessen av EU-krav genom olika författningar i form av lagar, förordningar och myndigheters föreskrifter.

EU har tagit fram ett antal övergripande EU-rättsakter som sätter ramarna för järnvägsregleringen, däribland driftskompatibilitetsdirektivet som ligger till grund för godkännandeprocessen. Direktivet sätter upp vilka mål som medlemsländerna måste uppnå.

Målet med driftskompatibilitetsdirektivet är att uppnå ett säkert och enhetligt järnvägssystem i Europa. Med direktivet vill man undanröja tekniska, administrativa och regelmässiga hinder, länderna emellan. Man vill likrikta ländernas regler och skapa en fri rörlighet mellan medlemsstaterna, öka

järnvägens effektivitet och ge järnvägen en starkare konkurrenskraft i förhållande till Europas övriga trafikslag.

Den Europeiska kommissionen har utfärdat speciella regler som medlemsländerna inom Europa måste uppfylla i syfte att uppnå den fria rörligheten. Dessa regleras i dokument som kallas Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

1.2 Järnvägstekniklagen innehåller krav om godkännande

EU-länderna måste anta nationella lagar för att genomföra EU:s direktiv. Genom nationell lagstiftning har Sveriges riksdag och regering införlivat de mål för EU-länderna som framgår av driftskompatibilitetsdirektivet. Detta regleras bland annat genom järnvägstekniklagen (2022:366).

Järnvägstekniklagen innehåller krav på att nya järnvägsanläggningar kräver ett godkännande av tillsynsmyndigheten. Likaså krävs ett godkännande från tillsynsmyndigheten när befintliga anläggningar moderniseras eller byggs om.

I Sverige är det Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet och godkänner alla nya, moderniserade eller ombyggda järnvägssystem. Som tillsynsmyndighet ska Transportstyrelsen bevaka att Sveriges järnvägar projekteras, byggs och trafikeras enligt gällande regelverk. I de fall processer följs och underlag levereras enligt överenskommelse utfärdar de beslut som antingen är tillfälliga (inför ibruktagning) eller gäller tillsvidare (efter avslutade ibruktagningar). Transportstyrelsen har också befogenheter att underkänna anläggningar, utfärda brukandeförbud och fatta beslut om indragning av tillstånd.

1.3 Transportstyrelsens föreskrift tillämpas på hela Trafikverkets järnvägsinfrastruktur

Transportstyrelsen har tagit fram en föreskrift ”Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem” (TSFS 2022:47).

Föreskriften innehåller bestämmelser för vad ansökan om godkännande ska innehålla. Likt järnvägstekniklagen är föreskriften för godkännande av fasta installationer tillämpbar för hela Trafikverkets järnvägsinfrastruktur. De nät som antingen är funktionellt helt skilda från resterande nät, eller enbart ägs och nyttjas av privat aktör (tunnelbanor, spårvägar etc.), lyder istället under lagen om nationella järnvägssystem (2022:368) och Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer för nationella järnvägssystem (TSFS 2022:48).

2 Bedömning av godkännandehantering i TKI-skede

Projektledningen behöver i TKI-skede se över åtgärdens godkännandehantering utifrån järnvägstekniklagen. Om underlaget i beställningen från huvudprocessen Planera Åtgärder (PÅ) inte ger förutsättningar för att bedöma vilken hantering av godkännandeprocessen som är aktuell för projektet, behöver projektledningen efterfråga de saknade underlagen från beställaren (se kap. 6) alternativt komma överens med beställaren om vem som tar fram det.

En bedömning av vilka krav enligt järnvägstekniklagen som är aktuella för den planerade åtgärden ska göras. Det ska vara fastställt om åtgärden är att betrakta som en ombyggnad eller modernisering samt om det är en väsentlig ändring eller inte. Utifrån informationen kan projektledningen bedöma hur omfattande bevisunderlag som blir aktuellt för åtgärden samt vilka inblandade funktioner som behöver upphandlas/avropas. När projektet har tillsatt en GOP-handläggare för åtgärden är handläggarens initiala arbetsuppgift att göra en närmare bedömning av den planerade åtgärden.

3 Ställningstagandet ska beskriva hantering av godkännandeprocessen

Transportstyrelsen har till uppgift att verka tillsyn på infrastrukturförvaltarnas tillämpning av järnvägslagarna. Därför behöver Trafikverket upprätta ett ställningstagande som, utifrån åtgärdens omfattning, fastställer om åtgärden ska skickas till Transportstyrelsen för prövning av om nytt godkännande krävs, eller endast hanteras internt som en mindre åtgärd. Vid eventuell tillsyn ska Trafikverket kunna visa upp dokumentation för sin bedömning.

För större arbeten, som klassas som ombyggnation eller modernisering, behöver Trafikverket skicka in sitt ställningstagande och sin beskrivning av planerad åtgärd till Transportstyrelsen. Detta framgår av 3 kap. 3 § 2 st. järnvägstekniklagen. Av samma bestämmelse framgår det att Transportstyrelsen utifrån inskickat underlag, ska pröva om åtgärden kräver ett nytt godkännande eller inte.

I det initiala skedet i Godkännandeprocessen behöver Trafikverket därför börja med att göra en bedömning av huruvida planerad åtgärd är att betrakta som större åtgärd eller inte.

Åtgärder som är att betrakta som nybyggnation kräver alltid ett godkännande innan de tas i bruk. Även för dessa åtgärder upprättas ett ställningstagande som beskriver åtgärden för Transportstyrelsen.

I nedanstående kapitel beskrivs vad som betraktas som underhåll, mindre arbeten och större arbeten, för stöd till bedömningen om vad planerad åtgärd klassas som.

En bedömning av godkännandeförfarandet för den planerade åtgärden ska ske i ett tidigt skede.

4 Ansvar och kompetens

Projektledare, GOP-handläggare, Godkännandestödet, Transportstyrelsen samt konstruktörer och entreprenörer har alla olika roller och ansvar i arbetet med att en fast installation på järnväg ska godkännas.

4.1 Projektledare

Trafikverkets projektledare är alltid ansvarig för tillämpningen av godkännandeprocessen och för att godkännandeprocessen utförs i enlighet med detta dokument. Om projektledaren utgörs av resurskonsult bär istället dess organisatoriska chef inom Trafikverket ansvaret. Projektledaren kan välja att själv hantera godkännandeprocessen, efterfråga en GOP-handläggare till sin projektgrupp eller att upphandla/avropa en GOP-handläggare till projektet.

Beslut och fastställelser ska dock alltid göras av Trafikverket. För de beslut som fordras är projektledaren beslutsfattare. Om projektledare utgörs av konsult är istället organisatorisk chef beslutsfattare. Denne ska ha genomgått Trafikverksskolans utbildning ”Godkännandeprocess för järnväg” eller motsvarande.

Det är projektledarens ansvar att kontrollera att ett tillfälligt godkännande har erhållits från Transportstyrelsen före ibruktagning av godkännandepliktiga ändringar.

4.2 GOP-handläggare

Utsedd GOP-handläggare ska ha genomgått Trafikverksskolans utbildning ”Godkännandeprocess för järnväg”. Från och med årsskiftet 2026/2027 krävs även utbildningen ”Järnvägsteknik för tekniker och ingenjörer – BAIÖ” eller motsvarade kunskap förvärvat på annat sätt.

Rollen som GOP-handläggare ska vara helt åtskild rollen som oberoende granskare.

GOP-handläggare tillser för att godkännandeprocessen följer:

- Driftskompatibilitetsdirektivet
- Berörda TSD:er
- Järnvägstekniklag (2022:336)
- Järnvägsteknikförordning (2022:417)
- Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSFS 2022:47)
- Denna rutinbeskrivning
- Trafikverkets rutinbeskrivning TDOK 2014:0071 Anläggningsgodkännande för järnväg.

4.3 Godkännandestödet

Godkännandestödet är ansvariga för kvalitetsgranskning av ställningstagande, blankett G3/G8 och av följebrev/beslut. Godkännandestödet fastställer ställningstagandet och kontrollerar att all dokumentation finns framtagen för en komplett ansökan enligt 5 § TSFS 2022:47 till Transportstyrelsen.

4.4 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för järnvägslagarna. De prövar Trafikverkets ansökan och beslutar om ändringen är godkännandepliktig. De kan utifrån gällande regelverk utfärda villkorade godkännanden om att ta i bruk en fast installation (tillfälliga godkännanden) eller beslut om godkännande som gäller tillsvidare. (se vidare järnvägstekniklagen som innehåller krav för godkännande). Ett godkännande innebär att anläggningen i fråga får användas för kommersiell trafik.

4.5 Konstruktörer och entreprenörer

Konstruktörer och entreprenörer ansvarar för att de tekniska kraven på delsystem och komponenter uppfylls enligt lagstiftning. Konstruktörer och entreprenörer ansvarar även för att tillhandahålla intyg/bevisning för att konstruktionen/anläggningen uppfyller kraven.

5 Roller - Vem gör vad i Godkännandeprocessen

Projektledare, GOP-handläggare, Godkännandestödet och oberoende granskningsorgan har alla olika uppgifter i arbetet med att en fast installation på järnväg ska godkännas.

5.1 Projektledare

Projektledaren ska tillse att:

- beställningen från PÅ-processen innehåller de dokument som är listade under kapitlet Förutsättningar (kap. 6),
- GOP-handläggaren får relevant och efterfrågad information om
    - åtgärden och ändringar av dess innehåll,
    - involverade roller hos projektör, entreprenör, oberoende granskare och projektgruppen
    - aktuell tidsplan,
- GOP-handläggaren tilldelas behörighet i de system projektet arbetar i, t.ex. Projektportalen (PP) och ProjectWise Explorer,
- oberoende granskningsorgan (t.ex. anmält organ) avropas enligt ramavtal eller upphandlas,
- det säkerställs vilken typ av godkännande som krävs för den tänkta åtgärden,
- de parallella processerna som t.ex. TSS och TSB, genomförs i de fall de är aktuella (se Parallella processer kap. 8),
- riskhantering enligt CSM RA-processen hanteras fortlöpande (se Parallella processer kap. 8).

