

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:112) om hälsokrav och hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Södertälje kommun	Generell	Södertälje kommun har inget att erinra mot detta.	Tack för ert svar.
Karlskrona kommun	Generell  Svar om krav i TSD Drift	Karlskrona kommun har inget att erinra mot förslaget.  Kan även klara tidsgränsen för säkerhetssystemet	Tack för ert svar.
Sveriges kommuner och Regioner (SKR)	Generell	Sveriges Kommuner och Regioner har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. Härmed meddelas att förbundet avstår från att lämna synpunkter	Tack för ert svar.
Västerås stad	Generell	Västerås stad avstår från att svara på remissen.	Tack för ert svar.
Kristinehamns kommun	Generell	Kristinehamns kommun har ingen personal som arbetar på järnvägen och kan därmed inte besvara remissen.	Tack för ert svar.
Nykvarns kommun	Generell	Nykvarns kommun har inga synpunkter på förslaget.	Tack för ert svar.
Älmhults kommun	Generell	Avstår från att lämna yttrande.	Tack för ert svar.
Stockholms stad	Generell	Stockholms stad har ingen synpunkt i rubricerat ärende.	Tack för ert svar.

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Avonova Hälsa AB	Övrig	<p>1 Det är ju bra med en tydlighet och en förenkling i intygsförfarandet BTO för TSD drift känns ibland överflödig.</p> <p>2 Intyget TSFS 2019:112 borde ju fungera bra i de flesta fall även för övrig personal och medåkande. Har samtalat med några kollegor som utför läkarundersökning kring föreslagen förenkling.</p>	<p>Tack för ert svar.</p> <p>1 Vi uppfattar att synpunkten avser blanketter om <i>Läkarintyg/Läkarutlåtande</i> efter genomförd hälsoundersökning.</p> <p>Eftersom TSD Drift innehåller gemensamma medicinska bestämmelser inom hela EU kan Transportstyrelsen inte ta fram en blankett om läkarintyg/läkarutlåtande för den svenska delen av EU:s järnvägssystem. Det skulle kunna ses som att Sverige har tvingande nationella särbestämmelser vid tillämpningen av TSD Drift jämfört med andra medlemsstater. Vad Transportstyrelsen erfar har den svenska järnvägsföretagsbranschen, genom bransch- och arbetsgivarorganisationen Almega Tåg företagen, gemensamt tagit fram en blankett om läkarintyg/läkarutlåtande för personal som hälsoundersöks i enlighet med TSD Drift. När det anges i järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem att blanketten <i>Läkarintyg/Läkarutlåtande</i> används, i syfte av riskkontroll, blir det tvingande interna företagsbestämmelser som ska följas. Företagsbestämmelserna ska även följas av den som anlitas av järnvägsföretaget.</p> <p>2 Den blankett om <i>Läkarutlåtande (TSJ7020)</i> som Transportstyrelsen tagit fram, efter önskemål från branschen, som intygar hälsoundersökning i enlighet med TSFS 2019:112 kan således endast användas i samband med undersökning utifrån hälsokraven i våra föreskrifter.</p>
Haninge kommun	Generell	Vi har inga invändningar mot detta förslag	Tack för ert svar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Karlshamns kommun	Generell	1 Förvaltningen har mottagit informationen och styrker förslaget om ändring (genom två steg) i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:112) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen, utan erinran.	Tack för ert svar.
	Svar om krav i TSD Drift	2 Kommunens yttrande ska gärna, i enlighet med remissmissivet, även ange: "vilka möjligheter det finns att genomföra samtliga förändringar av ert säkerhetsstyrningssystem som krävs enligt den nya lydelsen av TSD Drift vid en tidigare tidpunkt (dvs. före den 28 oktober 2024)." För industrispåren Stillerydsspåret och Kölöspåret, för delar av vilka Karlshamns kommun är infrastrukturförvaltare, finns en framtagen Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI). TRI har tagits fram i samverkan med Karlshamns Hamn AB och Eon Gas Sverige AB. Det pågår uppdatering av TRI, bland annat då ett av spåren (Karlshamns Västra/Prins-gatan) har tagits ur drift, och hänsyn kommer tas till de nya kraven i enlighet med TSD Drift vid uppdatering. Det är i nuläget svårt att bedöma hur stor tidsåtgång som krävs för uppdateringen av TRI, varför förvaltningen helst ser att genomförandet av förändringarna ges så lång tid som möjligt.	2 I våra kontakter med ERA och deras ställningstagande i den publicerade Clarification note anser de att medlemsstaterna inte får ha nationella regler, som pekar ut säkerhetskritiska uppgifter och anger urvalskrav, efter den 28 juni 2024, då ändringarna i TSD Drift träder i kraft. Senast detta datum ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ha uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem. Vi har dock, mot bakgrund av de inkomna remissynpunkterna och de svårigheter branschen angett, på nytt tagit ställning till vid vilken tidpunkt föreskrifterna ska upphävas vad avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (dvs. den 28 oktober 2024). Vi bedömer att det finns ett visst utrymme för att förskjuta tidplanen för upphävandet av föreskrifterna, även om TSD Drift kräver ett genomförande i säkerhetsstyrningssystemen redan den 28 juni 2024. Vi har därför ändrat föreskriftsförslaget avseende steg 2 så att föreskrifterna ska upphävas fr.o.m. den 1 januari 2025.
	Övrig	3 Beslutet bedöms inte påverka barn, vare sig direkt eller indirekt i förhållande till vad barnkonventionen föreskriver gällande barns rättigheter.	3 Tack för ert svar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Region Stockholm	2 §  Allmänna råd till 8 §	<p>Trafikförvaltningens små synpunkter på era remissutgåvor steg 1 och 2</p> <p>1. Vi tycker att definitionen av tillämpningsområdet i steg 1 är otydlig. Går den att skriva om så att den inte består av en lista av negationer? Den blir förmodligen betydligt mer lättanvänd då. Läkare brukar inte vara så insatta i järnvägsjuridik och TSD.</p> <p>2. Användandet av ordet "vagnuttagning" i steg 2 undrar vi över var det ordet i så fall används idag? Möjligtvis hos museiföreningar som bedriver trafik enligt MRO-SÄO, men oss veterligen inte hos något nationellt järnvägsnät för kommersiell trafik. Begreppet "tillsyningsman växling" är betydligt mer begripligt, eftersom rollen tillsyningsman finns även i andra sammanhang med närliggande arbetsuppgifter.</p> <p>Man skulle i stället för tågbefälhavare kunna skriva avgångssignalerare, och i stället för vagnuttagning skriva spärrfärd/vagnuttagning, om behovet finns att det sistnämnda ordet är med.</p>	<p>Tack för ert svar.</p> <p>1. Paragrafen är formulerad på samma sätt som den var tidigare. Det har dock införts strecksatser för att tydliggöra att fler yrkesroller omfattas av TSD Drift. Upplysningarna i 2 § riktar sig endast till den som har tillstånd i enlighet med järnvägssäkerhetslagen och därmed omfattas av TSD Drift.</p> <p>2. Vår uppfattning var att begreppet spärrfärd endast används av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som tillämpar TTJ och att begreppet vagnuttagning levde kvar där TTJ inte tillämpas. Vi låter spärrfärd stå kvar i de allmänna råden även i steg 2 och ändrar därmed de allmänna råden så lite som möjligt. Det innebär även att vi inte antar förslaget att ändra tågbefälhavare till avgångssignalerare. Som upplysning undviker vi att använda tecknet slash / mellan två ord i föreskrivande text, eftersom det kan innebära en otydlighet om vad som avses.</p>

