



2020-01-17 14:31 CET

Nattågstrafik till Europa och stambanefinansiering

I veckan lanserades [Trafikverkets delredovisning av regeringsuppdraget Nattågstrafik till Europa](#). Det här är intressant läsning för den som engagerat sig i utvecklingen av gränsöverskridande tågtrafik de senaste åren. Nu testas på riktigt Europas avreglering av persontågsmarknaden. Vilka strukturer och praktiska arrangemang är nödvändiga för gränsöverskridande nattågstrafik och för upphandling därav? Delredovisningen innehåller en hel del preliminära svar. Förutsättningarna för gods- och persontrafik genom ”flaskhalsen Danmark” blir kritisk för framtiden, liksom hur tågfärjetrafiken kan säkerställas. Det kommer en slutredovisning i april och vi ser fram emot en analys av den potentiella marknadsutvecklingen – där tåget äntligen återtar långväga resenärer från flyget – och av hur nattågsresandet kan permanentas i kommersiell drift. Därmed bör även de potentiellt stora

klimateffekterna analyseras grundligt. I sammanhanget är det värt att notera att Kommissionens vice ordförande Frans Timmermans avser prioritera nattåg i Europa inom ramen för EU:s Green Deal. Vi vill resa med tåg – [det visar de senaste årens kraftiga tillväxt för tågresandet](#), som dessvärre systematiskt underskattats. Läs mer om nattågstrafiken [i en separat artikel](#).

Möjligheterna för nattågstrafiken är intimt förknippade med infrastrukturens förutsättningar. Vi har en föråldrad järnväg. [Som Crister Fritzson framhöll på DI Debatt den 12 januari](#) är resandetiden Stockholm – Malmö helt central för att öka det långväga tågresandet till Europa. Om mindre än 8 år står Fehmarn Bält-förbindelsen klar. Därför är det glädjande att maskineriet för att snabbare få nya stambanor på plats, [genom finansiering utanför anslagsbudgeten, nu äntligen kommit igång](#). Ramen för finansminister Magdalena Anderssons förslag är 205 miljarder kronor för projektet nya stambanor Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö och tankar finns om en projektorganisation som är separat från Trafikverket. Stöd med finansiering och samhällsekonomisk analys från Europeiska Investeringsbanken (EIB) har ännu inte aktualiserats. Vår bedömning är att goda förutsättningar finns för ett EIB-engagemang men också för mer kostnadseffektiv utbyggnad än nuvarande förslag. Och ja, det investeras fortfarande tungt i EU:s järnvägssystem, läs exempelvis om [Tysklands 900-miljarderssatsning](#).

Tågresandet överträffar alla prognoser och vi ser fram emot en seriös debatt – alla riksdagens partier har ett ansvar här – om utvecklingen av den svenska järnvägen för både gods- och persontrafiken. Det är väl känt att Sveriges finansminister basar över urstarka finanser. Nya stambanor ger effekter som vida överträffar vad begränsade samhällsekonomiska kalkyler antyder.

Nu är det upp till Stockholm, både i egenskap av säte för rikspolitiken och för våra lokala beslutsfattare och näringslivsintressen. En storstadsregion som Stockholm kan inte bortse ifrån sitt perifera läge i norra Europa. Give us hope, Stockholm!

Tågföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation för tågbranschen. Järnvägen är ett långsiktigt hållbart transportsätt som kan erbjuda snabba, säkra, bekväma och effektiva transporter.

Kontaktpersoner



Gustaf Engstrand

Näringspolitisk chef

Policyfrågor, EU/CER

gustaf.engstrand@tagforetagen.se

070-996 17 99



Björn Westerberg

Presskontakt

Branschchef

bjorn.westerberg@tagforetagen.se

08-762 67 11

073-802 67 11