5.2 GOP-handläggare

GOP-handläggaren utför själva handläggningen och driver godkännandeprocessen.

5.2.1 GOP-handläggaren planerar processen

Arbetet för en GOP-handläggare startar tidigt i projekteringsfaserna och löper över hela projekttiden fram till överlämnandet av GOP till förvaltning.

GOP-handläggare ska i ett tidigt skede upprätta en tidplan och planera projektets godkännandeprocess (beakta tider angiva i infogad ruta under 5.2.3).

Om projektets förutsättningar förändras beroende på tillkommande/slopade aktiviteter eller förseningar, ska tidplanen korrigeras och delges samtliga berörda. Det är av stor vikt att även Transportstyrelsen informeras om förändrade förutsättningar, i de fall ändringarna gäller ett pågående ärende hos Transportstyrelsen.

5.2.2 GOP-handläggarens kommunikation med projektledning och andra aktörer

En GOP-handläggare ska fortlöpande kommunicera med andra aktörer och samordna arbetet kring godkännandeprocessen.

GOP-handläggaren ska delta vid GOP-relaterade möten både internt och externt, t.ex. inkopplingsmöten, möten med projektör/entreprenör, anmält organ och Transportstyrelsen.

GOP-handläggaren ska fortlöpande informera projektledare och projektorganisation om godkännandeprocessens fortskridande. Exempelvis ska projektledare och inkopplingsledare informeras om när tillfälligt godkännande inför ibruktagning beviljats.

För frågor rörande godkännandeprocessens praktiska utförande samt för frågor av policy-karaktär, vänder sig GOP-handläggaren i första hand till Godkännandestödet. Godkännandestödet kan vid behov vända frågeställningar vidare till Transportstyrelsen.

Frågor som rör projektets innehåll och progress hanterar GOP-handläggaren direkt med Transportstyrelsen.

Andra aktörer som GOP-handläggaren ska hantera all dialog kring godkännandeprocessen med:

- TSS- och TSB-handläggare
- Anmält organ
- CSM RA-handläggare

5.2.3 GOP-handläggarens leveranser

GOP-handläggaren tillser att alla dokument tillhörande handläggningen av godkännandeprocessen upprättas. Handläggaren upprättar själv t.ex. ställningstagandet och skickar in till Godkännandestödet för granskning. Vid ansökan om prövning av behovet av nytt godkännande skickar GOP-handläggaren även in ställningstagandet till Transportstyrelsen. Läs mer under kap. 7.1.

GOP-handläggaren ska fortlöpande samla in underlag till godkännandeprocessen från bland annat följande:

- TSS- och TSB-handläggare
- CSM RA-handläggare
- TGM-handläggare
- konstruktörer/projektörer
- entreprenör
- specialister inom Trafikverket (t.ex. för interna intyg)

GOP-handläggaren sammanställer det inhämtade underlaget, t.ex. bevisunderlag för anmält organ och Transportstyrelsens granskning.

Det sammanställda underlaget skickas sedan vidare av GOP-handläggaren till respektive aktör (som Godkännandestödet, anmält organ och Transportstyrelsen).

Det är också viktigt att GOP-handläggaren tillser att projektet och myndighetens spar- och lagringskrav uppfylls t.ex. diarieföring samt lagring på projektets utsedda arbetsyta (se kap. 9).

För GOP-handläggare att observera i kontakt med Transportstyrelsen

- Anmälan med information om ärendet ska skickas in minst 4 månader innan ibruktagande.
- Ärenden av större komplexitet avseende säkerhetsbevisning mm. samt ERTMS-projekt, har längre handläggningstid och bör anmälas till Transportstyrelsen minst ett år innan inkoppling.
- För inkoppling som infaller under semestertider behöver anmälan skickas in mer än 4 månader innan ibruktagning.
- Kalla gärna Transportstyrelsens handläggare till ett inledande möte med en kort genomgång av ärendet (exempelvis vid uppstart av ärendet eller i samband med att underlag för godkännande skickas in).
- Respektera Transportstyrelsens handläggningstid om minst 20 arbetsdagar för enklare ärenden. Mer omfattande projekt som t.ex. inkluderar flera säkerhetsbevis eller ny teknik, kräver mer tid för handläggning. Systemleverantörens säkerhetsbevis ska skickas in till Transportstyrelsen utan dröjsmål. Skicka in underlag i tid.
- Meddela när ansökan kan anses vara komplett för respektive 5 §, 6 § och 7 § i TSFS 2022:47. Detta för att Transportstyrelsen därefter har en månad att meddela om underlaget är komplett.
- Vid behov förtydliga vilka handlingar som uppfyller punkterna i relevant paragraf. Genom att vara tydlig i dokumentationen minskar antalet följdfrågor och därmed handläggningstiden.

5.3 Godkännandestödet

Trafikverkets godkännandestöd är en stöd- och beslutsfunktion som ger råd och stöd till GOP-handläggare och projekt i frågor som rör godkännandeprocessen för järnväg hos Transportstyrelsen. I samband med att ett projekt skickar in underlag för fastställande hos Godkännandestödet så tilldelas projektet en kontaktperson.

Kontaktpersonerna kontrollerar att GOP-handläggaren tagit fram handlingar för en komplett ansökan till Transportstyrelsen. De kvalitetsgranskar del av ansökningshandlingarna och fastställer ställningstagandet. Ansökningshandlingar ska därför alltid passera Godkännandestödet innan projekten startar upp sin godkännandeprocess hos Transportstyrelsen. Stödets kontaktpersoner följer projektärenden ända till projektavslut. Hur mycket stöd varje projekt behöver kan variera stort beroende på projektets komplexitet och GOP-handläggarens erfarenheter.

Främst vägleder Godkännandestödet Trafikverksprojektens utsedda GOP-handläggare, men kontaktpersonerna bistår även projektledningen i GOP-relaterade frågor. Med erfarenheter från ett stort antal projekt kan Godkännandestödet bidra med stor samlad erfarenhet.

Godkännandestödet svarar på frågor rörande godkännandeprocessens praktiska utförande och samlar upp policy-frågor från projekt samt för diskussioner av övergripande karaktär gentemot Transportstyrelsen.
För att Trafikverket och Godkännandestödet ska kunna uppnå, samt bistå med, erfarenhetsåterföring är det därför viktigt att GOP-handläggare/projekt i första hand vänder sig till Godkännandestödet. På så vis behöver inte enskilda projekt belastas med frågor som rör många projekt.

Det operativa arbetet i projekten, med att få en anläggning godkänd, hanteras alltid av projekten och dess utsedde GOP-handläggare det vill säga inte av kontaktpersoner på Godkännandestödet.

Godkännandestödet kan dock också, i en mycket begränsad utsträckning, tillhandahålla handläggare.

Annat som Godkännandestödet gör:

- utvecklar och förvaltar interna arbetssätt kring godkännandeprocessen
- förvaltar rutinen för godkännandeprocessen samt utbildar internt om Trafikverkets hantering av Godkännandeprocessen
- hanterar undantag från TSD
- företräder Trafikverket vid myndighetskontakter med bl.a. Transportstyrelsen, EIM (European Rail Infrastructure Manager) och branschråd för järnväg, genom att delta i framtagande av nya regler och riktlinjer samt vid revidering av befintliga
- deltar i utvecklingsuppdrag inom Trafikverket.

5.4 Oberoende granskningsorgan

Projektledaren i ett anläggningsprojekt kan, beroende på innehåll och omfattning, behöva anlita oberoende granskningsorgan för att kontrollera att krav uppfylls och/eller att processer följs.

Övriga granskare nedan är granskare i parallella processer. Dessa roller beskrivs endast översiktligt här. För närmare beskrivning hänvisas till berörd process.

5.4.1 Anmält organ (AO)

Anmält organ kontrollerar att anläggningsändringen uppfyller kraven i TSD vid en EG-kontroll.

Anmält organ är ackrediterat via t.ex. Swedac eller andra ackrediteringsorgan inom Europa. Det engelska uttrycket för anmält organ är Notified Body (NoBo).

5.4.2 Utsett organ (DeBo)

Utsett organ ska granska att anläggningsändringen uppfyller nationella regler vid en EG-kontroll. Det engelska uttrycket för utsett organ är Designated Body (DeBo).

Vid publicering av denna rutin finns inga nationella regler för fasta installationer i Sverige. Trafikverket kan därför bortse från kravet i föreskriften (TSFS 2022:47) om att ange vilka utsedda organ som anlitats.

5.4.3 Bedömningsorgan (AsBo)

Ändringar inom järnvägen som bedömts vara väsentliga ändringar, enligt CSM RA-förordningen, ska bedömas av AsBo.

Den oberoende granskare som kontrollerar att riskhanteringen följts och att riskerna är hanterade till en acceptabel nivå benämns som Bedömningsorgan. Det engelska uttrycket är Assessment Body, (AsBo).

Ett bedömningsorgan finns endast vid ändringar som är bedömda som väsentliga och i de fall det krävs enligt TSD.

5.4.4 Oberoende granskare (ISA)

För utveckling och för ändringar av system och komponenter, kan en oberoende granskare vara aktuell. Det engelska uttrycket är Independent Safety Assessor, ISA.

ISA ansvarar för bedömningen av grundsystemet och dess komponenter (GP, GA och SA).