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

<b>Trafikverket</b>	Svar om krav i TSD Drift  KU avsnitt 3	<p>Som infrastrukturförvaltare ska vi följa bestämmelserna om medicinska krav, medicinska undersökningar och psykologiska bedömningar för de yrkesroller som TSD Drift utökats med och hade sedan tidigare. Vi ska därutöver i enlighet med krav på säkerhetsstyrningssystem själva identifiera och fastställa vilka arbetsuppgifter som påverkar trafiksäkerheten (där säkerhetskritiska uppgifter ingår) i den egna verksamheten samt själva fastställa urvalskrav (medicinska krav) för dessa arbetsuppgifter som påverkar trafiksäkerheten, med beaktande av sådana regler fastställda i TSD Drift och lokförardirektivet 2007/59/EG15.</p> <p>1. Vi behöver utreda hur detta ska hanteras och med tanke på att sommaren snart [sic] är den 28 oktober en för snäv tidplan för att vi ska kunna göra de riskbedömning och underlag som behövs. Vi föreslår därför att föreslagna förändringar skjuts till den 1 januari 2025.</p>	<p>Tack för ert svar.</p> <p>1. I våra kontakter med Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och deras ställningstagande i den publicerade Clarification note anser de att medlemsstaterna inte får ha nationella regler, som pekar ut säkerhetskritiska uppgifter och anger urvalskrav, efter den 28 juni 2024, då ändringarna i TSD Drift träder i kraft. Senast detta datum ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ha uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem. Vi har dock, mot bakgrund av de inkomna remissynpunkterna och de svårigheter branschen angett, på nytt tagit ställning till vid vilken tidpunkt föreskrifterna ska upphävas vad avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (dvs. den 28 oktober 2024). Vi bedömer att det finns ett visst utrymme för att förskjuta tidplanen för upphävandet av föreskrifterna, även om TSD Drift kräver ett genomförande i säkerhetsstyrningssystemen redan den 28 juni 2024. Vi har därför ändrat föreskriftsförslaget</p>
---------------------	--	---	--

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Generellt	I övrigt har Trafikverket har inga synpunkter på Transportstyrelsens förslag till inarbetning av TSD-Drift i TSFS 2019:112.	avseende steg 2 så att föreskrifterna ska upphävas fr.o.m. den 1 januari 2025.  Tack för ert svar

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

<b>Falck</b>	Generell  Övrig	<p>Ang författningsförändringar gällande TSD drift har jag inget att tillägga då detta inte är medicinskt avgörande för oss som utförare annat än att använda rätt författning/regelverk för rätt anställd vilket i sin tur är vår kund dvs arbetsgivarens ansvar att boka korrekt undersökning för.</p> <p>1. Vet att detta inte specifikt berör nuvarande remissomgång men förhoppningsvis spar ni detta för fortsatt uppföljning/ dialog ev annan remissrunda.</p> <p><b>Förslag till ändringar</b></p> <p>Läkarutlåtande för 2019:112 och 113 behöver uppdateras och tillhörande författningssamling synkroniseras med läkarutlåtandet. Detta för att dessa oklarheter orsakar oss utförare av undersökningar och arbetsgivare stora återkommande problem och även om er remiss inte berör detta så behöver ni kännedom för att så snart som möjligt åtgärda eller klargöra!</p> <p>Det är ytterst relevant att ni även skickar på remiss till utförare av undersökningar det som berör de medicinska delarna så ni får en uppfattning vad som orsakar problem och trafiksäkerhetsrisker!</p> <p><b>Läkarutlåtande, nedan rubriker behöver ses över och förändras</b></p> <p><b>Anledning till undersökningen</b></p> <p>Ändra "Nyanställning" till "Inledande undersökning" synkront med nomenklatur för Lokförare för då detta orsakar tolkningsproblematik... vad är en nyanställningsundersökning!? Vi kan ju få en anställd som byter arbetsgivare men arbetat och utfört undersökningar i</p>	<p>Tack för ert svar.</p> <p>1. Tack för era synpunkter och förslag till ändringar av föreskrifterna TSFS 2019:112 inom järnväg och TSFS 2019:113 inom tunnelbana och spårväg. Eftersom tiden är knapp att få till stånd våra egna föreslagna ändringar hinner vi inte analysera och eventuellt arbeta in era synpunkter och förslag i nuvarande revidering. Vi behåller dock dessa synpunkter och förslag till en eventuell framtida revidering av TSFS 2019:112 och TSFS 2019:113.</p>
--------------	-----------------------	---	---

		<p>många år och skall då noteras som en "Regelbunden hälsoundersökning"</p> <p>Är det ngn som aldrig arbetat där behov av intyg föreligger så är det en "Inledande undersökning" men detta alt finns inte ens att välja på....</p> <p>Ert utlåtande måste även vara synkront med er författning, många undrar vad som skiljer undersökningarna åt men det finns ingenting i författningen som särskiljer de olika benämningarna i läkarutlåtandet, jämför med lokförare.</p> <p>Så antingen tar ni bort benämningarna helt eller så ser ni till att författningen justeras, jämför med Lokförare 2011:61.</p> <p><b>Förbehåll och ställningstaganden</b></p> <p>Begreppen "Tidigarelagt hälsoundersökning" och "Uppföljning av sjukdom" måste definieras i författningssamlingen, i nuläget leder detta till en ständig kontrovers mellan oss utförare och arbetsgivare vad som är vad och när vilket alternativ skall väljas och hur mycket som skall undersökas.</p> <p>Föreslår utöver det att dessa begrepp lyfts ut till en egen ruta för att tydliggöra sammanhanget.</p> <p><b>Författningsrelaterade behov av förändringar 2019:112 + 113</b></p> <p>Nedan ordalydelse återfinns i flertal §§ och orsakar problem i utförlarled som jag bedömer kraftigt påverkar trafiksäkerheten eftersom det pga. oklarheterna underläts att hanteras på ett enligt författningen avsett sätt.</p>	
--	--	---	--



		<p>Problemet uppstår eftersom ni inte definierar vem som skall bedöma trafiksäkerhetsrisken och på förfrågan får vi endast svaret "Att det kan vilken läkare som helst göra" Inget kan tyvärr vara mer fel...</p> <p>Per definition kan endast den <b>tjänstbarhetsbedömande läkaren</b> bedöma trafiksäkerhetsrisken som skriver läkarutlåtandet och intygar detta med sin underskrift. För detta behövs i de fall där hälsotillståndet är påverkat den <b>behandlande läkaren</b> förse sin patient med ett underlag där det framgår att sjukdomen är behandlad framgångsrikt, att pat. sannolikt inte har några symtom eller besvär (eller om det förekommer i så fall vilka) samt att biverkningar av behandling/läkemedel är obefintliga/ringa eller allvarliga. Allt detta så att tjänstbarhetsbedömande läkaren kan göra en relevant bedömning.</p> <p>Nota bene att ur jävssynpunkt så skall tjänstbarhetsbedömande läkare och behandlande läkare vara <b>olika</b> personer!</p> <p>Pat. behandlande läkare har sannolikt ingen kunskap om aktuell författning och kan ej fatta beslut som påverkar tjänstbarhet eller påverkar säkerhetskritiska arbetsuppgifter, detta pga. en jävssituation med sin patient som den behandlande läkaren måste tänka på då det är synnerligen viktigt att pat. vårdrelation med sin behandlande läkare inte påverkas negativt för patienten.</p> <p>Nedan §/§§ skall även kopplas mot era begrepp "Tidigarelagd hälsoundersökning" och "Uppföljning av</p>	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>sjukdom" dvs hur ska processen för att följa upp nedan gå till, detta framgår ej i författningssamling och orsakar betydande säkerhetsrisker då aktuell uppföljning och vem som skall bedöma trafiksäkerhetsrisken inte framgår och därmed många ggr helt kan utebli eller sker efter normalt undersökningsintervall relaterat ålder.</p> <p>Om nedan skall följas upp en gång per år så bör det framgå att vid dessa hälsotillstånd skall ett besök bokas till tjänstbarhetsbedömande läkare 1 ggr/år inkl. underlag från behandlande läkare. Detta skall därefter kallas för antingen "Tidigarelagd hälsoundersökning" eller "Uppföljning av sjukdom". Föreslår att ni sorterar bort ngt. av dessa begrepp för att förenkla.</p> <p>Om ni har ngn. annan avsikt med hur denna nomenklatur skall förstås och användas och/eller hur nedan 21§ och övr. §§ skall hanteras på ett sätt som är realistiskt förenligt med säkerhetskritiska arbetsuppgifter så måste detta framgå i er författning!</p> <p>21 § En person med förhöjt blodtryck får utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter under förutsättning att</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. en läkare har bedömt att konsekvenserna av det förhöjda blodtrycket inte innebär en trafiksäkerhetsrisk,</li><li>2. blodtrycket är väl behandlat, och</li><li>3. blodtrycket minst en gång om året följs upp av en läkare som konstaterar att det inte finns någon trafiksäkerhetsrisk.</li></ol>	



		<p>och därmed att nya beslut om fortsatt säkerhetstjänst behöver tas. Varken befintliga undantag eller hur undantag ska hanteras framgent beaktas i konsekvensutredningen.</p> <p>3. I TSD Drift saknas förtydliganden som idag återfinns i nuvarande nationella regelverk (TS-FS 2019:112 §15–53).</p> <p>4. Medicinsk kompetens saknas generellt i de företag som verkar i branschen och kommer inte att kunna byggas upp inom rimlig kostnads- och tidsram. Rimligheten i att denna kompetens ska finnas på företagsnivå bör också ifrågasättas.</p>	<p>2000:4 och TSFS 2019:112 ska hanteras när nationella regler på området inte längre är tillåtna. Vi bedömer att detta är en konsekvens av TSD Drifts utökade omfattning av yrkesroller och stängning av den öppna punkt som tidigare tillåtit nationella regler på området. Därför utreder vi inte konsekvenserna inom ramen för nu aktuellt föreskriftsarbete.</p> <p>3. Transportstyrelsen har inte möjlighet att tolka bestämmelserna i TSD Drift, eftersom det är en EU-förordning. Nationella förtydliganden är, som vi ser det, inte möjliga här. I ERA:s vägledning till TSD Drift finns förtydliganden om hörselkraven, länk. <a href="https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/ Guide%20for%20the%20application%20of%20the%20TSI%20OPE%20%282019%20version%29.pdf?t=1714034618">https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/ Guide%20for%20the%20application%20of%20the%20TSI%20OPE%20%282019%20version%29.pdf?t=1714034618</a></p> <p>4. Regleringen om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och vilka krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem har, i och med det fjärde järnvägspaketet och järnvägs-säkerhetsdirektivet, i allt större omfattning kommit att finnas på EU-nivå. Säkerhetsstyrningssystemet ska utformas så att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. Inriktningen från EU har också varit att minska användandet av nationella regler och istället överlämna till verksamhetsutövarna att ta hand om riskerna i sina säkerhetsstyrningssystem. Så har även skett när det gäller hälsokrav. Att de nationella reglerna i TSFS 2019:112 behöver upphävas, är alltså en konsekvens av</p>
--	--	---	---

