

## Godstransporterna behöver järnvägen

**E**n gång i tiden hade SJ en slogan: ”Tåget på längden, bilen på tvären”. Sett ur ett svenskt perspektiv, och så som Sverigekartan ser ut, avsågs att långa godstransporter skulle färdas per järnväg och korta transporter med bil. Ingen dum tanke då båda transportslagen behövs vid transport och distribution av varor från avsändare till mottagare. I dag skulle det kallas ”intermodal transport”.

På den tiden, när järnvägen i en större omfattning än i dag kunde bestämma över vilka transporter som skulle gå med tåg respektive bil, kanske det fungerade. Då hade man ju egna dotterbolag som svarade för den vägburna distributionen. Men i dag ser det helt annorlunda ut. Inte minst har inslaget av utländska åkare ökat dramatiskt. Och inom en marknad med fri rörlighet av varor och tjänster är det inte särskilt konstigt. När jag själv färdas i bil, framför allt på riks- eller Europavägar i nord-sydlig riktning, slås jag av att de utländska åkarna tycks ha tagit över det som en gång i tiden var järnvägens styrka: stora mängder gods på långa avstånd.

För några veckor sedan var jag i Schweiz, ett relativt litet land som mycket medvetet satsar på kollektivtrafik och spårburna transporter, inte minst för att minska transporterernas miljöpåverkan. Med den nyligen öppnade S:t Gotthard Base Tunnel och det pågående bygget av Ceneri Base

Tunnel, borrar sig schweizarna genom alperna för att skapa betydligt bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg i nord-sydlig riktning.

**Norden har inte riktigt** samma topografiska problem som Schweiz, möjligen Norge undantaget. Istället försöker vi, åtminstone i Sverige, att lösa transporterernas klimatpåverkan på ett annorlunda sätt.

Prov görs med så kallade el-vägar, alltså 1950-talets trådbussteknik i modern design, och andra metoder för energiöverföring som knappast lämpar sig för det nordiska klimatet.

För övrigt uppfann järnvägsingenjörerna el-driften redan vid förra sekelskiftet, och återigen ligger man i framkant med provkörningar av järnvägsfordon som drivs med nya energikällor.

Ny teknik som minskar vägtransporternas klimatpåverkan är bra, men för att klara våra långa transportavstånd i de nordiska länderna behövs en rejäl utbyggnad av järnvägen.



MIKAEL PRENLER  
Huvudredaktör

## Tavarakuljetukset tarvitsevat rautateitä

**A**ikaa sitten SJ:llä oli slogan ”Juna pitkittäin, auto poikittain”. Ruotsalaisesta näkökulmasta ja niin kuin Ruotsin kartta näyttää, pitäisi pitkiä tavarakuljetuksia kuljettaa rautateitse, ja lyhyitä kuljetuksia autoilla. Ei mikään tyhmä ajatus, sillä molempia kuljetusmuotoja tarvitaan tavaroiden kuljettamiseen ja jakeluun lähettäjältä vastaanottajalle. Nykyisin sitä kutsutaan intermodaalikuljetukseksi.

Siihen aikaan, kun rautatiet suuremmissa laajuudessa kuin tänään voi määritellä mitä kuljetuksia kulkisi junalla suhteessa autoon, oli niillä omia tytäryhtiöitä, jotka vastasivat tiekuljetuksista – ehkä se toimi. Mutta nykyään kaikki näyttää kokonaan erilaiselta. Ei vähintään sen takia, että ulkomaisten kuljettajien osuus on kasvanut dramaattisesti. Mikä ei vapaan liikkuvuuden tavaroiden ja palveluiden markkinoilla ole erityisen vaikeaa. Kun ajan itse autoa, ennen kaikkea valta- tai Eurooppa-teillä pohjois-etelä suunnassa, arvelen että ulkomaiset kuljettajat näyttävät ottaneen sen mikä kerran oli rautateiden vahvuus: suuria tavaramääriä pitkillä kuljetusmatkoilla.

**Muutama viikko sitten** olin Sveitsissä – kysymyksessä on suhteellisen pieni maa, joka hyvin tietoisesti panostaa joukkoliikenteeseen

ja rautatiekuljetuksiin, ei vähiten vähentää- seen kuljetusten ympäristövaikutuksia. Äskettäin avatun Gotthardin pohjatunnelin ja käynnissä olevan Cenerin pohjatunnelin myötä, porautuvat sveitsiläiset Alppien läpi luodakseen merkittävästi paremmat edellytykset rautateiden tavarakuljetuksille pohjois-etelä suunnassa.

**Pohjolalla ei ole samanlaisia** topografisia ongelmia kuin Sveitsillä, Norjaa lukuun ottamatta. Sen sijaan yritämme me, ainakin Ruotsissa ratkaista kuljetusten ilmastovaikutusta toisella tapaa. Kokeiluja tehdään niin kutsutuilla sähkö-teillä, siis 1950-luvun johdinautotekniikalla modernilla suunnittelulla ja muilla energiansyötön metodeilla, mikä tuskin sopii pohjoismaiseen ilmastoon. Muuten rautatieinsinöörit keksivät sähkövoiman jo viime vuosisadalla ja jälleen ollaan edelläkävijöinä kokeilemassa rautatiekalustoa, joka kulkee uusilla energialähteillä.

Uusi tekniikka joka vähentää tiekuljetusten ilmastovaikutusta on hyvä asia, mutta jotta sillä selvittää meidän pitkistä kuljetusmatkoista Pohjoismaissa tarvitaan luotettavia rautatieyhteyksiä.

MIKAEL PRENLER  
Päätoimittaja