En ISA finns med vid modifieringar och utveckling av system och komponenter. Inom Trafikverkets anläggningsprojekt utgörs ISA av anläggningsassessor, systemassessor och bedömningsansvarig, men även AsBo kan utföra dessa roller.

5.4.4.1 Anläggningsassessor

Ändringar i signalanläggningar kontrolleras av en anläggningsassessor. Det är en roll inom Teknisk säkerhetsstyrning signal som regleras via TDOK 2014:0488.

Anläggningsassessor ansvarar för bedömningen av de delar av en specifik anläggning (SA) som Trafikverket själva ansvarar för.

En anläggningsassessor finns med vid alla ändringar i en signalanläggning.

5.4.4.2 Systemassessor

Ändringar i datoriserade signalsystem, kontrolleras av en systemassessor. Det är en roll inom Teknisk säkerhetsstyrning signal som regleras via TDOK 2014:0488.

Systemassessorn ansvarar för bedömningen av de delar som Trafikverkets systemleverantörer tillhandahåller för en specifik anläggning (SA).

En systemassessor finns enbart med vid SA-ändringar i en datoriserad signalanläggning.

För projekt som berörs av ERTMS ska systemassessorn utgöras av en AsBo.

5.4.4.3 Bedömningsansvarig

Ändringar i bananläggningar kontrolleras av en bedömningsansvarig. Det är en roll inom Teknisk säkerhetsstyrning banöverbyggnad som regleras via TRVINFRA-00271.

Bedömningsansvarig ansvarar för bedömningen av de delar av en anläggning som Trafikverket själva ansvarar för.

En bedömningsansvarig finns med vid alla ändringar i en bananläggning.

6 Förutsättningar

För att projekt ska kunna genomföra godkännandeprocessen inom huvudprocessen *Genomföra Åtgärder* (GÅ) behöver dokumentation från föregående huvudprocesser bifogas beställningen från huvudprocess *Planera Åtgärder* (PÅ). Även en rad andra förutsättningar och underlag behöver vara på plats.

Nedan listas de förutsättningar och underlag som projekt är/kan vara i behov av för att kunna genomföra Godkännandeprocessen inom GÅ:

- Beskrivning av åtgärd
- Systemdefinition
- Väsentlighetsbedömning
- Behov av EG-kontroll ska vara utrett

- Klassificering av om åtgärden är en underhållsåtgärd, modernisering, ombyggnation eller nybyggnation?
- EG-försäkringar
- TGM-produkter

7 GOP-handläggarens uppgifter

7.1 Att skriva och skicka in ställningstagande

Syftet med Trafikverkets ställningstagande är att Trafikverket i tidigt skede ska ha kontroll på att varje ändring har rätt godkännandeförutsättningar. Dokumenten ska kortfattat och tydligt ge en beskrivning av ändringens omfattning och av hur godkännandeprocessen ska hanteras.

Ställningstagandet ska vara Godkännandestödet till handa minst 8 mån innan inkoppling för ett projekt som bedöms kräva godkännande. För projekt som berör ERTMS behöver ställningstagandet skickas till Godkännandestödet minst 18 månader innan inkoppling.

7.1.1 Utsedd GOP-handläggare arbetar fram ställningstagande

Det är utsedd GOP-handläggare som arbetar fram ställningstagandet utifrån TMALL 0016, alternativt TMALL 0971. Val av mall för ställningstagande görs av GOP-handläggaren utifrån projektets omfattning, innehåll och komplexitet.

Om det rör sig om en mindre anläggningsändring som inte ska genomgå Transportstyrelsens prövning av om godkännande krävs, ska detta beskrivas i ett ”förenklat” ställningstagande (TMALL 0971) som är ett kombinerat ställningstagande och beslut.

Om anläggningsändringen är större och utgör ombyggnation, modernisering eller nybyggnation, ska åtgärderna genomgå Transportstyrelsens prövning av om godkännande krävs och därmed beskrivas i ställningstagandemall TMALL 0016.

Information om åtgärden kan handläggaren finna i beskrivande dokumentation såsom AKJ, UB, systemdefinition och/eller TB, vilka kan efterfrågas hos projektledningen.

För att säkerställa att rätt information om delsystemen presenteras i ställningstagandet ska handläggaren vid behov gå igenom dokumentet tillsammans med konstruktör/projektör från respektive tekniskslag som

anläggningsändringen omfattas av. Handläggaren kan även ta hjälp av utsedda teknikstöd inom projektet. Ställningstagandet ska också interngranskas av GOP-kunnig person inom företaget/organisationen.

Även åtgärder i projektet som inte anses prövningspliktiga kan vara lämpliga att skriva in i TMALL 0016 om de ökar förståelsen för helheten och för vad som ska göras i projektet.

TMALL 0016 innehåller även hjälptexter som ger vägledning till vilken information som behöver tas med i ställningstagandet samt under vilket avsnitt den ska skrivas in.

Ett GOP-specifikt diarienummer ska tas fram och anges i dokumentet (se kap. 9 Resultat - Arkivering och dokumenthantering).

7.1.2 Ibruktagningar samordnas med godkännandeetapper - och beskrivs i ställningstagandet

En ibruktagning kan pågå från allt mellan några timmar under en dag och upp till flera veckor. Under ibruktagning kan således flera inkopplingar ske.

- Ett nytt spår med tillhörande växel kan ofta tas i bruk under ett dygn. Godkännandeetappen är därför väldigt kort i tid. Underlag från denna levereras enligt villkor i Transportstyrelsens beslut.

- Ett arbete som omfattar flytt av infartssignaler, förlängning av driftplats, nya mellansignaler, bortplockning av vägskydd kan innehålla t.ex. 4 inkopplingar som sträcker sig över en 8 veckor lång period. Underlag från samtliga ibruktagningar levereras efter att sista ibruktagningen är gjord, enligt villkor i Transportstyrelsens beslut.

Det är viktigt att projektets planerade ibruktagningar samordnas med godkännandeprocessens godkännandeetapper så att underlag hinner tas fram och levereras i tid till Transportstyrelsen.

7.1.3 Skicka in ställningstagandet till Godkännandestödet

När GOP-handläggaren arbetat fram ställningstagandet och det har interngranskats ska det skickas till Godkännandestödet.

Ange projektnamnet i ämnesraden på mejlet som skickas till Godkännandestödets inkorg, godkannandestodet@trafikverket.se.

Följande dokument ska upprättas av projektet/GOP-handläggare och skickas till Godkännandestödet:

- **För mindre anläggningsändring som <u>inte</u> ska genomgå Transportstyrelsens prövning av om godkännande krävs:**

  - TMALL 0971 = Trafikverkets ställningstagande - Behovet av nytt godkännande ska inte prövas

  - AKJ, UB, TB, fastställd systemdefinition (signerad i pdf-format, huvudversion 1.0) eller annan beskrivande dokumentation.

- **För större anläggningsändring som ska genomgå Transportstyrelsens prövning av om godkännande krävs:**

  - TMALL 0016 = Trafikverkets ställningstagande för Transportstyrelsen godkännandeprocess.

  - TMALL 0505 = Ansökan om godkännande G3/G8. Här förtecknas samtliga de dokument som kommer att levereras till Transportstyrelsen samt information om tidplan och organisation. Samtliga flikar ifylles.

  - TMALL 0706 = Ansökan om prövning av behovet av nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur för Trafikverkets projekt.

  - TMALL 1572 Systemdefinition som medföljer CSM RA-processen, fastställd (signerad i pdf-format, huvudversion 1.0).

  - TMALL 1571 Väsentlighetsbedömning som medföljer CSM RA-processen, fastställd.

  - Uppfyllnad av TSFS 2022:47 och väsentliga krav

  - AKJ, UB, TB eller annan beskrivande dokumentation som Godkännandestödet kan granska emot.

7.1.4 Granskning och fastställelse på Godkännandestödet

På Godkännandestödet öppnas ett ärende som tilldelas ett GOP-ID-nummer (trv#7 siffror) samt en kontaktperson. GOP-ID läggs till i ämnesraden i den fortsatta mailkorrespondensen med Godkännandestödet.

Godkännandestödets kontaktperson genomför kvalitetsgranskning av ställningstagandet och tillser att rätt godkännandeförfarande valts. Godkännandestödet granskar också blankett G3/G8 och följebrev/beslut. Övrig inskickad dokumentation behöver kontaktpersonen för att kunna verifiera information i ställningstagande och G3/G8 och/eller för att se att ansökan till Transportstyrelsen är komplett.

För att underlätta Godkännandestödets kvalitetsgranskning av ställningstagandet ska någon form av beskrivande dokumentation bifogas (se vidare under kap. 7.1.3).

Under granskningsförfarandet lägger GOP-stödet kontrollfrågor och/eller kommentarer i dokumentet för det som behöver justeras, varefter GOP-handläggare förväntas återkomma med svar och en justerad version av ställningstagandet. Dokumentet kan behöva kommuniceras och justeras några gånger.

I nästa skede fastställs ställningstagandet av ämnesområdesansvarig på Godkännandestödet när:
- kontaktpersonen på Godkännandestödet anser att ställningstagandet på ett korrekt sätt beskriver åtgärden kopplat till godkännandeförfarande, samt
- i fråga om större åtgärder, när det kan konstateras att dokumentation finns framtagen för en komplett ansökan till Transportstyrelsen enligt 5 § TFSF 2022:47.

När ställningstagandet fastställts av Godkännandestödet skickas dokumentet, både Word-fil och fastställt exemplar (PDF), åter till projektets GOP-handläggare och projektledare för vidare hantering inom projektet.

Efter Godkännandestödets fastställande av det förenklade ställningstagandet, TMALL 0971, ska även projektledare signera ställningstagandet. innan det diarieförs av Godkännandestödet.

Ställningstagande enligt TMALL 0016 diarieförs av Godkännandestödet vilket innebär att den senaste versionen och dess Word-fil alltid finns tillgänglig att söka i diariet.

Arbetet med ställningstagandet ska inledas i god tid. Med hänsyn tagen till granskningsförfarande och semestertider ska dokumentet vara fastställt och inskickat till Transportstyrelsen minst 4 månader innan första ibruktagning. Vid mer komplexa ändringar kan ställningstagandet behöva fastställas och skickas in långt tidigare än 4 månader innan första ibruktagning.

7.1.5 Ställningstaganden för intern hantering

När TMALL 0971 ”Trafikverkets ställningstagande - Behovet av nytt godkännande ska inte prövas” är fastställt av Godkännandestödet, ska det signeras av ansvarig Trafikverksanställd projektledare.

Därefter arkiveras det internt inom Trafikverket inför eventuell tillsyn. Inget ärende öppnas hos Transportstyrelsen och ställningstagandet ska *inte* skickas till Transportstyrelsen.

7.2 Att revidera ett ställningstagande

En revidering av ett fastställt ställningstagande (TMALL 0016) är aktuell om förutsättningar ändras inom projektet. Det kan röra tillkommande eller slopade ändringar mm. Beroende av revideringens art och omfattning ska dokumentet interngranskas innan det kvalitetssäkras och fastställas av Godkännandestödet.

Ändring som enbart kopplar till tidsplan kan hanteras med en uppdaterad G3/G8 (TMALL 0505) och föranleder inte revidering av ställningstagandet.

Revideringar i TMALL 0016 hanteras i tabellen Versionshantering i ställningstagandet. I tabellen skrivs versionsnummer in. Första versionen av ställningstagandet som fastställs utgör version ett. När ett ställningstagande revideras första gången benämns det som version två och så vidare.

I tabellen skriver GOP-handläggaren en kort sammanfattning av revideringens omfattning och art samt hänvisar till den rubrik i ställningstagandet varunder revideringen återfinns.

Ny text i ställningstagandet ska vara *kursiverad och understruken*. Borttagen text ska vara ~~genomstruken~~. Endast den aktuella ändringen tas med i den senaste revideringen. Tidigare ändringar arbetas in genom att tidigare slopad text tas bort. Till exempel ska text som var överstruken i version två, tas bort i version tre. Likaså får text som i version två var kursiv och understruken, sin markering borttagen i version tre.

Om projektet är, alternativt blir, godkännandepliktigt i och med den ändring som tillkommer så ska det reviderade och fastställda ställningstagandet skickas till Transportstyrelsen.

Vid inskick av revidering till Godkännandestödet anges projektnamn och GOP-ID-nr som tidigare erhållits av GOP-stödet (trv#7 siffror) i ämnesraden på mejlet som skickas till Godkännandestödets inkorg godkannandestodet@trafikverket.se.

Det är viktigt att informationen i ämnesraden är korrekt utformad för att mottagande system ska kunna hantera ärendet på rätt sätt och därefter meddela utsedd kontaktperson på GOP-stödet om att ytterligare handlingar har inkommit i ärendet.

7.3 Ansökningsförfarande hos Transportstyrelsen

Ansökan till Transportstyrelsen sker stegvist enligt beskrivning nedan, samt i enlighet med Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:47. För ytterligare vägledning kring hur och med vilken dokumentation Trafikverket avser

uppfylla föreskriftens krav på ansökan, se Bilaga 1 Uppfyllnad av TSFS 2022:47.

Överenskomna handläggningstider och tidsfrister som följer av dessa ska respekteras. Projekten behöver vara tydliga med sina tidplaner och med när leveranser förväntas inkomma. Vid förändringar i projekt som kan påverka inlämning av dokumentation ska Transportstyrelsen snarast meddelas.

Det tillfälliga godkännandets slutdatum måste bevakas och GOP-handläggare behöver ta upp kontakt med Transportstyrelsen minst 20 arbetsdagar innan det tillfälliga godkännandet löper ut. GOP-handläggaren behöver se över och säkerställa projektplaneringen för genomförandet av ansökningsärendet.

Observera att som tillsynsmyndighet har Transportstyrelsen rätt att efterfråga ytterligare underlag än det Trafikverket normalt levererar om de anser att behov finns.

För mail som skickas till Transportstyrelsen registratur ska följande roller och funktioner läggas som kopiemottagare:

i) projektledare alternativt organisatorisk chef, då konsult innehar rollen som projektledare - eftersom denne är ytterst ansvarig för processen och ska ha insyn i Godkännandeprocessen,

ii) Godkännandestödet – för att relevanta handlingar ska diarieföras av Godkännandestödet. Även för att Godkännandestödet de ska kunna följa progressen och vid behov gå in och stötta samt för att samla erfarenheter centralt

iii) Transportstyrelsens utsedda handläggare.

7.3.1 Att ansöka om prövning av om godkännande krävs (5 §)

När ett fastställt ställningstagande (enligt TMALL 0016) erhållits av Godkännandestödet ska GOP-handläggaren ansöka hos Transportstyrelsen om prövning av behovet av godkännande. För denna prövning ska GOP-handläggaren tillse att dokumentationen som skickas in uppfyller kraven enligt 5 § i TSFS 2022:47.

GOP-handläggaren öppnar ett ärende hos Transportstyrelsen senast 4 månader innan första ibruktagning. Detta görs genom att skicka följande till jarnvag@transportstyrelsen.se:

- TMALL 0016, Fastställt ställningstagande

- TMALL 0706, Signerat följebrev Ansökan om prövning av behovet av nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur för Trafikverkets projekt
- TMALL 0505, Ansökan om godkännande G3/G8. Samtliga flikar ifyllda
- TMALL 1572 Systemdefinition
- TMALL 1571 Väsentlighetsbedömning (om ändringen har bedömts ha påverkan på trafiksäkerheten)
- Uppfyllnad av TSFS 2022:47 och väsentliga krav

Ange projektnamnet i ämnesraden på mejlet, följt av GOP-ID-nummer. Projektet kommer erhålla ett ärendenummer från Transportstyrelsen (TSJ-nr) som även det ska anges i ämnesraden i den fortsatta kontakten med Transportstyrelsen enligt nedanstående exempel.

[Projekt xxx, TRV 202x/xxxxxx, GOP-ID: trv#7 siffror, TSJ 202x/xxxx]

Utifrån det inskickade underlaget fattar Transportstyrelsen beslut om ifall godkännande krävs.

Om inget godkännande krävs slutar hanteringen mot Transportstyrelsen och ärendet kan avslutas.

7.3.2 Att ansöka om tillfälligt godkännande inför ibruktagning (6 §)

Innan godkännandepliktiga anläggningsändringar kan tas i bruk behöver projektet erhålla ett beslut om tillfälligt godkännande av Transportstyrelsen. För ett sådant beslut behöver GOP-handläggaren fortlöpande leverera underlag till Transportstyrelsen i det öppnade ärendet.

GOP-handläggaren ska, inför ibruktagning av projektets åtgärder, tillse att dokumentation skickas in som uppfyller kraven enligt 6 § i TSFS 2022:47.

Vid förändring av prestanda i befintlig anläggning ska intyg tas fram, som bekräftar att befintligt delsystem klarar den tilltänkta höjningen av STH, STAX och/eller lastprofil. GOP-handläggaren efterfrågar ett sådant intyg hos VO Underhåll, som fastställer de nya förutsättningarna på aktuell spårlänk/bana.

När GOP-handläggare bedömer att ansökan är komplett enligt 6 § ska denne skicka in en begäran om tillfälligt godkännande (TMALL 0715). Även blankett G3/G8 bifogas (se kap. 7.3.2.1 nedan).

Följande formulering kan användas i ämnesraden på e-post till Transportstyrelsen:

[*Begäran om tillfälligt godkännande projekt [namn på projektet], TSJ 202x-xxxx, TRV 202x/xxxx, GOP-ID: trv#7 siffror*]

För att vara säker på att beslut om godkännande erhålls i tid, före inkoppling kommunicerar handläggaren det önskade senaste-datumet för beslutet. Detta görs via ansökningsmallen TMALL 0505.

Via samma mall kommunicerar GOP-handläggaren även hur länge i tid det tillfälliga godkännandet bör sträcka sig för att all bevisning som krävs efter ibruktagning ska hinna skickas in. För denna uppskattning kan GOP-handläggaren räkna med att rapporter från ibruktagandebesiktningar levereras till projektet cirka 4-8 veckor efter sista ibruktagning. Till detta behöver ytterligare tid adderas för Transportstyrelsens handläggningstid (20 arbetsdagar). Även semestrar och långhelger behöver tas med i beräkningen. Beslutet om tillfälligt godkännande kan därför behöva sträcka sig minst tre månader efter sista ibruktagning och i vissa fall längre.

Om leveransen till Transportstyrelsen riskerar att skickas in när färre än 20 arbetsdagar före ibruktagningen ska GOP-handläggaren skyndsamt ta kontakt med Transportstyrelsen för att nå en överenskommelse angående hanteringen.

Vid risk för uteblivet godkännande inför ibruktagningen ska GOP-handläggaren kontakta projektledningen för vidare hantering.

Förutsatt att ansökan uppfyller kraven enligt 6 § och skickats in i tid, fattar Transportstyrelsen beslut som medger ibruktagning av godkännandepliktiga ändringar innan de ska genomföras.

Beslutet anger villkor för när resterande underlag efter ibruktagning ska levereras till Transportstyrelsen.

GOP-handläggare ska försäkra sig om att beslutet når projektledare och inkopplingsledare samt delge det till berörda som ska ta fram och leverera det underlag som framgår av beslutet.