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>5. Ett införande av förändringen inom 2 till 6 månader är att anse som orimlig då det knappast kommer att gå att få till stånd en enhetlig tillämpning i branschen då forum för samtliga infrastrukturförvaltare men även spårentreprenörer saknas.</p>	<p>regleringen på EU-nivå som Transportstyrelsen och verksamhetsutövarna behöver anpassa sig till.</p> <p>5. I våra kontakter med Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och deras ställningstagande i den publicerade Clarification note anser de att medlemsstaterna inte får ha nationella regler, som pekar ut säkerhetskritiska uppgifter och anger urvalskrav, efter den 28 juni 2024, då ändringarna i TSD Drift träder i kraft. Senast detta datum ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ha uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem. Vi har dock, mot bakgrund av de inkomna remissynpunkterna och de svårigheter branschen angett, på nytt tagit ställning till vid vilken tidpunkt föreskrifterna ska upphävas vad avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (dvs. den 28 oktober 2024). Vi bedömer att det finns ett visst utrymme för att förskjuta tidplanen för upphävandet av föreskrifterna, även om TSD Drift kräver ett genomförande i säkerhetsstyrningssystemen redan den 28 juni 2024. Vi har därför ändrat föreskriftsförslaget avseende steg 2 så att föreskrifterna ska upphävas fr.o.m. den 1 januari 2025.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Museibanornas riksorganisation (MRO)	KU avsnitt 5	<p>Museibanornas Riksorganisation (fortsättningsvis kallad MRO) har tagit del av framlagt remissunderlag och inlämnar härmed nedanstående synpunkter på Transportstyrelsens remiss med diarienummer TSF 2023-124 angående "Remiss av förslag till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:112) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen".</p> <p>MRO delar Transportstyrelsens uppfattning att ändringsförslagen inte innebär några sakändringar för fristående museijärnvägar i det nationella järnvägsnätet (Konsekvensutredningen, sidan 18, sista stycket). MRO konstaterar att föreskriftsförslagets formuleringar är tydliga om detta. Den påverkan som sker på verksamhetsutövare knutna till MRO kommer att vara en harmonisering av de ord och uttryck som föreslås i föreskriftens 8 § i de egna säkerhetsstyrningssystemen. MRO ser inga hinder av ett successivt införande i två steg, den 28 juni respektive den 28 oktober 2024. Därtill ses heller inga hinder eller begränsningar för MRO:s verksamhetsutövares möjligheter att hinna uppdatera de egna säkerhetsstyrningssystemen i tid med de ord och uttryck som förändras i föreskriftens 8 §.</p>	Tack för ert svar.
	KU avsnitt 6	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Avslutningsvis bejakar MRO förslaget om att bibehålla de allmänna råden i föreskriften i enlighet med regleringsalternativ 1. Det underlättar att föreskrift och allmänna råd finns att ta del av på samma ställe.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Tack för er synpunkt. Vi tar det i beaktande inför en eventuell kommande revidering av TSFS 2019:112.</li></ol>

<b>Tåg företagen</b>	KU avsnitt 3	<p>Tåg företagens fokusgrupp Trafiksäkerhet har tacksamt tagit del av Transportstyrelsens remiss och lämnar följande synpunkter.</p> <p><b>1. Vad omfattas egentligen av förbudet mot nationell reglering?</b></p> <p>Som ett grundläggande skäl för förändringen anger Transportstyrelsen att den öppna punkten i TSD Drift, som gav möjlighet att fortsatt föreskriva nationella regler om medicinska krav för annan personal än förare som utför säkerhetskritiska uppgifter, tagits bort. Att så skett ifrågasätter vi naturligtvis inte. Däremot undrar vi om det verkligen är rätt slutsats att man därmed inte ens skulle få reglera hälsokraven för personal vars arbetsuppgifter inte alls sammanhänger med de aktiviteter som TSD Drift reglerar.</p> <p>Vi syftar bland annat på hälsokraven för följande kategorier av personal:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Personal som framför järnvägsfordon vid växling endast på sidospår,</li><li>- Personal som utför andra arbetsuppgifter relaterade till växling endast på sidospår,</li><li>- Personal som har till uppgift att bedöma trafiksäkerheten hos fordon (exempelvis efter underhållsarbete i verkstäder).</li></ul> <p>Den borttagna öppna punkten i TSD Drift stod ju under rubriken "villkor avseende hälsa och säkerhet (se punkt 4.7)". Innebär verkligen detta att även personal som faller utanför regleringen i 4.7 inte får vara föremål för nationella regler? För oss förefaller det också orimligt att det skulle vara lagstiftarens mening att förbjuda nationell reglering för den personal som inte omfattas av EU-krav, samtidigt som man har ett krav på att all personal ska vara lämplig</p>	<p>Tack för ert svar.</p> <p>1. Vi har kommit fram till att det inte är tillåtet med nationella regler om medicinska krav, vilket gäller all personal som utför säkerhetskritiska uppgifter inom delsystemet Drift och trafikledning.</p> <p>I TSD Drift anges de harmoniserande specifikationerna för delsystemet, vilka endast utgör en delmängd av hela delsystemets omfattning. I tillägg I till TSD Drift anges på vilka områden nationella regler är tillåtna, det anges exempelvis att nationella regler tillåts inom växling förutom i två angivna fall (se punkt 1a). Att TSD Drifts bestämmelser medger nationella regler inom växling innebär enligt vår uppfattning att rörelseformen växling ingår i delsystemet Drift och trafikledning. Därav omfattas växling även av TSD Drift, som ger möjlighet att reglera harmoniserade specifikationer inom området. TSD Drift reglerar redan harmoniserade specifikationer för säkerhetskritiska uppgifter, vilket enligt definitionen av säkerhetskritiska uppgifter, i tillägg J, är uppgifter relaterade till tågrörelse. Eftersom delsystemet omfattar rörelseformen växling och dessutom omfattar "De yrkeskvalifikationer som kan krävas för alla typer av järnvägstjänster" (se punkt 2.5 i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797) är vår bedömning att TSD Drift även måste omfatta hälsa och säkerhet för personal som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom rörelseformen växling. Dessa säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom växling kan enligt TSD Drift inte kallas säkerhetskritisk uppgift eftersom sådana, enligt definitionen i tillägg J, är relaterade till tågrörelse. Det förefaller dock enligt vår</p>
----------------------	--------------	---	---

