



## Framtidssäkring av transportsystemet

Efter mer än tre års förhandlingar har EU:s nya reglering av buller från godsvagnar beslutats den 31 januari 2019 med ett relativt bra resultat för Sverige. Vi vill tacka alla som bidragit, inte minst i den intensiva slutfasen, [se separat artikel](#).

73-punktsöverenskommelsen och den därefter följande regeringsförklaringen styr mot en bred överenskommelse om att satsa på snabb utbyggnad av nya stambanor Stockholm, Göteborg och Malmö med finansiering utanför anslagsbudgeten. De sista dagarna har frågan debatterats och ett stort antal av dagstidningarnas ledarsidor ställer sig tydligt bakom satsningen och lyfter finansieringsfrågan. Några alternativ har utkristalliserats:

1. Lånefinansiering genom ökning av statens skuldsättning för framtidsinriktade investeringar
2. Öronmärkta banavgifter enligt modell för bygget av Öresundsbron
3. Gröna obligationer i Riksgäldens regi riktade till företag och privatpersoner

Nu återstår att se om Tomas Eneroth med det nya infrastrukturdepartementet kan vinna en långsiktig seger för oss alla i dialog med finansdepartementet. Slutresultatet måste bli en separat budget och en parallell projektorganisation så att satsningen på nya stambanor inte tränger undan andra angelägna infrastrukturprojekt.

Deutsche Bahn arrangerar sedan 2007 ett årligt symposium inriktat mot konkurrens- och regleringsfrågor för järnvägssektorn. 2019 markerar 25-årsjubileet av den stora järnvägsreform som inleddes 1994 när västtyska Bundesbahn och östtyska Reichsbahn slogs ihop och bildade Deutsche Bahn AG. Syftet var att ur de tidigare myndighetsstrukturerna skapa en modern företagsekonomiskt sund koncern. För nog ska omstruktureringen ses mot bakgrund av att den totala skuldsättningen uppgick till 34 mdr Euro och att personalkostnaderna i början av 1990-talet översteg intäkterna med mer än 50 procent. Det är intressant att Tyskland valde en påtagligt annorlunda – integrerad – modell jämfört med Sverige, där Banverket separerades från affärsverket SJ redan några år tidigare. Tyska transportministern Andreas Scheuer och DB:s VD Richard Lutz bekräftade båda att reformen och de efterföljande avregleringarna varit lyckade och har stärkt järnvägen som helhet. På Tysklands järnvägsnät kör idag mer än 400 tågoperatörer passagerar- och godstrafik.

Det är tydligt att de tyska och svenska järnvägssystemen idag har liknande utmaningar. Punktligheten, kapacitetsbristen, kostnadstrycket och digitaliseringens möjligheter står högt på den politiska agendan i båda länderna. DB har de senaste månaderna fått negativa rubriker till följd av en allt sämre punktlighet. Det finns mycket man kan förbättra i den dagliga planeringen men grunden är – liksom i Sverige – eftersatta investeringar och kapacitetsbegränsningar eftersom trafiken ständigt ökar och underhållsbehovet är akut. Det finns dock ett påtagligt partnerskap mellan transportministern och DB:s ledning, man har under de senaste veckorna haft en serie möten som syftar till att få till en lösning på det krisartade läge som uppstått. Den nyöppnade höghastighetssträckan Berlin – München, där resandetalen är dubbelt så höga mot förväntat i prognoser, fungerar dock som ett mycket positivt exempel på hur en lyckad satsning ser ut. Järnvägens möjligheter att vara ryggraden i det framtidssäkrade transportsystemet bekräftas.

Vi noterar att både i Bryssel och Berlin är EU-kommissionen, Tyska ministrar, DB:s ledning och andra tågoperatörer väl medvetna om de utmaningar som finns och ser man åren fram till 2030 som "The decade of Transformation" där omfattande satsningarna på järnvägen i Europa kommer att spela en avgörande roll för att nå klimatmålen.

Vi kan också vidarebefordra en hälsning från Europa att Greta Thunberg har nått fram med besked, alla frågar om Greta och beundrar hennes mod.