7.3.2.1 Att skicka in TMALL 0505/Ansökan om godkännande G3/G8

Blankett G3/G8 uppdateras vid varje leverans av underlag till Transportstyrelsen. På så vis blir blanketten en typ av förteckning som redovisar vilka underlag som levererats, när de levererats och när kommande leveranser förväntas ske.

Dokumentet är en förteckning över samtliga dokument som ska levereras till Transportstyrelsen samt information om tidplan och organisation. GOP-handläggaren tillser att samtliga flikar fylls i så att rätt information med säkerhet når Transportstyrelsen.

För att möjliggöra en ändamålsenlig, effektiv och kvalitetssäkrad hantering av godkännandeprocessen ska GOP-handläggaren ansvara för att regelbundet revidera framtagen G3/G8. Dokumentet ska uppdateras avseende:

- ändringar i projektets organisation
- byte av projektledare, assessor eller anmält organ
- ändringar i tid
- tidpunkter för ibruktagningar
- tidpunkter för genomförd leverans av dokument till Transportstyrelsen
- tidpunkter för kommande leveranser av dokument till Transportstyrelsen
- om ändringar tillkommer/utgår/flyttas i godkännandeetapperna
- om typ av GOP-förfarande ändras

G3/G8 ska uppdateras och bifogas varje leverans till Transportstyrelsen. Den skickas även till Transportstyrelsen som enskilt dokument om förutsättningar enligt ovan ändras. Transportstyrelsen bör då informeras i mail om vad som är uppdaterat i dokumentet.

7.3.3 Att ansöka om förlängt tillfälligt godkännande

I vissa fall kan det finnas skäl att ansöka om ett förlängt tillfälligt godkännande hos Transportstyrelsen. Det ska göras om leverans av underlag enligt 6 § inte kan skickas till Transportstyrelsen inom utsatt tid, det vill säga 20 arbetsdagar innan befintligt tillfälligt godkännande löper ut.

Viktigt vid ansökan om förlängt tillfälligt godkännande är att

- den skickas minst 20 arbetsdagar innan det befintliga tillfälliga godkännandet löper ut
- Transportstyrelsen kommer att begära in preliminära rapporter samt en tidplan innan de utfärdar ett nytt tillfälligt godkännande

Vid ansökan om förlängning ska GOP-handläggaren ange orsaken till varför man ansöker om förlängning, det kan vara tex att:

- Anmälda organets intyg ännu inte är klart beroende på tex hög arbetsbelastning, att bevisning ännu inte är tillfyllest eller att projektet måste utföra justeringar/kompletteringar i anläggningen innan ny platskontroll
- det tillkommit ändringar under ibruktagning som orsakat förseningar
- ibruktagningen inte blev klar och måste avslutas vid senare tillfälle
- ibruktagningar blivit framflyttade pg av sena leveranser av någon komponent
- fel/rättningar måste hanteras
- någon funktion blivit sjuk och inte kunnat genomföra sin del i någon av säkerhetsstyrningsprocesserna.

7.3.4 Att ansöka om slutgiltigt godkännande (7 §)

Efter att en godkännandepliktig anläggningsändring tagits i bruk ska Transportstyrelsen utfärda ett tillsvidaregodkännande. I de flesta fall (när projekt tillämpar TSD) ska det anmälda organet utföra en EG-kontroll av den färdiga anläggningen.

För att det slutgiltiga godkännandet ska kunna utfärdas av Transportstyrelsen ska GOP-handläggaren fortlöpande leverera underlag till Transportstyrelsen och tillse att all dokumentation skickas in i enlighet med 7 § i TSFS 2022:47.

När underlaget bedöms komplett skickar handläggaren en begäran om tillsvidaregodkännande via TMALL 0715. Följande formulering kan användas i ämnesraden på e-post till Transportstyrelsen:

[*Begäran om tillsvidaregodkännande projekt [namn på projektet], TSJ 202x-xxxx, TRV 202x/xxxx, GOP-ID: trv#7 siffror]*

Mer uppgifter om GOP-handläggarens tillvägagångssätt inför ansökan om slutgiltigt godkännande finns i kap. 7.5.

7.4 Att vara GOP-handläggare i utvecklingsprojekt

Vid införande av nytt eller modifierat system/komponent i anläggningen ska anläggningsprojektets godkännandeprocess hos Transportstyrelsen föregås av intern, parallell hantering enligt TDOK 2014:0307 ”Utveckla, modifiera och

införa system och komponent” som bygger på standarden SS-EN 50126 (Specifikation och demonstration av tillförlitlighet, tillgänglighet, underhållsmässighet och säkerhet, RAMS) med tillhörande SS-EN 50128 samt 50129.

TDOK 2014:0307 ställer krav på projektarbetsform, kompetenskrav på deltagare i projektet samt visar på processens kopplingar mot rutinen som beskrivs i detta dokument. Rutinen anger också vem som tar beslut i projekt av denna typ samt vad som krävs för att kunna ta beslut om tekniskt godkänt väg- och järnvägsmateriel (TGM).

Utvecklingsprojektet kontaktar ett anläggningsprojekt som är lämpligt att installera komponenten i. Denna kontakt ska tas i så tidigt skede som möjligt för att anläggningsprojektet ska ha gott om tid att hantera ändringen inom ramen för anläggningsprojektets ordinarie godkännandeprocess. Det är utvecklingsprojektet som tar fram all bevisning som kopplar till just utveckling.

Det är GOP-handläggaren i anläggningsprojektet som hanterar godkännandeprocessen för anläggningsprojektet som den nya komponenten/systemet ingår i – ej utvecklingsprojektet. Den nya/modifierade komponenten/systemet blir godkänd av Transportstyrelsen i samma beslut som anläggningen får sitt anläggningsgodkännande.

Beslutet från Transportstyrelsen, som även omfattar godkännande av systemet/komponenten, delges utvecklingsprojektet. Beslutet finns med som underlag i utvecklingsprojektets fortsatta interna hantering enligt TDOK 2014:0307. Utvecklingsprojektet tillser att komponenten/systemet blir en tekniskt godkänd komponent av Trafikverket.

7.4.1 Provdrift

Provdrift utförs i ”skyddad miljö” ute i fält men utan inblandning av passagerare eller andra fordon. Beslut om huruvida provdrift ska utföras samt var den ska ske tas av den som fått uppdrag att utveckla komponenten, d.v.s. projektledaren för utvecklingsprojektet i samråd med aktuell underhållsområdeschef.

Utvecklingsprojektet genomför provdriften enligt Trafikverkets fastställda rutiner. Resultaten från provdriften ligger som grund till godkännandet för att erfarenhetsdrift därefter ska genomföras i ett anläggningsprojekt. Beslutet inklusive underlag ska dokumenteras, arkiveras och diarieföras.

Komponenterna förväntas i provdriftsläge inte till fullo uppfylla järnvägstekniklagen då provdriften utgör del av valideringen för detta.

7.4.2 Erfarenhetsdrift

Efter genomförd och godkänd provdrift i utvecklingsprojektet kan i många fall utvärderingen av komponenter/system övergå i en erfarenhetsdrift i ett anläggningsprojekt. Behovet av erfarenhetsdrift bedöms av utvecklingsprojektet och beror av vilken typ av komponenter och system det rör sig om.

Erfarenhetsdrift genomförs enligt en särskild plan för att visa att krav avseende tillförlitlighet, tillgänglighet, underhållsmässighet och användardokumentation är uppfyllda.

När anläggningen, vid erfarenhetsdrift, tas i bruk för kommersiell trafik krävs Transportstyrelsens tillfälliga godkännande. All säkerhetsbevisning bör därför vara framtagen och levererad till Transportstyrelsen i god tid innan erfarenhetsdriften börjar.

GOP-handläggaren i anläggningsprojektet hanterar godkännandeprocessen mot Transportstyrelsen och får leveranser av underliggande dokument från utvecklingsprojektet.

När erfarenhetsdriften genomförts med godkänt resultat och anläggningen i vilken komponenten är installerad, är godkänd, alternativt ej kräver godkännande av Transportstyrelsen, ska beslutet från Transportstyrelsen delges utvecklingsprojektet. Beslutet från Transportstyrelsen ingår som en del i Trafikverkets beslutsunderlag om att komponenten/systemet betraktas som tekniskt godkänt järnvägsmateriel (TGM).

Beslutet inklusive underlag ska dokumenteras, arkiveras och diarieföras.

Observera
Det är viktigt att i ett tidigt skede identifiera vilka leveranser som anläggningsprojektet ska få från utvecklingsprojektet samt att tydliggöra gränssnitt mellan projekten. Leveranser från utvecklingsprojektet kan exempelvis utgöras av säkerhetsbevisning, säkerhetsrelaterade användarvillkor och hantering av dessa, ISA-rapporter och plan för erfarenhetsdrift. Gränssnitt behöver också vara dokumenterade mellan exempelvis olika granskningsorgan.

7.5 Att arbeta med TSD-krav

7.5.1 TSD-punkter i ställningstagandet

Utsedd GOP-handläggare inleder sitt arbete med TSD-krav redan i skedet med att ta fram ställningstagande för nybyggnationer, ombyggnationer och moderniseringar som ska följa TSD-krav. Kapitel 4 i TSD anger de tekniska krav som anläggningen ska uppfylla i slutläget. I ställningstagandet tecknas de

krav ned som utifrån åtgärden/åtgärderna är relevanta för det aktuella projektet.

Projekterande konsult ska, med hjälp av Trafikverkets teknikstöd bistå GOP-handläggaren i arbetet med att säkerställa vilka krav som omfattas. Kraven specificeras och bryts ned i så kallade underpunkter.