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

		<p>och uppfylla kraven (vilka krav?) i 4.7.1. Transportstyrelsen hänvisar i en fotnot i konsekvensutredningen till avsaknaden av en begränsning till tåg eller tågdrift i en strecksats i punkten 4.2 i bilagan till ändringsförordningen, vilket vi uppfattar som ett ganska svagt fundament för en så tung slutsats med så absurda konsekvenser.</p> <p>Till yttermera visso anges "växling" fortfarande i tillägg I under punkten Områden för nationella regler. Vi uppfattar det som att detta talar för att också hälsokrav för växlingspersonal hör dit.</p>	<p>mening inkonsekvent om det enbart skulle kunna ställas krav relaterade till yrkeskvalifikationer och inte krav relaterade till hälsomässig lämplighet på den personal som arbetar med växling.</p> <p>Det finns vidare, i nämnda tillägg I till TSD Drift, ett antal öppna punkter, dvs. områden som ännu inte har reglerats av TSD Drift och där nationella regler alltså är tillåtna. I punkt 2g, som anger villkor avseende hälsa och säkerhet anges att den öppna punkten avser gränsvärden för alkohol, droger och psykotropa läkemedel. Personal som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom växling omfattas av TSD Drift. Eftersom de nationella regler som får uppställas rörande hälsa och säkerhet endast är de som nämns i punkt 2g är andra nationella regler om hälsa och säkerhet inte tillåtna. Eftersom TSD Drift omfattar hela delsystemet ska även icke harmoniserade områden inom delsystemet omhändertas i enlighet med TSD Drift. Detta kravställs genom förordning (EU) 2018/762 där järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, när de identifierar oreglerade områden i TSD som berör deras verksamhet, fastställer egna normer/specifikationer och processer i säkerhetsstyrningssystemet för att hantera riskerna i sin verksamhet.</p> <p>Vår slutsats är att medlemsstaterna endast får ha nationella regler inom ett delsystem om</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• det finns en öppen punkt i TSD, eller</li><li>• TSD uttryckligen medger att nationella regler får finnas</li></ul> <p>Vår slutsats bekräftas av ERA som i sina kontakter med oss och i sin publicerade Clarification note, som visserligen inte är bindande, i avsnitt 4.1.4 anger följande. "The harmonised safety critical tasks referred to in the TSI OPE are those covered by the Train Driver Directive and</p>
--	--	--	---



Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

		<p>Vad beträffar verkstadspersonal så uppfattar vi det som att TSD Drift överhuvudtaget inte reglerar deras arbete. Därför anser vi att även sådan personal rimligen borde få omfattas av TSFS 2019:112 och att detta borde kunna anges i föreskrifterna.</p>	<p>the TSI OPE Appendices F and G as well as tasks carried out by IM staff dispatching trains and/or authorizing train movements. Other safety-critical tasks (and the staff executing them) which are not covered by TSI OPE and Train Driver Directive) shall be defined and described in the SMS of RU/IM (e.g. track workers, staff operating in a marshalling yard, etc.). [- - -] Both safety critical tasks and safety related functions must be covered by the SMS. There cannot be any national rules on issues such as the identification of such staff, selection principles (except those for train drivers and staff covered by TSI OPE Appendices F and G which set out educational and medical fitness requirements), training methods and requirements or competence schemes. All these aspects shall be described in the RU and IM competence management system processes.”</p> <p>Vår bedömning är att vi har begränsade möjligheter att ha nationella regler till förordning (EU) 2018/762, vilket även framgår av prop. 2021/22:83 (s. 198) "Utformningen av säkerhetsstyrningssystemet har gått i riktning mot en mer omfattande reglering på unionsnivå. Därför är utrymmet för nationella regler ytterst begränsat. Bland annat finns bestämmelser om gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762.”</p> <p>För att medlemsstaten ska få ha nationella regler behöver det finnas en öppen punkt i TSD:n eller att TSD:n medger att området får regleras nationellt. När det gäller verkstadspersonal som utför underhåll av fordon behöver vi utreda närmare om sådan personal omfattas av delsystem Drift och trafikledning eller delsystem</p>
--	--	---	---

	Övrig	<p><b>2. Personal med flera arbetsuppgifter som omfattas av olika regelverk</b></p> <p>Genom att tillämpningsområdet för TSD Drift utökas med flera personalgrupper utökas också kretsen av personal som behöver hälsoundersökas enligt kraven för TSD Drift. Samtidigt har branschen inte sällan behov av att anlita samma personal också för arbetsuppgifter som även i fortsättningen omfattas av TSFS 2019:112. Tåg företagen föreslår därför att personal som är hälsoundersökt och godkänd enligt kraven i TSD Drift också bör kunna användas i arbetsuppgifter enligt TSFS 2019:112, i likhet med annan personal som idag nämns i föreskrifternas 3 §.</p>	<p>Underhåll. Delsystem Underhåll är, vad vi förstår, omhändertaget i TSD:erna för de strukturella delsystemen. Avsnitt 4.7 i bilagorna till respektive TSD reglerar hälsa och säkerhet. Det vi noterat är, att det finns inga öppna punkter i någon TSD som medger nationella regler avseende hälsa och säkerhet för personal som utför underhåll. Eftersom området om hälsa och säkerhet inte omfattas av fastställda harmoniserade regler och TSD inte medger nationella regler, blir det den underhållsansvarige enheten (ECM) som ska fastställa urvalsprinciper (mental lämplighet och fysisk hälsa) i enlighet med kraven i bilaga II till förordning (EU) 2019/779 (ECM-förordningen) i de fall delsystemen utgör en del av verksamheten. Ett alternativ till detta är att järnvägsföretaget själv hanterar urvalsprinciperna m.m. i sitt säkerhetsstyrningssystem om järnvägsföretaget bedömer att arbetsuppgifterna, dvs. arbetet med bedöma trafiksäkerheten av fordon efter underhåll, utförs inom järnvägsföretagets verksamhet.</p> <p>2. Efter att föreskrifterna i steg 2 införts den 1 januari 2025 kommer TSFS 2019:112 inte att reglera någon personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. De medicinska kraven kommer alltså att finnas i företagens säkerhetsstyrningssystem om det inte är så att det är de harmoniserade kraven i TSD Drift som måste uppfyllas. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kan då själva avgöra på vilket sätt undersökningar och godkännanden av personal utifrån TSD Drift ska beaktas när det gäller den personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter som omfattas men inte regleras av TSD Drift.</p>
--	-------	---	---

