



Stockholm 2017-06-14

Näringsdepartementet  
Statsrådet Anna Johansson  
103 33 Stockholm

Miljödepartementet  
Statsrådet Karolina Skog  
103 33 Stockholm

Näringsdepartementet  
Statsrådet Mikael Damberg  
103 33 Stockholm

## Påskynda genomförandet av längre och tyngre godståg för att effektivisera transportsystemet och minska transportsektorns klimatpåverkan

Sverige har höga klimatambitioner. Under 2017 har riksdagen beslutat om en godstrafikproposition (Prop. 2016/17:112), i vilken det föreslås en höjning av lastbilars maximala vikt, från 60 till 74 ton. Det innebär en höjning av nyttolastvikten med cirka 25 procent, för att möjliggöra större godsflöden på vägarna. Swedtrain, Branschföreningen Tågoperatörerna, och Sveriges Privatvagnsförening anser att regeringen i tillägg till detta bör påskynda genomförandet för att tillåta även längre och tyngre godståg, vilket ytterligare skulle öka effektiviteten i transportsystemet, stärka näringslivets konkurrenskraft och minska koldioxidutsläppen.

### Samhällsnyttan med mer kapacitetsstarka tåg

I infrastrukturpropositionen (Prop. 2016/17:21) bedömer regeringen att ett införande av längre och tyngre godståg ger positiva effekter med motiveringen att "Regeringen ser längre och tyngre tåg som ett effektivt sätt att stärka järnvägens konkurrenskraft och få mer gods på järnväg. Regeringen anser därför att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering."

Även riksdagens trafikutskott ställer sig positivt till mer kapacitetsstarka godstransporter på järnväg.

Längre och tyngre tåg är ett effektivt sätt att med jämförelsevis små investeringar effektivisera godstransportsystemet genom att mer kapacitetsstarka tåg skulle leda till ett bättre nyttjande av befintlig bankapacitet, det vill säga större transportmängd per tågläge, vilket är särskilt relevant med tanke på dagens belastning på våra järnvägar. Längre och tyngre tåg skulle också stärka konkurrenskraften gentemot andra trafikslag, främst lastbilstrafiken, vilket medför stora klimatnyttor.

I Sverige står järnvägen för drygt 20 procent av godstransporterna medan lastbilar står för cirka 40 procent mätt i tonkilometer. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige svarar vägtransportsektorn för cirka en tredjedel. I jämförelse är järnvägstrafikens påverkan på luftens kvalitet mycket begränsad. Med tanke på järnvägens klimatfördelar och effektivitet vid transport av stora godsvolymer över långa avstånd är det motiverat att, likt riksdagens nyligen fattade beslut om tyngre lastbilar, skapa förutsättningar för att öka maximal tåglängd, vikt och lastprofil. På det viset stärker vi möjligheterna till klimatvänliga och effektiva transporter på järnväg.

Även persontrafiken gynnas av mer kapacitetsstarka godståg, eftersom mer gods kan transporteras inom befintliga tåglägen. Detta frigör kapacitet för persontrafiken, vilket i sin tur bidrar till bättre punktlighet för både person- och godstrafik.

Stockholm 2017-06-14

Studier visar tydligt att hela transportsystemet gynnas av längre och tyngre tåg. Även för näringslivet innebär det stora värden. Ett flertal rapporter visar möjliga kostnadsbesparingar på 10 – 20 procent för företagens transportkostnader om det under rätt förutsättningar, går att köra längre tåg.

Ett exempel på detta som Trafikverket belyser är sträckan Hallsberg-Malmö. Med tre längre godståg dagligen överstiger nyttoeffekterna betydligt kostnaderna för de åtgärder som behövs (vilket i detta fall innebär nya bromstaltabeller, signalöversyn, mindre åtgärder för tågbildning i både Hallsberg och Malmö samt förlängning av ett tiotal förbigångsspår). Sänkta godstransportkostnader på järnväg, till följd av längre och tyngre tåg, ger enligt Trafikverket också möjligheter till en överflyttning av gods från väg till järnväg.

## Dagens teknik

Tekniken för att köra betydligt längre tåg finns redan, det är andra faktorer som begränsar längden och tyngden på tågen, bland annat infrastruktur, fordon och regelverk.

Idag tillåter Trafikverket 630 meter långa tåg, med några enstaka undantag som till exempel Malmbanan mellan Narvik och Luleå där 750 meter långa tåg får köra. Möjligheten att trafikera med längre godståg har undersökts sedan 1990-talet och mötesspår, förbigångsspår och bangårdar har sedan dess anpassats för 750 meter långa godståg vid om- och nybyggnad.