Anmält organ ska ta del av fastställt ställningstagande som anger anläggningsändringens omfattning samt vilka punkter i TSD som ska granskas. Projektet bör även kalla anmält organ till ett startmöte och gå igen projektets förutsättningar. Bilaga 2 kan användas som en vägledning till vad mötet bör omfatta

Beroende av vilka punkter som anges som relevanta i ställningstagandet utför det anmälda organet sedan granskning av relevanta handlingar.

7.5.2 Bevisning och leveranser

Att TSD-punkterna uppfylls för ett projekt bevisas genom att mallar och kravmatriser fylls i av GOP-handläggare, projekterande konsult och entreprenör.

Ofta sker arbetet tillsammans med anmält organ i ett gemensamt dokument/matris. Konsulten som ansvarar för framtagandet av systemhandlingen/bygghandlingen ska ange i matrisen var i handlingen bevisning finns som visar att aktuella krav uppfylls.

Framtagande av bevisning sker genom samarbete mellan konsulten och Trafikverkets teknikstöd. Det är viktigt att bevisningen ska visa på uppfyllelse av TSD och EN-standarder och inte uppfyllelse av TDOK/TRVINFRA. Hänvisning till TDOK/TRVINFRA kan behöva göras för att visa vilka nationella regelverk som ska uppfyllas.

Det är utsedd GOP-handläggare som samlar in och levererar bevisning av uppfyllelse av TSD-krav till anmält organ. GOP-handläggaren tillser att samtliga leveranser mellan projekterande konsult, entreprenör, anmält organ och Trafikverket sker.
Bevisning och leveranser sker enligt överenskommelse med aktuellt anmält organ.

Beroende på om anmält organs granskning avser konstruktionskontroll av handling eller kontroll av färdig anläggning så resulterar det arbetet i ett mellanliggande EG-kontrollintyg eller EG-kontrollintyg.

Vid oklarheter kring anmält organs granskning bör projektet i första hand kontakta den utsedda kontaktpersonen hos det anmälda organet, i andra hand Godkännandestödet.

7.5.3 Anmält organ utfärdar EG kontrollintyg efter kontroll

Trafikverket ger ett anmält organ (AO) i uppdrag att utföra EG-kontroll för de nybyggnationer, ombyggnationer och moderniseringar som utförs i projektet. I sin kontroll bedömer det anmälda organet anläggningens uppfyllnad av de tekniska krav som anges i Kapitel 4 i TSD.

Anmält organ bör avropas/upphandlas innan bygghandlingen är fastställd.

De kontrollpunkter som kan vara aktuella finns att läsa i Tillägg B för TSD INF, ENE, SRT samt i Tillägg E för TSD PRM.

Observera
Om projektet berörs av TSD CCS (Trafikstyrning och signalering) ska Godkännandestödet kontaktas.

7.5.3.1 Mellanliggande kontrollintyg i systemhandlingsfas

Det finns en möjlighet för projektet att ge anmält organ i uppdrag att utfärda ett mellanliggande kontrollintyg. Det anmälda organets granskning avser då konstruktionskontroll av handling. Detta intyg kvalitetssäkrar och säkerställer att projekteringen uppfyller de tekniska kraven i TSD som projektet omfattas av innan byggnation påbörjas.

Om ett mellanliggande kontrollintyg utfärdas ska sökanden upprätta en skriftlig mellanliggande EG-kontrollförklaring.

I denna fas öppnas inget ärende hos Transportstyrelsen och därför behöver endast ställningstagande skickas in till GOP-stödet för kvalitetskontroll och fastställelse.

På grund av detaljgraden i systemhandlingen går inte samtliga punkter att granska i detta skede.

7.5.3.2 Mellanliggande kontrollintyg i bygghandlingsfas

Det finns en möjlighet för projektet att ge anmält organ i uppdrag att utfärda ett mellanliggande kontrollintyg. Det anmälda organets granskning avser då konstruktionskontroll av handling Detta intyg kvalitetssäkrar och säkerställer att projekteringen uppfyller de tekniska kraven i TSD som projektet omfattas av innan byggnation påbörjas.

Om ett mellanliggande kontrollintyg utfärdas ska sökanden upprätta en skriftlig mellanliggande EG-kontrollförklaring.

När projektet omfattas av PRM-krav kan denna kvalitetskontroll vara tillämplig för att verifiera att projekteringen är utförd på ett sätt som säkerställer att handlingarna uppfyller TSD-kraven inför byggnation av anläggningen.

7.5.3.3 EG-kontrollintyg i produktionsfas

När anmält organ genomfört EG-kontroll, utfärdas ett EG-kontrollintyg som intygar att aktuella krav i TSD är kontrollerade och uppfyllda för anläggningsändringen.

I projektets produktionsfas kontrollerar anmält organ på plats i anläggningen. Kontrollen görs genom mätningar i färdig anläggning, vilket visar att anläggningen är byggd enligt bygghandling. Aktiviteten resulterar i ett EG-kontrollintyg som är ett kvitto på att allt från projektering till byggnation av färdig anläggning uppfyller gällande krav.

Observera att för järnvägsbroar baseras EG-kontrollintyg dock på kontroll i konstruktionsfas.

7.5.4 GOP-handläggare tar fram EG kontrollförklaring

När kontrollen är genomförd och det är dags att få ett tillsvidaregodkännande från Transportstyrelsen, ska GOP-handläggaren ta fram en EG-kontrollförklaring.

EG-kontrollförklaringen baseras bl.a. på anmälda organets kontrollintyg. GOP-handläggaren skriver kontrollförklaringen genom att fylla i mall för EG-kontrollförklaring (TMALL 0708).

Efter att EG-kontrollintyg har erhållits men innan EG kontrollförklaringen skickas in till Transportstyrelsen, vänder GOP-handläggaren sig till GOP-stödet för att få ett löpnummer till EG-kontrollförklaringen (ett löpnummer per delsystem). För en snabb hantering av uttag av löpnummer, maila godkannandestodet@trafikverket.se med kopia till administratör. I mailet ska följande bifogas:

- utkast av TMALL 0708 för kvalitetskontroll
- NoBos EG-kontrollintyg inklusive teknisk fil

7.5.5 TSD anger minimikrav på interoperabilitet

EU:s regelverk ställer krav på interoperabilitet och TSD är en del av detta regelverk. I TSD finns minimikrav på järnvägsinfrastrukturens utformning för

att uppnå teknisk kompatibilitet mellan medlemsstaterna i Europa. TSD bygger på de väsentliga kraven som berör Säkerhet, Tillförlitlighet och tillgänglighet, Hälsa, Miljöskydd, Teknisk kompatibilitet och Tillgänglighet.

Trafikverkets interna krav i TRVINFRA och TDOK är många gånger högre ställda än de minimikrav som ställs i TSD. I dessa fall ska både TSD-krav och Trafikverkets krav uppfyllas. Om kraven mellan TSD och Trafikverkets krav är motstridiga är det alltid TSD som är bestämmande.

Varje TSD anger när den börjar gälla samt vilka övergångsregler som gäller för driftskompatibilitetskomponenter.

Det finns tillfällen när ett projekt kan behöva ansöka om undantag från hela eller delar av TSD, se kapitel 6.5.6 i denna rutinbeskrivning.

7.5.5.1 Innehåll i TSD

Generellt kan man beskriva uppbyggnaden av TSD:erna INF, ENE, PRM och SRT enligt nedan:

Kap. 1 - Inledning (tekniskt och geografiskt tillämpningsområde)
Kap. 2 - Definition av delsystemets uppbyggnad
Kap. 3 - Väsentliga krav
Kap. 4 - Beskrivning av delsystem, tekniska krav
Kap. 5 - Driftskompatibilitetskomponenter, definition och förteckning
Kap. 6 - Bedömning av överensstämmelse och EG-kontroll
Kap. 7 - Genomförande av TSD:n, metoder för tillämpning

Tillhörande Bilagor/Tillägg kopplat till kap. 4. i TSD.

7.5.5.2 Moduler

Kommissionens beslut om *moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse* (2010/713/EU) anger vilka moduler som är gällande vid bedömning av DKK:ernas överensstämmelse och lämplighet för användning samt för EG-kontroll av delsystem. TSD ger därmed en valmöjlighet till hantering beroende på vilken modul man ska kontrollera anläggningsändringen mot.

För projektens kontroll av delsystem är det vanligaste att modul SG används eftersom man inte har ett fullständigt kvalitetsstyrningssystem med kontroll av konstruktion. Detta dokument inriktar sig mot hantering enligt modul SG.

7.5.5.3 Öppna punkter

Öppna punkter i TSD är avsnitt som ännu inte har något krav som är specificerat. Transportstyrelsen ska besluta om vilka nationella regler som

gäller. Finns inget beslut ska den som ansöker om godkännande hänvisa till Trafikverkets interna regelverk.

7.5.5.4 Specialfall

Specialfall avser permanenta undantag från TSD. Specialfall för respektive medlemsstat anges i aktuell TSD. Detta innebär att Trafikverket få bygga enligt angivet specialfall istället för det krav som anges i kap. 4 utan att behöva ansöka om undantag från TSD.

7.5.6 Begäran om undantag från TSD

Trafikverkets grundinställning är att undantag från TSD och avvikelser från nationella bestämmelser inte ska begäras. Om ett sådant behov trots allt föreligger ska Godkännandestödet alltid kontaktas och rådfrågas.

Vid begäran om dispens från tekniska regelverk ska det ske enligt TDOK 2012:90, vilken beskriver den process som tillämpas när man vill frångå krav. Förvaltaren bereder dispensansökan i samråd med andra berörda sakområden. I beredningen ingår att genomföra samråd med tillsynsmyndigheter. Detta innebär att eventuella avsteg från TSD eller nationella regelverk ska vara förankrade med Transportstyrelsen innan Trafikverket accepterat avvikelsen från Trafikverkets regelverk.