	KU avsnitt 3	<p><b>3. Föreskrifternas stegvis införande</b></p> <p>Transportstyrelsen föreslår att föreskrifterna förändras i två steg med fyra månaders mellanrum. Vi förstår skälen till detta och uppskattar i och för sig argumentet om att skapa mer tid för ett ordnat införande. Dock tror vi ändå att den tilltagna tiden är i kortaste laget, och att två ändringar med så kort mellanrum skapar pedagogiska problem där det kommer att råda osäkerhet i organisationerna om vilka regler som egentligen gäller.</p>	<p>3. I våra kontakter med Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och deras ställningstagande i den publicerade Clarification note anser de att medlemsstaterna inte får ha nationella regler, som pekar ut säkerhetskritiska uppgifter och anger urvalskrav, efter den 28 juni 2024, då ändringarna i TSD Drift träder i kraft. Senast detta datum ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ha uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem. Vi har dock, mot bakgrund av de inkomna remissynpunkterna och de svårigheter branschen angett, på nytt tagit ställning till vid vilken tidpunkt föreskrifterna ska upphävas vad avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (dvs. den 28 oktober 2024). Vi bedömer att det finns ett visst utrymme för att förskjuta tidplanen för upphävandet av föreskrifterna, även om TSD Drift kräver ett genomförande i säkerhetsstyrningssystemen redan den 28 juni 2024. Vi har därför ändrat föreskriftsförslaget avseende steg 2 så att föreskrifterna ska upphävas fr.o.m. den 1 januari 2025.</p> <p>Föreskriftsförslag steg 1 innebär att järnvägsföretag med säkerhetsintyg och infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd senast den 28 juni ska ha uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem med de yrkesroller som omfattas av TSD Drifts harmoniserade krav, vilka ska tillämpas direkt.</p> <p>Föreskriftsförslag steg 2 innebär att våra föreskrifter finns parallellt med TSD Drift till och med den 31 december. Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som redan innan våra föreskrifter (nationella regler) upphävts har fastställt egna urvalskrav i sitt säkerhetsstyrningssystem, ska tillämpa sina egna krav. I dessa fall behöver våra föreskrifter (nationella regler) inte följas fram till att de</p>
--	--------------	--	---

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			upphävs. Detta eftersom TSD Drifts oreglerade område har hanterats och kraven i förordning (EU) 2018/762 har tillämpats på ett korrekt sätt.

<p>Järnvägshistoriska riksförbundet (JHRF)</p>	<p>KU avsnitt 2</p> <p>KU avsnitt 3.3</p>	<p><b>1 Synpunkter</b></p> <p><b>1.1 Allmänt</b></p> <p>Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) har intet att erinra mot dessa ändrade föreskrifter men önskar framföra några synpunkter enligt nedan. Förbundet önskar framhålla att de flesta av förbundets medlemmar som bedriver någon form av tågtrafik omfattas både av reglerna för den Europeiska unionens järnvägssystem och nationella järnvägssystem. Som järnvägsföretag är föreningarna (men inte alla) verksamma på den svenska delen av den Europeiska unionens järnvägssystem, men de flesta är också infrastrukturförvaltare för depåspår, som kan variera från några enstaka tiotal meter till några km, och som räknas som nationellt järnvägssystem.</p> <p><b>1.2 Gemensamma branschbestämmelser</b></p> <p>JHRF ser positivt på att det åstadkoms gemensamma branschbestämmelser (sid 6) och kan genom sitt associerade medlemskap i Tåg företagen medverka till att anpassa sådana till museitåg på statens spår.</p> <p><b>1.3 Punkt 3.3 Regleringsalternativ</b></p> <p>Det har förekommit krav på att även operativ arbetsledare ska vara läkarundersökt enligt denna föreskrift, men denna funktion nämns inte i föreskriftsförslaget.</p>	<p>Tack för ert svar.</p> <p>1.2 Transportstyrelsen har inget mandat att kräva att medicinska krav ska tas fram genom gemensamma branschbestämmelser. Vi nämner det i KU som en möjlighet men det är i så fall upp till branschen att gemensamt bestämma.</p> <p>1.3 De allmänna råden till 8 § är inte en uttömmande lista med yrkesroller. Det är varje järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som ska bedöma och hantera riskerna i sin verksamhet. Om det bedöms att arbetsuppgifterna som utförs av operativ arbetsledare är av sådan art att medicinska krav med tillhörande hälsoundersökningar behövs för att ha kontroll över riskerna som arbetsuppgifterna innebär, ska verksamhetsutövaren själv fastställa detta i sitt säkerhetsstyrningssystem. Detta gäller oavsett om verksamheten lyder under TSFS 2019:112 eller TSD Drift.</p>
--	---	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	KU avsnitt 5.1	<b>1.4 Punkt 5.1 Företag</b> Enligt vad förbundet erfarit kan tidsåtgången snarare handla om 16 timmar eftersom det även finns behov av att utbilda om förändringarna. Även om föreningar utför arbetet ideellt kan det innebära behov av att ta tjänstledigt från sitt ordinarie arbete för att hinna med regelverksarbetet, vilket kan innebära en kostnad för den enskilde – eller för föreningen.	1.4 Vi har i konsekvensutredningen endast beskrivit kostnader utifrån Transportstyrelsens föreskriftsändringar. Vi har inte utrett konsekvenserna av TSD Drifts utökade omfattning av yrkesroller och att den öppna punkten som medgav nationella regler om annan personal än förare som utför säkerhetskritiska uppgifter tagits bort. Det är konsekvenser av reglering som genomförts på EU-nivå och inte konsekvenser av vår nationella reglering. Därav anser vi att kostnaderna i konsekvensutredningen är rätt beräknade.
	KU avsnitt 6	<b>1.5 Punkt 6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?</b> Förbundet tillstyrker att Transportstyrelsen har exempel på yrkesroller på sin externa webbplats. Det gäller dock att göra informationen lätt att hitta, vilket inte alltid är fallet nu.	1.5 Tack för er synpunkt. Vi tar det i beaktande inför en eventuell kommande revidering av TSFS 2019:112. Vi vill dock påpeka att vi inte har möjlighet att på vår webbplats ange exempel på yrkesroller som omfattas av EU-reglering.

