

# Vem avgör en målkonflikt?

**I** EU:s nya direktiv om buller från järnvägsfordon ställs höga krav på att framför allt buller från godstågen måste minska. Bakgrunden är de negativa hälsoeffekter som presenteras i en rapport från Världshälsoorganisationen WHO. Den tekniska lösningen som för närvarande är aktuell i Centraleuropa, är att ersätta dagens bromsblock av gjutjärn med bromsblock av kompositmaterial. Men det är en lösning som inte är anpassad för nordiska förhållanden. Bromsblock av komposit ger betydligt sämre bromsverkan, särskilt när temperaturen kryper en bit under nollstrecket, något som inte är alltför ovanligt i de nordiska länderna.

**I Finland är problemet** i huvudsak av nationell natur då utbytet av godsvagnar i internationell trafik är litet beroende på skillnaden i spårvidd. Men för både Sverige och Norge kan de nya bullerkraven få förödande konsekvenser för järnvägstrafiken. Tyskland vill införa de nya kraven redan vid det kommande tidtabellskiftet i december 2020, vilket innebär att svenska och norska godsvagnar med gjutjärnsblock inte får trafikera det tyska järnvägsnätet från och med nästa tidtabellperiod.

I Sverige räknar Green Cargo med att cirka 1 200 svenska godsvagnar med gjutjärnsblock regelbundet används i internationell trafik, och från övriga Europa kommer årligen cirka 50 000 godsvagnar till Sverige där allt fler av dessa vagnindivi-

der har kompositblock med sämre bromsverkan. Något som medför att godstågen inte kan köras med full hastighet, och därmed påverkar kapaciteten i hela järnvägssystemet, även persontrafiken.

**Beräkningar som har gjorts** av Trafikverket visar att antalet lastbilstransporter på våra vägar skulle öka med ungefär en miljon och utsläppen av koldioxid skulle öka med cirka 330 miljoner ton per år om godstågen tvingas köra med lägre hastighet, något som definitivt strider mot vad vi behöver göra för att minska växthusgaser och nå uppsatta klimatmål.

Målkonflikten mellan att reducera buller och nå klimatmålen är ingen enkel nöt att knäcka. Valet mellan att lösa bullerproblemen på kort sikt

med förödande konsekvenser för järnvägstrafiken och en mer långsiktig lösning som är hållbar även för miljön är enkelt. Järnvägstrafiken behöver inte fler hinder om vi ska nå miljömålen.



MIKAEL PRENLER  
Huvudredaktör

# Kuka ratkaisee tavoitekonfliktin?

**E**U:n uudessa rautatiekaluston melu-direktiivissä asetetaan korkeita vaatimuksia tavarajunien melun vähentämiseksi. Taustalla ovat Maailman terveysjärjestön WHO:n raportissa esitetyt negatiiviset terveysvaikutukset. Teknisenä ratkaisuna Keski-Euroopassa on nykyisten valurautaisen jarruanturoiden korvaaminen komposiittimateriaalista valmistetuilla jarruanturoilla. Tämä ratkaisu ei kuitenkaan sovellu pohjoismaisiin olosuhteisiin. Komposiittijarruanturoilla on merkittävästi huonompi jarrutusteho, varsinkin kun lämpötila on vähän nollan alapuolella, mikä ei ole ollenkaan epätavallista Pohjoismaissa.

**Suomessa ongelma** on pääosin kansallinen, koska raidelevyseron takia tavaravaunut eivät juurikaan liiku läntisessä kansainvälisessä liikenteessä. Mutta sekä Ruotsissa että Norjassa voivat uudet meluvaatimukset tuoda kohtalokkaita seurauksia rautatieliikenteelle. Saksa haluaa tuoda uudet vaatimukset jo tulevalle aikataulukajalle joulukuussa 2020, mikä tarkoittaa, etteivät ruotsalaiset ja norjalaiset tavaravaunut valurautaisine jarruanturoineen saa liikennöidä Saksan rataverkolla ensi aikataulukaudella.

Ruotsissa lasketaan, että noin 1 200 tällaista ruotsalaista tavaravaunua käytetään säännöllisesti kansainvälisessä liikenteessä, ja muualta Euroo-

pasta tulee vuosittain noin 50 000 tavaravaunua Ruotsiin ja niissä yhä useammassa vaunuissa on komposiittijarruanturat huonommalla jarruteholla. Tämä tarkoittaa, ettei tavaravaunuja voida ajaa täydellä nopeudella, mikä vaikuttaa täten koko rautatiejärjestelmän kapasiteettiin ja myös henkilöliikenteeseen.

**Trafikverket'n laskelmat** osoittavat, että kuorma-autokuljetusten määrä Ruotsin tieverkossa lisääntyisi noin miljoonalla ja CO<sub>2</sub>-päästöt lisääntyisivät noin 330 miljoonalla tonnilla per vuosi, jos tavarajunat pakotetaan kulkemaan alhaisemmilla nopeuksilla. Tällainen tilanne on vastoin sitä, mitä meidän tulee tehdä kasvihuonekaasujen vähentämiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Tavoiteristiriita melun vähentämisen ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ei ole yksinkertainen pätkinä purtavaksi. Valinta on yksinkertainen: ratkaistaanko meluongelma lyhyellä tähtäimellä kohtalokkain seurauksin rautatieliikenteelle vai tehdäänkö pidemmän tähtäimen ratkaisu, joka on kestävä myös ympäristön kannalta. Rautatieliikenne ei tarvitse lisää esteitä, jotta voimme saavuttaa ympäristötavoitteet.

MIKAEL PRENLER  
Päätoimittaja