

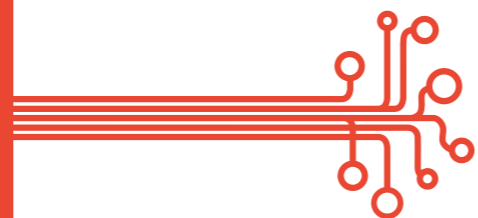
För att klara klimatutmaningen behöver många tänka om och tänka nytt när det gäller hur de reser. Fler och fler vill åka tåg till Europa – glädjande för oss på Snälltåget som kört tåg till kontinenten sedan 2012.

Vi ser stora möjligheter att öka tågresandet i och till Europa, framförallt för nöjesresor och framförallt resor på de sträckor som motsvarar upp till två-tre timmars flygresor.

Men för att fler ska vilja välja tåget så behöver det bli enklare att köra tåg i Europa. För samtidigt som tågförbindelserna 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 för signalsystemen

Eftersom alla europeiska länder har egna signalsystem 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. (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.)



Olika elektriska standarder

Olika länder driver sina tåg med olika hög spänning. Vilket, precis som i fallet med signalsystemen, innebär att vi antingen behöver byta lok eller investera i befintliga lok så att de kan klara av att hantera olika spänning.



Kraven på loken

Idag måste lok godkännas i de länder där de ska köras, vilket är en administrativt tung och dyr process. Det finns visserligen en EU-standard för tågfordon, men den omfattar i princip bara nya fordon och eftersom lok har en livslängd på 25-30 år så innebär det många lok som inte omfattas av standarden – och som då måste gå igenom den omständliga godkännandeprocessen istället.



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.



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 vägs skyltar 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 radhuset i Stockholm är det dags att byta förare så att den förste chauffören kan vända hemåt...

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

Fem förändringar som sätter fler Europatåg på spåret

1. Säkra att det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS verkligen blir gemensamt, att det blir en standard utan nationella undantag.
2. Förenkla godkännandeprocessen för spårfordon så att ett fordon godkänns i flera europeiska länder istället för att behöva godkännanden i varje land.
3. Jämställ lokförare och annan tågpersonal med andra yrkesförare – slopa lagkravet på att tågpersonal måste sova hemma varannan natt.
4. Inför engelska som gemensamt språk för internationell tågtrafik (eller tillåt tolkar ombord enligt samma modell som lotsar inom sjöfarten).
5. Satsa på stöd till tågfärjor mellan Sverige och Tyskland för att undvika flaskhalsar i Danmark och öka kapaciteten till Europa.

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.