Björn Westerberg och Gustaf Engstrand

---

## Transportpolitik

### Därför ska vi bygga för riktigt snabba tåg

28 januari 2019 – Bohuslänningen

Ledare – Nya stambanor behövs i vilket fall som helst. Januariöverenskommelsen mellan S, MP, C och L är 16 sidor lång. En av de största satsningarna tar dock bara upp en enda mening: nya stambanor för höghastighetståg ska byggas. [Läs mer på bohuslaningen.se](#)

### Kan inte vänta 25 år

26 januari 2019 – Upsala nya tidning

LEDARE. Problemen med järnvägen i Sverige finns också här och nu. [Läs mer på unt.se](#)

### Sveriges regering lovar att det ska bli enklare att ta tåget till Europa

24 januari 2019 – MSN

"Utlandsresor med tåg förenklas – fler ska kunna ta tåget till kontinenten", lovade statminister Löfven i regeringsförklaringen i riksdagen i måndags. Löftet kommer efter ett år av klimatoro och upprördhet i såväl medier som miljöorganisationer över att praktiskt taget alla direkttåg från Sverige till kontinenten sedan flera år tillbaka dragits in. [Läs mer på msn.com](#)

---

## Klimat och miljö

### Ta er tid att lyssna på Greta Thunberg

25 januari 2019 – Expressen

En knapp tusenlapp tur och retur för några timmars flygning. Över 7 000 kronor för åttio timmar på tåg. Med 12-13 byten. Till och från samma destination. Jag har ett ärende till Sevilla i slutet av februari och försöker boka biljetter. Det är inte lätt och det är inte billigt att resa miljösnålt. [Läs mer på expressen.se](#)

---

## Höghastighetsbanor

### Ministern: Kan inte vänta - måste ha höghastighetståg

28 januari 2019 – Dagens infrastruktur

Finansieringen av höghastighetsbanor måste förhandlas fram snarast, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) till SvD Näringsliv. [Läs mer på dagensinfrastruktur.se](#)

### Ledare: Låna för tåg. De som åker kan betala.

28 januari 2019 – Sydsvenskan

Tåg förknippas ofta med frustrerande väntan. Men Tomas Eneroth (S) tycks nu vara inställd på snabbare ryck. Det brådskar att komma vidare i processen för höghastighetsbanor mellan landets tre största

städer, konstaterar infrastrukturministern. [Läs mer på sydsvenskan.se](#)

## Prognos: Snabbanan ger fler Öresundståg

26 januari 2019 – Skånska dagbladet

Samhällsutvecklingen i Eslöv och Höör gynnas med en ny stambana för höghastighetståg mellan Malmö och Stockholm. Den prognosen gör en konsultfirma i en rapport som beställts av Region Skåne. Enligt rapporten blir de Öresundståg som idag stannar i Eslöv och Höör kvar på Södra stambanan och de blir till och med fler än idag. [Läs mer på skd.se](#)

## Joakim Broman: Snabba tåg är framtiden för Sverige

27 januari 2019 – Hallandsposten

Ledare. Bygg för snabbtågen – och gör det så snabbt som möjligt. [Läs mer på hallandsposten.se](#)

## C och MP vill skynda på höghastighetstågen i Skåne

24 januari 2019 – Sydsvenskan

Centern och Miljöpartiet försöker nu få med sig fem andra partier på att tidigarelägga utbyggnaden av en ny höghastighetsbana mellan Lund och Hässleholm. Det kan skynda på hela satsningen. [Läs mer på sydsvenskan.se](#)

## Låna till snabbtågen

23 januari 2019 – Dagens industri

DEBATT. Överenskommelsen mellan S, MP, C och L slår fast att stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och finansieringsdiskussionerna återupptas. För en så omfattande investering räcker inte Trafikverkets investeringsbudget, skriver företrädare för fyra handelskamrar. [Läs mer på di.se](#)

---

## Järnvägsföretag

### Budgivarna flockas - miljardstrid om dalaföretaget

29 januari 2019 – Dagens industri

En försäljning av familjeföretaget Dellner Couplers med säte i Dalarna är i full gång, och Di kan nu avslöja att den tyska bromssystemmakaren Knorr-Bremse är en av aktörerna som slåss om tågdelstillverkaren. [Läs mer på di.se](#)

### SJ är Europas mest digitala reseföretag

29 januari 2019 – IT-retail

SJ rankas som Europas mest digitala reseföretag av Management-konsultföretaget BearingPoint i deras mätning Digital Leaders in Europe 2019. [Läs mer på it-retail.se](#)

### Hög punktlighet för MTR Express på sträckan Stockholm-Göteborg

11 januari 2019 – Järnvägsnyheter

MTR Express var punktligast av samtliga tåg- och flygbolag på sträckan Stockholm-Göteborg även för helåret 2018. Trots en mycket tuff sommar med infrastrukturutmaningar visar utfallet för helåret 2018 att det klimatsmarta alternativet också är det mest punktliga. Jämförelsen gäller MTR Express och SJ:s snabbtåg samt SAS, BRA och Norwegian. [Läs mer på jarnvagsnyheter.se](#)

[PRENUMERERA](#)

[AVREGISTRERA](#)

Tågoperatörerna, Sturegatan 11, Box 555 45, 102 04 Stockholm  
Telefon: 08-762 67 11, [info@tagoperatorerna.se](mailto:info@tagoperatorerna.se), [tagoperatorerna.se](http://tagoperatorerna.se)