**Sändlista**

AAK Sweden AB  
AB Impregna  
AB Karl Hedin Sågverk  
AB O Hallqvist Återvinning  
AB Platzer Arendal 764:720  
AB Rundvirke  
ABetong AB  
Aditro Logistics AB  
Aktiebolaget Borlänge Energi  
Akzo Nobel Adhesives AB  
Alleima Tube AB  
ALSTOM Rail Sweden AB  
ALSTOM Transport AB  
Alvesta Utveckling Aktiebolag  
Arctic Paper Munkedals AB  
Ardagh Glass Limmared AB  
Arvidsjaur Järnvägsförening  
Arvika Kommun  
A-Train Aktiebolag  
Avesta kommun  
Barilla Sverige AB  
BDX Rail AB  
BE Group Sverige AB  
Befesa Circular Alloys Sweden Aktiebolag

Benders Sverige AB  
Bergkvist Siljan Blyberg AB  
Bergkvist Siljan Mora AB  
Bergslagernas Järnvägssällskap (BJs)  
Bharat Forge Kilsta AB  
Billerud Korsnäs Sweden AB  
Björneborg Steel AB  
BLS Rail AB  
Bläse Kalkbruk Intresseförening  
Boliden Mineral AB  
BS Verkstäder AB  
CargoNet AS  
Cementa AB  
CFL cargo Sverige AB  
Coca-Cola Europacific Partners Sverige AB  
Coop Logistik AB  
Copenhagen Malmö Port AB  
DB Cargo Scandinavia A/S  
Dellenbanan AB  
Delta Terminal AB  
DLP Drinks Logistics Partner AB  
Domsjö Fabriker AB  
EB Road Cargo Sweden AB  
Elcowire AB

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Electrolux Logistics AB  
El-Giganten Logistik Aktiebolag  
Elon Group AB  
Eskilstuna kommun  
Eslövs kommun  
Essinge Rail AB  
Essity Hygiene and Health Aktiebolag  
Eureco Bofors AB  
EuroMaint Rail AB  
Fagersta Stainless AB  
Falkenbergs kommun  
Falköpings kommun  
Fastighets AB Sjöheden  
Feralco Nordic AB  
Fjällsjö Bioenergi AB  
Flogas Sverige AB  
Flogas Terminal AB  
Fortum Waste Solutions AB  
Föreningen Böda Skogsjärnväg  
Föreningen Galtströmståget (FGT)  
Föreningen Gotlandståget  
Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ)  
Föreningen Sörmlands Veteranjärnväg  
Föreningen Veteranjärnvägen  
Förvaltnings AB Smålandsbanan (FAS)  
Geminor Waste Treatment SWE AB

Green Cargo AB  
Grenland Rail AB  
Grängesbergsbanornas Järnvägmuseum (GBBJ)  
Gävle Hamn AB  
Göteborgs Hamn Aktiebolag  
Göteborgs Spårvägar Aktiebolag  
Göteborgs stad, Stadsmiljöförvaltningen  
HallandsHamnar Halmstad AB  
HallandsHamnar Varberg AB  
Halmstads kommun  
Haninge kommun  
Hargs Hamn Aktiebolag  
Hector Rail AB  
Helsingborgs Hamn AB  
Helsingborgs kommun  
Hitachi Energy Sweden AB  
Hjelm Invest AB  
Holmen Iggesund Paperboard Aktiebolag  
Holmen Paper Aktiebolag  
Härnösands Hamn AB  
Hässleholms kommun, Tekniska kontoret  
Ideella Föreningen Nynäshamns järnvägmuseum (NJM)  
IKEA Fastigheter Aktiebolag  
IKEA Industry Hultsfred AB  
Infrakraft Sverige AB  
Infranord AB



Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Infrastruktur i Umeå Aktiebolag  
Inlandsbanan AB (IBAB)  
Inlandståget AB  
Inovyn Sverige AB  
Jacobs Douwe Egberts OPS SE AB  
Jernbro Industrial Services AB  
Jernhusen Verkstäder AB  
Jula Logistics AB  
Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)  
Jönköpings kommun  
Kalmar Veterantåg (KV)  
Karlshamns Hamn AB  
Karlshamns kommun  
Karlskrona kommun  
Karlstads kommun  
Katrineholms Kommun  
Kaunis Iron AB  
Kemetyl AB  
Kemira Kemi AB  
Kils kommun, Tekniska förvaltningen  
Klubbgården Fastighets AB  
Kraton Chemical AB  
Kristinehamns kommun, Tekniska förvaltningen  
Kubikenborg Aluminium AB (Kubal)  
Kumla kommun  
Kvarkenhamnar Aktiebolag

Köpings kommun, Tekniska kontoret  
Landskrona Stad  
Lantmännen Cerealia AB  
Lantmännen ek för  
LBC - Frakt i Värmland Aktiebolag  
Lidköpings kommun  
Linde Gas AB  
Lindesbergs kommun  
LKAB Malmtrafik AB  
Logent AB  
Lucchini Sweden AB  
Luleå Hamn AB  
Lundstams Återvinning AB  
Långemåla Energileveranser AB  
Läkare med särskilt tillstånd  
Löfbergs Lila Fastigheter AB  
Malmbanans vänner  
Mantena Sverige AB  
Marieholms Järnvägsspårs Ek. för.  
MERTZ Rail AB  
Metsä Tissue AB  
Midwaggon AB  
Moelven Valåsen AB  
Moelven Wood Aktiebolag  
Mondi Dynäs Aktiebolag  
Mondi Örebro AB

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

Monvir Terminals AB  
MTR Express (Sweden) AB  
MTR Nordic AB  
Museibanornas Riksorganisation (MRO)  
Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)  
Museiföreningen Gefle-Dala jernväg  
Museiföreningen Munkedals Jernväg  
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar ULJ  
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg  
Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar (mfÖSJ)  
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)  
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)  
Mälarenergi AB  
Mälarhamnar AB  
Navirum Energi AB  
Nora Bergslags Veteran-Jernväg (NBVJ)  
Nordic Railway Construction Sverige AB  
Nordic Sugar AB  
Nordic Tamping Service AB  
Nordiska Tåg AB  
Nordkalk AB  
Norrköpings kommun  
Norrundets hamn AB  
Nouryon Functional Chemicals AB  
Nouryon Pulp and Performance Chemicals AB  
NREP AB

Nykvarns kommun  
Nässjö Järnvägsfastigheter AB  
Nässjö järnvägsmuseum  
Octowood AB  
Ohs Bruks Järnvägs Museiförening (OBJ)  
Olssons Åkeri i Skövde AB  
Orkla Foods Sverige AB  
Orsa Jernvägsförening  
Osby kommun  
Outokumpu Stainless AB  
Ovako Bar Aktiebolag  
Ovako Sweden AB  
Oxelösunds Hamn AB  
Oxelösunds Kommun  
Perstorp Fastighets AB  
Piteå Hamn AB  
PostNord Sverige AB  
Power International Logistics AB  
Primagaz Gasol Sverige AB  
ProTrain Trafik AB  
Qressida Group AB  
Ragn-Sells Recycling AB  
Railcare T AB  
Ramnäs Offshore AB  
Real Rail Sweden AB  
Reaxcer AB

Region Jönköpings län, Jönköpings Länstrafik  
Region Kalmar län  
Region Skåne  
Region Stockholm  
Risten Lakviks Museijärnväg  
Rottneros Bruk AB  
Råsjö Logistikcenter AB  
Saint-Gobain Sweden AB  
Sateba Sweden AB  
SCA Massa AB  
SCA Munksund AB  
SCA Skog AB Virke Nord  
SCA Wood AB  
Setra Trävaror AB  
Sibelco Nordic AB  
SJ AB  
Skanlog AB  
Skanska Industrial Solutions AB  
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)  
Skellefteå kommun, Tekniska kontoret  
Skifu AB  
Skogsägarna Mellanskog Ekonomisk förening  
Skogsägarna Norra Skog, ekonomisk förening  
Skåne-Smålands Järnvägsförening  
Skånska Järnvägar AB  
Smalspåret i Hultsfred Aktiebolag

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå  
Smurfit Kappa Sverige AB  
Smålandshamnar AB  
Snälltåget AB  
Solenis Sweden AB  
Spark Trade Produktion AB  
SSAB EMEA AB  
St1 Refinery AB  
St1 Sverige AB  
Statens Haverikommission (SHK)  
Stena Recycling AB  
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)  
Stiftelsen. Jamtli  
Stockarydsterminalen Aktiebolag  
Stockholms Hamn AB  
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg  
Stockholms stad  
Stockholms Ånglokssällskap (SÅS)  
Stora Enso AB  
Stora Enso Fors Aktiebolag  
Stora Enso Timber AB  
Storumans Kommun  
Strukton Rail Aktiebolag  
Sundsvalls Hamn AB  
Surahammars Bruk AB  
Sveaskog Förvaltnings Aktiebolag

Svensk Tågkraft AB  
Svenska Motorvagnsklubben (SMoK)  
Sveriges Kommuner och Regioner  
Swedtrac Trafik AB  
Swerock AB  
Sydkraft Thermal Power AB  
Sysav Industri AB  
Sågviken Henkes AB  
Söderenergi AB  
Söderhamns Stuveri och Hamn AB  
Södertälje Hamn Aktiebolag  
Södertälje kommun  
Södra Skogsägarna ekonomisk förening  
Sölvesborgs Stuveri & Hamn Aktiebolag  
Terminalen i Bastuträsk AB  
Terminalen i Rundvik AB  
Terramet Stålcenter AB  
Tibnor AB  
Timrå kommun  
Tjustbygdens järnvägsförening  
Trafikverket  
Train Alliance Sweden AB  
Transdev Sverige AB  
Trelleborgs Hamn AB  
Trinseo Sverige AB  
Trollhättans Stad Produktion & Service

Trätåg Aktiebolag  
T-Schakt Aktiebolag  
TX Logistik AB  
Tågfrakt Produktion Sverige AB  
Tågföretagen  
Tågakeriet i Bergslagen Aktiebolag  
Uddevalla Hamnterminal AB  
Uddevalla kommun  
Umeå kommun  
Univar Solutions AB  
Ursviken Technology AB  
Vaggeryds kommun  
Valbruna Nordic AB  
Vallviks Bruk AB  
Vetlanda kommun  
Vida Alvesta AB  
Volvo Group Real Estate AB  
Volvo Personvagnar Aktiebolag  
Vossloh Nordic Switch Systems AB  
VR Sverige AB  
Vy Tåg AB  
Vänerbränsle Aktiebolag  
Vänerhamn AB  
Västerdala Terminal och Järnvägsspår AB  
Västerviks kommun  
Västerås stad, Stadsledningskontoret

Datum  
2024-04-05

Dnr/Beteckning  
TSF 2023-124

VÄTE Rail AB  
Wasa-Åkarn AB  
WM Logistics AB  
Yara AB  
Ystad Hamn Logistik AB  
Ystads kommun  
Ånge Kommun  
Åseby Förvaltning AB

Älmhults kommun  
Älvsbyns kommun  
Örebro kommun  
Örebroporten Fastigheter AB  
Öresundsbro Konsortiet  
Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB  
Östersunds kommun