I de fall avvikelsen påverkar anläggningsändringar som är godkännandepliktiga samt påverkar krav i TSD ska GOP-handläggaren hantera ansökan till Transportstyrelsen om undantag från TSD.

Beroende av ansökans art är det Transportstyrelsen eller EU-kommissionen som fattar beslut.

I de fall där kommissionen ska fatta beslutet så vidarebefordras underlaget från Transportstyrelsen till kommissionen. Att erhålla beslut från EU-kommissionen kan ta upp till ca sex månader.

Om undantagsansökan beviljas av Transportstyrelsen eller EU-kommissionen behöver projektet inte uppfylla kraven i de TSD:er eller delar av TSD:er som undantagsansökan avser.

Vid följande tillfällen kan det vara tillämpligt för projekt att ansöka om undantag från hela eller delar av TSD:

- om ett projekt, vid den tidpunkt då TSD:erna offentliggörs, är långt framskriden eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras

- om projektet på grund av havet eller som en följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av den europeiska gemenskapen
- om tillämpningen av TSD skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten i det svenska järnvägssystemet
- om projektet snabbt ska återupprätta järnvägsnätverken efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof

Innan ansökan om undantag lämnas in till Transportstyrelen ska projektledaren noggrant kontrollera om den senaste versionen av TSD går att uppfylla i den projektering som upphandlats. Som hjälp för att kontrollera detta kan GAP-analyser för berörda delsystem nyttjas.

För en ansökan till Transportstyrelsen om undantag från TSD, ska följande dokument upprättas av projektet och skickas till Godkännandestödet för kvalitetskontroll:

- Av Godkännandestödet fastställt ställningstagande för Transportstyrelsens godkännandeprocess, TMALL 0016
- Ansökan om godkännande G3/G8, enligt instruktioner ovan, TMALL 0505
- Följebrev Ansökan om prövning av behovet av nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur för Trafikverkets projekt, TMALL 0706
- Följebrev Begäran om undantag TSD, TMALL 0019
- Fastställd systemdefinition
- Fastställd väsentlighetsbedömning (om ändringen har bedömts ha påverkan på trafiksäkerheten)

Projektet öppnar ett ärende hos Transportstyrelsen och genom att skicka fastställt ställningstagande och övriga ansökningshandlingar till jarnvag@transportstyrelsen.se.
Fortsatt mailväxling sker för samtliga leveranser med samma rutin för diarieföring, kopiemottagare och G3/G8 som ordinarie ansökningsförfarande (kap. 7.3).

Transportstyrelen meddelar beslut i frågan till projektet. Om undantaget måste beslutas av kommissionen ska svar erhållas inom 6 månader, annars anses undantaget vara accepterat.

8 Parallella processer

För att uppfylla de leveransbehov som ställs inom godkännandeprocessen krävs koordinering med andra processer som förser Godkännandeprocessen med underlag i form av rapporter, beslut med mera. GOP-handläggaren behöver samordna arbetet med dessa processer för att tillse att underlag från dem hinner tas fram och levereras i tid till Transportstyrelsen.

8.1 Teknisk säkerhetsstyrning signal

Trafikverkets TDOK 2014:0488, beskriver processen med att genomföra ändringar och ingrepp i signalanläggningar.

Teknisk säkerhetsstyrning signal brukar förkortas TSS.

TSS-processen förser godkännandeprocessen med underlag vid godkännandepliktiga ändringar i signalanläggningar.

Observera
En tidsplan för följande leveranser, som tar i beaktan både handläggningstider och TSS-funktionens beslutstider, bör tas fram för att säkerställa att dokumentationen når Transportstyrelsen i tid (se avsnitt 5.2.3):

- SASC-D,
- Planering ibruktagandebesiktning (PIB),
- Assessorsbedömning A7,
- TG7-beslut.

8.2 Teknisk säkerhetsstyrning banöverbyggnad

Trafikverkets TRVINFRA-00271, beskriver processen med att genomföra ändringar och ingrepp i banöverbyggnaden.

Teknisk säkerhetsstyrning banöverbyggnad brukar förkortas TSB.

TSB-processen förser godkännandeprocessen med underlag vid godkännandepliktiga ändringar i banöverbyggnaden.

8.3 CSM RA och riskbedömning

CSM RA-förordningen beskriver en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning utifrån vad som avses i artikel 6.1a i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet (omarbetning). Riskhanteringsprocessen som definieras i förordningen kallas för CSM RA-processen. Metoden ska tillämpas för alla väsentliga ändringar av järnvägssystemet i en medlemsstat.

CSM RA är integrerat i Trafikverkets ramverk för integrerad riskhantering, se TDOK 2020:0236 respektive TDOK 2018:0360.

Samtliga ändringar i järnvägssystemet berörs av CSM RA-processen. Dessa ändringar kan vara av teknisk, driftmässig eller organisatorisk art. CSM RA ska ses över inför varje skede i projektet samt revideras om ändringar tillkommer eller slopas. Projektledaren är ansvarig för genomförandet av revideringar av CSM RA när projektet går in i nya skeden eller om förutsättningarna ändras. Vid frågor kan denne kontakta någon av Trafikverkets riskstrateger.

8.3.1 Systemdefinition och väsentlighetsbedömning

Initiativtagaren till ändringen i järnvägssystemet arbetar fram en systemdefinition och väsentlighetsbedömning som bifogas projektbeställningen. Om dessa inte finns framtagna, ska kontakt med projektledaren tas så får denne eftersöka systemdefinition och väsentlighetsbedömning hos initiativtagaren, vilket oftast är VO Planering.

De verksamhetsområden som genomför beställningen av ändringen i järnvägssystemet och ansvarar för att uppdatera systemdefinition och väsentlighetsbedömning om förutsättningar förändras. De ansvarar även för att genomföra hela CSM RA-processen om man har bedömt att ändringen har väsentlig säkerhetspåverkan.

8.3.2 Riskbedömning

Det VO som initierar beställningen påbörjar CSM RA riskbedömning med hjälp av mall för riskkällelista. Riskbedömningen omfattar trafiksäkerhetsrisker och bifogas tillsammans med systemdefinitionen och väsentlighetsbedömningen som bilagor till den tekniska beskrivningen.

Om riskbedömningen inte finns framtagen ska GOP-handläggaren kontakta projektledaren så denne får eftersöka riskbedömningen hos dennes beställare.

Projektets riskkällelista ska levereras till Transportstyrelsen.

Även vid ej prövningsplikt ska riskbedömning tas fram men den ska inte skickas till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kontrollerar säkerhetsrelaterade risker som uppstår av förändringen men är inte intresserade av projektrisker.

8.3.3 Hantering vid icke väsentlig ändring

Alla förändringar med en säkerhetspåverkan, oberoende om de är väsentliga eller inte, ska följa processen gällande riskhantering som finns beskriven i TDOK 2020:0236.

Observera att alla identifierade risker måste ha en hantering så att risken minskas till en acceptabel nivå. Om så inte är fallet ska det återkopplas till ansvarig för framtagandet av riskkällelistan och åtgärdas/motiveras av projektledaren/projektets ansvarige riskstrateg innan underlaget skickas till Transportstyrelsen.

8.3.4 Hantering vid väsentlig ändring

Vid en väsentlig förändring ska ett oberoende bedömningsorgan bedöma om Trafikverket har följt CSM RA-förordningen. En oberoende bedömning av den korrekta tillämpningen av CSM RA-processen görs av ett oberoende bedömningsorgan (AsBo). Bedömningsorganets uppgift är att granska att förslagsställaren har följt CSM RA-processen. Bedömningarna sammanfattas i säkerhetsbedömningsrapporter som ges till förslagsställaren.

Godkännandeprocessens tidsplan bör således inrymma leveranser av underlag till AsBos bedömningsrapport, tid för AsBos interna processer samt Transportstyrelsens handläggningstid före inkoppling/tillfälligt godkännande.

Om ändringen bedöms ha väsentlig säkerhetspåverkan ska underlag enligt TSFS 2022:47 6 § och 7 § skickas in till Transportstyrelsen (se Bilaga 1).

Observera
Projektet behöver samordna leveranser av AsBo-rapporter från CSM RA-processen med leveranser från andra relevanta processer. Detta för att säkerställa att dokumentationen hinner levereras i tid till Transportstyrelsen inför beslut om tillfälligt godkännande samt om godkännande av anläggningsändring.
Det kan medföra att leveranser från till exempel TSS-processen kan behöva tidigareläggas om mellanliggande bedömningsrapport ska omfatta samtliga delar till och med beslut start av inkoppling.

9 Resultat - Arkivering och dokumenthantering

9.1 Diarieföring – att ta ut ärendenummer

Ett GOP-specifikt ärendenummer ska alltid tas fram för projektets Godkännandeprocess. GOP-handläggaren ansöker via projektledningen om ärendenummer i Trafikverkets Diarieportal, Diarieföring - ITP .

Följande ska framgå i registrering av ärendet:

Ärendemening: Transportstyrelsens godkännandeprocess i projekt [projektnamn=projektets namn i Projektportalen]

Motpart: Transportstyrelsen

Handläggare: Måste vara trafikverksanställd. Trafikverksanställd projektledares namn och organisationstillhörighet kan anges

Hänvisning: Huvuddiarienummer för projektet TRV 202x/xxxx

Projektnummer: Trafikverkets interna uppdragsnummer (de sex första siffrorna i AO-nr)

E-postadress: jarnvag@transportstyrelsen.se

Varje mejl till och från Transportstyrelsen ska sedan arkiveras hos Diariet av Godkännandestödet för att vara spårbart. Ställ därför alltid Godkännandestödet som kopiemottagare så att administrering av diarieföring möjliggörs.

