

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
LI2023/01430

**Diarienummer**  
Utr 2023/13  
**Datum**  
2023-05-03

## Yttrande över Transportstyrelsens rapport "Lastsäkring vid godstransporter på järnväg"

### Bakgrund

Internationella järnvägsunionen (UIC) tar fram gemensamma lastsäkringsmetoder som kan användas vid transporter av gods på järnväg. Mellan 2017 och 2020 översatte, utvecklade och anpassade den svenska branschorganisationen Almega/Tåg företagen (hädanefter Tåg företagen) lastsäkringsmetoderna till svenska driftförhållanden i så kallade Tågdok. Järnvägsföretagen i Sverige har på detta vis haft tillgång till Tågdok och har kunnat välja att tillämpa och vidareanpassa dem utifrån sina vagnar och typer av last. Viss finansiering för branschgemensamt samarbete om lastsäkringsmetoder medgavs via Trafikverkets regleringsbrev 2017 och 2019. När de statliga medlen tog slut och inga nya tillfördes upphörde Tåg företagen med arbetet.<sup>1</sup>

Regeringen beslutade 22 juni 2022 om ett uppdrag till Transportstyrelsen. Syftet med uppdraget var att göra en bedömning av om risken för olyckor i järnvägssystemet ökat eller kan komma att öka på ett oacceptabelt sätt utifrån att Tåg företagen inte längre driftförhållandeanpassar UIC:s lastsäkringsmetoder för godstransporter på svensk järnväg.<sup>2</sup>

Transportstyrelsens sammantagna bedömning är "att en ökad olycksrisk inte går att utesluta men att alltför kort tid har förflutit för att det ska gå att dra någon bestämd slutsats i dagsläget".<sup>3</sup>

### Trafikanalys synpunkter

Vi tolkar Transportstyrelsens redovisning som att myndigheten menar att deras planerade och kommande tillsyn på området medför att olycksriskerna inte kommer att öka. Trafikanalys ställer sig tveksam till detta. Nedan presenterar vi våra bakomliggande skäl.

Trafikanalys kan konstatera att i teorin bör den nya ordningen inte medföra några ökade risker för olyckor i järnvägssystemet. Respektive järnvägsföretag behöver nu på egen hand driftförhållandeanpassa UIC:s lastsäkringsmetoder till den egna verksamheten och omhänderta förändringarna i sina säkerhetsstyrningssystem. Transportstyrelsens rapport ger en bild av att det är ett relativt krävande arbete som inte lätt låter sig göras

<sup>1</sup> Direkt hämtat från Transportstyrelsens rapport "Lastsäkring vid godstransporter på järnväg", TSG 2022 - 7456.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

utan detaljkunskaper. I praktiken bör risken att någon operatör misslyckas med att göra en säker implementering vara större när de arbetar enskilt än när järnvägsoperatörerna poolar sina resurser för att ta fram ett genomarbetat, gemensamt förhållningssätt.

Transportstyrelsens tillsyn kan också bli mindre effektiv och mer resurskrävande jämfört med tidigare. Myndigheten behöver bland annat förhålla sig till företagens potentiellt skilda tolkningar av, och sätt att hantera, UIC:s lastsäkringsmetoder. Sett ur Transportstyrelsens perspektiv bör det hittills ha funnits stordriftsfördelar i tillsynen genom att operatörerna haft en gemensam tillämpning.

Vi ser en risk för att både operatörernas tillämpning och Transportstyrelsens tillsyn blir mer resurskrävande än tidigare. Om staten inte som tidigare vill anslå medel till operatörerna för att ta fram en gemensam hanteringsordning för UIC:s lastsäkringsmetoder förefaller det finnas motiv för reglering i föreskriftsform eller i allmänna råd för att underlätta både järnvägsföretagens säkerhetsarbete och Transportstyrelsens inspektionsverksamhet. Det förefaller vara relevant att utreda om det är lämpligt att Transportstyrelsen ges i uppgift att driftförhållandeanpassa UIC:s lastsäkringsmetoder för svenska förhållanden och utforma föreskrifter eller allmänna råd inom området.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Pia Sundbergh. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund  
Generaldirektör