



2015-10-01 14:30 CEST

## Lastsäkring får inte hamna på undantag i avregleringen

**Sker avregleringen av den svenska järnvägen under kontrollerade former?**

Ja, generellt skulle jag säga att den gör det, men det finns exempel på viktiga områden där vi idag har en okontrollerad situation. Ett exempel är utvecklingen för TX Logistik som Jan Kilström beskrev i tidigare blogginlägg. Ett annat tydligt exempel är bestämmelser för lastsäkring på järnvägen i Sverige.

Den europeiska järnvägen har en bakgrund i statliga järnvägförvaltningar. I

Sverige fanns till 1988 affärsverket Statens järnvägar som förvaltade infrastrukturen, bedrev all trafik samt utförde underhåll på infrastruktur och järnvägsfordon. SJ gav också ut alla föreskrifter för järnvägsdriften och var sin egen tillsynsmyndighet.

1988 delades infrastruktur och trafikutövning upp i SJ och Banverket och tillsynsmyndigheten Järnvägsinspektionen bildades. Sedan dess har branschen avreglerats och idag bedrivs all järnvägstrafik och underhåll av såväl infrastruktur som fordon av enskilda bolag. Dessutom har de specifika statliga järnvägsaktörerna för att förvalta järnvägsanläggningar samt reglera och övervaka säkerheten slagits samman med andra transportslag vilket resulterat i att de transportslagsövergripande myndigheterna Trafikverket och Transportstyrelsen har bildats.

Genom alla dessa förändringar har reglerna för säker lastning inom järnvägen lämnats därhän. De myndighetsregler som är självklara inom väg och sjöfart finns inte inom järnvägen. Däremot har järnvägen sedan länge med framgång utvecklat lastsäkringsregler och lastningsmetoder gemensamt inom Europa genom samarbete i Internationella järnvägsunionen (UIC) i syfte att underlätta den internationella trafiken. Green Cargo har varit en engagerad part i det här samarbetet under alla år och tagit ett sektorsansvar som inte längre är rimligt i en avreglerad marknad.

Frågan om hur lastsäkringsfrågorna ska hanteras har varit föremål för flera utredningar och initiativ inom dåvarande Järnvägsinspektionen och Järnvägsstyrelsen samt inom Trafikverket. Dessa har resulterat i ett stort tomrum. Genom att inte fatta några beslut har berörda myndigheter genom passivitet försatt järnvägsbranschen och dess kunder i en låst situation. Att förvänta sig att branschen själv ska ta ansvaret utan att ha några krav att hålla sig till är lika befängt som att förvänta sig att biltrafikanterna skulle ta ansvar för säkerheten på vägarna utan att det fanns några trafikregler att hålla sig till. Risker är att säkerheten då blir en konkurrensfaktor – genom att man bjuder under varandra med lägre krav på lastsäkring och därigenom lägre priser. En utveckling som ingen egentligen vill ha.

Situationen är så allvarig att Transportindustriförbundet tillskrev infrastrukturminister Anna Johansson i maj och uppmanade ministern att skyndsamt se till att Transportstyrelsen engagerar sig i lastsäkringsfrågan för järnvägen på samma sätt som man gör för sjö- och vägtransport. Vi kunde inte formulera det bättre själva inom Green Cargo så läs gärna Tommy

Pilarps brev till ministern här:

[Läs Tommy Pilarps brev till ministern »](#)

Den 1 januari 2016 tar Trafikverket över Transportstyrelsens trafikregler för järnväg för gemensam förvaltning tillsammans med övriga intressenter inom järnvägssektorn. Det vore ett ypperligt tillfälle för Transportstyrelsen att ge Trafikverket i uppdrag att även förvalta lastsäkringsreglerna i samma organisation.

Green Cargo är självklart redo att ta sitt ansvar för att fortsätta att utveckla lastsäkringen i ett aktivt branschsamarbete om det sker under kontrollerade former. Vi har sedan flera år varit drivande i ett framgångsrikt branschsamarbete med Skogsindustrierna och Sveriges Åkerieföretag för säkra transporter av rundvirke. Vi ser fram emot fler sådana branschövergripande samarbeten!

*Håkan Sjöström, säkerhet- och kvalitetschef på Green Cargo*

---

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

## Kontaktpersoner



### **Pressjour**

Presskontakt  
010-455 40 02



### **Stephan Ray**

Presskontakt  
Chef Kommunikation & Public Affairs  
[stephan.ray@greencargo.com](mailto:stephan.ray@greencargo.com)