

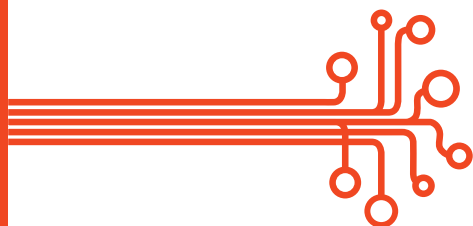
**F**ör att klara klimatutmaningen behöver många tänka om och tänka nytt när det gäller hur de reser. Fler och fler vill åka tåg till Europa – glädjande för oss på Snälltåget som kört tåg till kontinenten sedan 2012.

Vi ser stora möjligheter att öka tågresandet i och till Europa, framförallt för nöjesresor och sträckor som motsvarar flygresor på upp till 2 timmar.

För att fler ska vilja välja tåget så behöver det bli enklare att köra tåg i Europa. För samtidigt som infrastrukturen aldrig varit bättre mellan Sverige och Europa så är det svårare än någonsin för svenska tåg att köra dit. Den europeiska tågpolitiken styrs så mycket av nationella intressen och byråkratiskt krångel att utvecklingen mot ett enklare klimatsmart resande håller på att spåra ur.



## Några av de största problemen är:



### Olika standarder

Eftersom alla europeiska länder har egna signalsystem och olika hög spänning så måste vi som bedriver tågtrafik antingen byta lok när vi byter land – eller också investera stora summor i loken för att de ska kunna hantera olika signalsystem och olika spänning. Nu planeras det visserligen för det gemensamma europeiska signalsystemet, ERTMS, men vi ser oroväckande tendenser till krav på nationella anpassningar av systemet som riskerar att urholka hela idén.



### Kapacitetsbrist på spåren

Det är trångt på spåren och det är svårt att få till en tidtabell som passar resenärernas behov. Svårigheterna blir ännu större om flera länder är med och bestämmer och alla tider ska synkas. Ett sätt att komma runt svårigheten är att ta järnvägsfärjan från Trelleborg till Sassnitz i Tyskland. Med det är bara två avgångar per dag under sommaren och en enda avgång under vintern.



### Språkraven på lokförarna

Enligt gällande bestämmelser så måste lokförare kunna tala språket i det land de kör. Vilket i praktiken innebär att vi som bedriver tågtrafik måste byta lokförare varje gång vi kör in i ett nytt land eller säkerställa att våra förare även kan prata danska och tyska.



### Sova-hemma-kraven

Jo, faktiskt: det finns vilotidsregler just för järnvägen som innebär att tågpersonalen måste sova i sin bostad varannan natt. Vilket förstås innebär begränsningar för tågoperatörer när rutter och arbetsscheman för personal ska planeras.

## Unikt krångliga tåg

Exakt hur krångliga reglerna och bestämmelserna är blir tydligt om vi gör följande tankeexperiment: bredvid ett tåg mellan Sverige och Tyskland kör vi en turistbuss och låter samma verklighet som gäller för tåget också gälla för bussen.

Så fort vi kommer till Köpenhamn börjar det: för att bussen överhuvudtaget ska få köra in i landet så måste just den bussmodellen vara godkänd i Danmark. Bussen måste också köras på en speciell typ av dansk diesel. Dessutom ställs krav på att busschauffören måste kunna danska. Låt oss för argumentationens skull anta att alla krav uppfylls. Busschauffören fortsätter köra – och kan konstatera att danska vägskyltar har ett helt eget utseende och att rödljusen fungerar helt annorlunda än i Sverige. Bussen kör vidare till Tyskland. Samma sak igen: är bussen godkänd i Tyskland, kan chauffören tyska, har bussen rätt sorts diesel i tanken? Låt oss igen anta att kraven uppfylls och bussen kan fortsätta. Nya trafikskyltar, nya typer av rödljus. Och snart dags att stanna: eftersom busschauffören måste sova varannan natt hemma i sin bostad i Stockholm är det dags att byta förare så att den förste chauffören kan vända hemåt...

**Låter det galet? Det är vardagen för oss som driver tågtrafik i Europa.**

## Fyra förändringar som sätter fler Europatåg på spåret

1. Inför ett stöd för installation av signalutrustning i de tåg som trafikerar kontinenten och säkra att det EU-gemensamma signal-systemet ERTMS verkligen blir gemensamt, att det blir en standard utan nationella undantag.
2. Stöd järnvägsfärjor mellan Sverige och Tyskland för att undvika flaskhalsar i Danmark och öka kapaciteten till Europa.
3. Inför engelska som gemensamt språk för internationell tågtrafik.
4. Jämställ lokförare och annan tågpersonal med andra yrkesförare – slopa lagkravet på att tågpersonal måste sova hemma varannan natt.

# Så kan fler ta tåget till Europa

Aldrig har så många svenskar velat ta tåget till Europa.

Aldrig har det funnits så bra järnvägsinfrastruktur mellan Sverige och kontinenten.

Och aldrig har det varit så krångligt att köra tåg till Europa som nu.