En av de mest nyttjade tågsträckorna idag är Hallsberg- Malmö. Redan nu testkörs 100 meter längre godståg, 730 meters tåg på den sträckan. Företaget som kör har kunnat lasta 15 procent mer på varje tåg.

På banor i södra Sverige är kapaciteten för ett ensamt modernt lok ca 2400 tons vagnvikt, vilket motsvarar mer än 1000 meters vagnlängd för kombitåg. För att kunna nyttja denna kapacitet till fullo är det därför angeläget att på banor med stora godsflöden, exempelvis Hallsberg – Öresund, kunna tillåta ca 1050 meters tåglängd. Varje järnväg har en gräns för den största tillåtna axellasten, det vill säga hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret. I Sverige, liksom i övriga Europa, är standarden 22,5 ton, men Trafikverket bygger successivt ut nätet till 25 ton för att tyngre godståg ska kunna köras och prov med 32,5 ton axellast pågår.

Många godståg begränsas till 70 km/h i Sverige och över Öresund, trots att såväl bana som ingående fordon är godkända för 120 km/h eller högre hastighet. Begränsningen beror på dålig anpassning mellan befintliga signalavstånd och tågens bromsprestanda, och på befintliga bromspercenttabeller. Med begränsade signalåtgärder bör tillåten hastighet kunna höjas från dagens 70 km/h till 100, 110 eller 120 km/h, i första hand från Hallsberg till Öresund. Höjd hastighet för de långsammare godstågen skulle ge högre kapacitet, bättre tågföring och mindre känslighet för störningar för både person- och godstrafik.

## Internationell utblick

Till år 2050 väntas godstransporterna inom EU öka med 80 procent och persontransporterna med 50 procent, i Sverige väntas ökningarna vara ännu större. I en internationell jämförelse ligger Sverige redan efter ett flertal andra länder. Standard maxlängd på svenska godståg är idag 630 meter. I Danmark är standardlängden 835 meter, i Finland tillåts upp till 915 meter och i USA ända upp till 3 000 meter. Även länder som till exempel Tyskland, Frankrike och Schweiz tillåter längre tåg än Sverige.

Stockholm 2017-06-14

I enlighet med EU:s beslut måste Sverige möjliggöra trafikering av minst 740 meter långa tåg på EU:s stamnät, kallat TEN-T, senast år 2030. Målet med beslutet är att genom ökad effektivitet minska koldioxidutsläppen. För att möjliggöra gränsöverskridande trafik är frågan om kapacitetsstarka tåg av samma dignitet som exempelvis gemensamma standarder för fordonsgodkännande och signalsystem. Sverige bör därför agera nu för att få samma konkurrenskraftiga villkor som flera andra länder redan har. År 2030 bör även 1 000 eller 1 500 meter långa tåg ligga i planerna, i alla fall på vissa sträckor, exempelvis på för den för svensk industri så viktiga Fehmarn Belt-förbindelsen.

### Så skapar vi bättre förutsättningar för kapacitetsstarka godstransporter på järnväg

För att minska transportsektorns klimatpåverkande utsläpp, stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft och skapa förutsättningar för ökad kapacitet inom befintligt järnvägsnät, bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att skapa förutsättningar för mer kapacitetsstarka tåg.

Längre och tyngre godståg skulle öka effektiviteten i hela transportsystemet, innebära besparingar för näringslivets transportkostnader och minska koldioxidutsläppen. Dessutom skulle det leda till ökad punktlighet för persontrafiken. Därför bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att påskynda genomförandet av mer kapacitetsstarka godstransporter på järnväg.

Vi ser positivt på regeringens besked i infrastrukturpropositionen om att regeringen ser längre och tyngre tåg som ett effektivt sätt att stärka järnvägens konkurrenskraft och få mer gods på järnväg, men vi anser att frågan redan utretts under flera år. Det är nu dags att påbörja genomförandet. Sverige ligger redan i dag efter ett flertal andra länder, som tillåter längre tåg. Det är viktigt att den utvecklingen vänder och att vi i stället blir ett föregångsland på området.

### Våra förslag för att påskynda införande av mer kapacitetsstarka godstransporter på järnväg

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att påskynda genomförandet av längre och tyngre godståg i Sverige
- Sverige bör öka den maximalt tillåtna tåglängden, vikten och lastprofilen för att transportera gods på järnväg
- Regeringen bör agera redan nu för att svenska företag ska få samma konkurrenskraftiga villkor som flera andra länder redan har
- Trafikverket behöver öppna fler provsträckor och starta utvecklingsprojekt

---

Pia Lagerlöf  
Generalsekreterare Swedtrain

---

Björn Westerberg  
VD Tågoperatörerna

---

Staffan Rittgård  
Ordförande Sveriges Privatvagnsförening