Detta gäller även vid byte av handläggare eller projektledare.

9.2 Lagring av arbetsdokument

För att projektet alltid ska ha tillgång till de arbetsdokument som rör godkännandeprocessen ska GOP-handläggaren använda projektets utpekade lagringsyta, vilket kan vara Projektportalen (PP) eller ProjectWise Explorer. Här kan arbetet med framtagande och lagring av dokument utföras.

GOP-handläggare kontaktar projektledning för att ta reda på var arbetsdokument från Godkännandeprocess ska lagras.

Som GOP-handläggare ska du begära av Trafikverkets projektledare att få behörighet till projektets arbetsrum i Projektportalen eller ProjectWise Explorer.

9.2.1 Struktur i Projektportalen

Arbetssätt och dokumenthantering för Projektportalen finns beskrivet på Projektportalens hjälpsida. I Projektportalen har metadata ersatt mappstrukturer. Trafikverkets mallar innehåller listor på metadata för dokumenten. Vissa metadata är obligatoriska för dokumenten och måste fyllas i för att dokumentet ska kunna sparas. Dokumentstruktur är en sådan metadata som nyttjas för att filtrera ut dokument tillhörande Godkännandeprocessen. Är dessa metadata inte redan ifyllda så ska den sättas till ”Transportstyrelsen – tillstånd”. Därefter kan man hitta dokumenten under ”Dokumentstruktur P – Tillstånd och avtal – Transportstyrelsen – tillstånd”.

Projektportalen versionshanterar dokumenten automatiskt. Varje gång ändringar sker i dokumenten eller i filernas egenskaper (metadata), erhålls en ny delversion.

När Godkännandestödet fastställt ställningstagandet lägger GOP-handläggaren in fastställt ställningstagande i Projektportalen som huvudversion 1.0. Detta genom att dra in dokumentet och välja att ersätta befintligt dokument. Det nya dokumentet kommer därmed att erhålla en delversion högre än befintligt dokument. Huvudversion av dokumentet kan därefter publiceras för att visa att det är fastställt som 1.0. Eventuella efterföljande revideringar av ställningstagande kan sedan publiceras som 2.0 o.s.v.

En del projekt har projektsorteringar, specifika för projektet, som behöver anges som metadata. För att veta om projektet har sådan sortering att förhålla sig till behöver GOP-handläggaren vända sig till projektledningen.

10 Slutresultat och dokumentation

10.1 Avsluta godkännandeprocessen

Enligt krav i Hantering av data och dokumentation till/från förvaltande system - Järnväg (TDOK 2016:0411) ska dokumentation från Godkännandeprocessen lagras genom diarieföring.

GOP-handläggare stämmer av med projektledning om ytterligare önskemål finns om var dokumentation från Godkännandeprocess ska lagras.

Vid avslut av godkännandeprocessen informeras Diariet om att ärendet avslutas. Detta görs av Godkännandestödet i anslutning till det avslutsbrev som skickas från Godkännandestödet.

11 Styrande regelverk och relaterade dokument

11.1 Nationella regelverk/vägledningar

Järnvägstekniklag (2022:366)

Järnvägsteknikförordning (2022:417)

Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSFS 2022:47)

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSFS 2025:29)

Kompletterande upplysningar för godkännande av fasta installationer för svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSG 2022-11705)

Trafikverket, Anläggningsgodkännande för järnväg (TDOK 2014:0071)

Trafikverket, Beslut om TSD-linjekategorier för nybyggnad, ombyggnad eller modernisering (TRV 2025/8145)

Trafikverket, Teknisk säkerhetsstyrning banöverbyggnad (TRVINFRA-00271)

Trafikverket, Teknisk säkerhetsstyrning signal, Arbete med signalanläggningar (TDOK 2014:0488)

Trafikverket, Utveckla, modifiera och införa tekniskt godkänt järnvägsmaterial, TGM (TDOK 2014:0307)

11.2 Europeiska regelverk

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen

Versionslogg

Fastställd version	**Dokument-datum**	**Ändring**	**Namn**
1.0	2024-05-29	Nytt dokument	Godkännandestödet; Jeanette Asp, IVtt5, Andreas Häggbom, IVtt6
2.0	2024-10-09	Ny text gällande ETCS och exempel på när inget godkännande krävs (2.1). Förtydligande har gjorts gällande vilka dokument som kvalitetsgranskas av Godkännandestödet samt gällande vad som behövs för att genomföra granskningen (6.1.3 och 6.1.4). Även förtydligande om vilken säkerhetsbevisning som skickas in vid prestandaförändring samt i utvecklingsprojekt	Godkännandestödet; Jeanette Asp, IVtt5, Andreas Häggbom, IVtt6

Fastställd version	Dokument-datum	Ändring	Namn
		(6.3.2 samt i Bilaga 1. under 6 § punkt 4 och 7 § punkt 2). Bilaga 2 införd.	
3.0	2025-09-10	Uppdaterad med att Godkännandeprocessen nu ligger inom den operativa delprocessen *Erhålla anläggningsgodkännande*. Hänvisning till beslut om linjekategori ändrat till nytt diarienr TRV 2025/8145 daterat 2025-04-01. Rubriken för 2.8.1 ändras från ”godkännandepliktiga” till ”prövningspliktiga” vilket stämde med innehållet i underliggande text. Uppdatering i text men frf a. i Bilaga 1 utifrån TSFS 2025:29, *Transportstyrelsens Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer*. Förtydligat att ERTMS-projekt bör anmälas till Transportstyrelsen minst ett år innan inkoppling. Förtydligat att Anmält Organ bör avropas/upphandlas innan bygghandlingen är fastställd. Förtydligat att handläggaren kommunicerar det önskade senaste-datumet för beslutet via ansökningsmallen TMALL 0505 (för att vara säker på att beslut om godkännande erhålls i tid före inkoppling).	
4.0	2026-01-29	TDOK 2014:0307 har uppdaterats till titel. Text om att GOP-handläggare tar fram EG kontrollförklaring är uppdaterad gällande rutin för att erhålla löpnummer. Uppdateringen avser vad som ska bifogas och vart man mailar förfrågan om löpnummer. Tidigare diarieföringsrutin slopad. Infört att ärendenummer nu tas fram via Diarieportalen och att fortsatt diarieföring i GOP-ärendet administreras av Godkännandestödet. Under stycke om riskbedömning framgår nu att riskkällellista ska skickas in. Bilaga 1 och punkt 4 och 5 har justerats under 5 §.	Jeanette Asp, IVtt5
5.0	2026-04-29	Text/avsnitt som beskriver Ombyggnad/Modernisering/Mindre arbeten/Underhållsarbeten har slopats och lyfts över till TDOK 2014:0071, liksom avsnitt om utvecklingsarbeten och felrättningar. Observera att detta påverkar kapitelnumrering jmf med tidigare version. Nytt krav om genomförd utbildning i form av utbildning ”Järnvägsteknik för tekniker och ingenjörer – BAIÖ” infört under 4.2. där det också har tydliggjorts att rollen som GOP-handläggare ska	Jeanette Asp, IVtt5

Fastställd version	Dokument-datum	Ändring	Namn
		vara helt åtskild rollen som oberoende granskare. Under 5.2.3 är det nu förtydligat att systemleverantörens säkerhetsbevis ska skickas in till Transportstyrelsen utan dröjsmål. Under 7.1 har krav tillkommit om när Ställningstagandet ska vara Godkännandestödet till handa och 7.1.3 anger nu att dokument som medföljer CSM RA-processen ska vara fastställda. Det har tillkommit att Transportstyrelsen vill ha in dokumentet *Uppfyllnad av TSFS 2022:47 och väsentliga krav* vilket tillkommit under 7.3.1. Kap 7.3.2 är förtydligat avseende delgivning av beslut. Två strecksatser införda gällande ansökan om förlängt tillfälligt godkännande 7.3.3. Under 7.5.3 klargörs att mellanliggande EG-kontrollförklaring ska följa av mellanliggande kontrollintyg. Bilaga 1 slopas (Uppfyllnad av TSFS 2022:47 5 §, 6 § och 7 §).	
6.0	2026-11-02	Kapitelhänvisning i text som inte var korrekt har uppdaterats till rätt siffror.	Jeanette Asp, IVtt5

Bilaga 1 Checklista för startmöte med anmält organ (AO)

Nedanstående punkter kan vara bra att stämma av med AO vid ett startmöte.

Tidplan

- Projektering av bygghandling (början, slut)
- Tidpunkt för fastställd bygghandling
- Byggnation (början, slut)
- Tidpunkt för inkoppling(ar) och platsbesök

Kontaktuppgifter till beställarens organisation

- Projektledare
- Projektingenjör
- Datasamordnare (för behörighet)
- Inkopplingsledare (för samordning inför platsbesök)
- GOP-handläggare

Projektets omfattning

- Presentation av projektet
- Projektets skeden
- Projektets etappindelning

Relevanta krav för AO:s granskning

- TSD, vilka delsystem berörs samt version av respektive TSD
- Moduler (om ej kravställt i ramavtal/förfrågan)

Faktureringsuppgifter

- Trafikverkets AO-nummer
- EF-nummer
- Faktureringsadress

Dokumentegenskaper, TDOK-nummer TDOK 2024:0081, Fastställt av Chef VO Investering, Skapat av Asp Jeanette, IVttö5, Dokumentdatum *2026-11-02*, Gäller från *[Gäller från]*, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Version 6.0, Ersätter TDOK 2014:0072 Dokumenttyp RUTINBESKRIVNING.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.