

## Lastsäkring vid godstransporter på järnväg

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens rapport Lastsäkring vid godstransporter på järnväg till Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Remissvaret ska lämnas in till departementet senast den 8 maj 2023.

### Remissens innehåll

Bakgrunden till remissen är att bransch- och arbetsgivarorganisationen Tåg företagen upphörde med att driftsförhållandeanpassa Internationella järnvägsunionens (UIC) lastsäkringsmetoder för godstransporter på det svenska järnvägsnätet vid årsskiftet 2020/2021, eftersom ingen ny statlig finansiering av arbetet hade medgivits. Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen utrett om förändringen har ökat risken för olyckor i järnvägssystemet på ett oacceptabelt sätt eller om den kan komma att göra det framöver. Utredningen är publicerad som Transportstyrelsens rapport Lastsäkring vid godstransporter på järnväg (Dnr TSG 2022-7456).

Transportstyrelsens samlade bedömning är att ökad olycksrisk på grund av förändringen inte kan uteslutas. Eftersom förändringen har skett relativt nyligen är det för tidigt att se direkta effekter i olycks- och tillbudsstatistiken. Detta medför att förändringens långtidseffekter är svårbedömda.

### VTI:s bedömning

VTI delar Transportstyrelsens slutsats att ökning av olycksrisken på järnvägen på grund av att ett branschgemensamt utvecklingsarbete inom lastsäkring uteblir på grund av förändringen inte kan uteslutas. UIC:s uppdaterade lastsäkringsmetoder är inte längre tillgängliga på svenska och de är inte heller driftsförhållandeanpassade till det svenska järnvägssystemet.

Avsaknaden av en branschgemensam lastsäkringsmetodik kommer troligtvis att leda till större differentiering av lastsäkringsmetoderna inom branschen. Risken för bristfällig lastsäkring kan bli större i situationer där mindre noggrant säkerhetsarbete kan medföra kostnadsbesparingar och konkurrensfördelar. Utan en branschgemensam metodik ligger ett större ansvar för adekvat lastsäkring hos de enskilda företagen. Detta medför även en större börda för tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen som behöver bedöma lämpligheten av lastsäkringsåtgärder från fall till fall i sitt tillsynsarbete. En försämring i järnvägens säkerhetsarbete kan på sikt riskera det transportpolitiska hänsynsmålet om att ingen dör eller blir allvarligt skadad inom transportsystemet.

VTI ser ett behov av fortsatt samarbete för gemensam lastsäkringsmetodik mellan järnvägsbranschen och de relevanta myndigheterna så att den internationella utvecklingen inom området i fortsättningen

tillämpas i svensk praxis. Det är också viktigt att Sverige representeras i det internationella samarbetet inom området. Hur detta arbete ska organiseras och finansieras bör utredas vidare.

Det är svårt att uppskatta hur mycket olycksrisken ökar på grund av förändringen. Det är emellertid så att järnvägsolyckor, givet att de inträffar, ofta förorsakar stora kostnader för samhället. Framför allt kan det förebyggande arbetet, som i sammanhanget har ett relativt lågt pris, således minska risken för allvarliga olyckor med följden personsador och dödsfall, vilket talar för att en branschgemensam lastsäkringsmetodik skulle kunna vara en billig åtgärd för att minska risken för olyckor med allvarliga konsekvenser.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningschef Magnus Berglund. I beredningen har även Senior utredare Maria Mustonen och forskningschef Jan-Erik Swärdh deltagit.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI