



## Europaforum Norra Sveriges synpunkter på EU-kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet

*Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.*

Europaforum Norra Sverige (EFNS) välkomnar EU-kommissionens pågående arbete med att ta fram förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, som är en del av EU:s gemensamma arbete med att öka gröna godstransporter samt lösa de mångfacetterade utmaningar som järnvägstransportsektorn står inför.

Förslaget speglar i stort sett den utveckling som sedan flera år tillbaka bedrivs gemensamt av infrastrukturförvaltarna i Europa. Generellt kan konstateras att en ökning av effektiva, gränsöverskridande järnvägstransporter av både människor och gods har god potential att bidra till önskvärd reduktion av transporternas klimatpåverkan och samtidigt stärka Europas ekonomi. Detta gäller även intermodala transporter där järnväg ingår. En väl fungerande modell för tilldelning av järnvägskapacitet är väsentlig för att transporterna ska möta marknadens reella efterfrågan och kunna genomföras på ett pålitligt sätt, vilket är avgörande för järnvägens attraktionskraft.

Åtgärderna i förslaget går även i linje med kommissionens arbete med att uppgradera det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) med högre krav på infrastrukturstandard samt en integration av de olika transportsätten i transportsystemen. Kommissionen har i sin strategi för hållbar och smart mobilitet satt upp mål för att öka godstrafiken på järnväg med 50 procent till 2030 för att sedan fördubblas mellan 2030 och 2050, samt en ambition om att fördubbla trafiken med höghastighetsståg (vilket för svenskt vidkommande definieras med hastigheter från 250 km/h) till 2030 och tredubbla densamma till 2050.

EFNS har i inspelet primärt valt att fokusera på de delar av förordningen som rör kapacitetstilldelning samt gränsöverskridande trafik, då trafiken i våra regioner är omfattande och bedöms öka samt i hög utsträckning är en blandning av godstrafik, regional pendling och långväga tågresor. Yttrandet ställer även frågor kring vem/vilka som omfattas av ansvarsbördan som förslaget ställer på infrastrukturförvaltare och det utrymme som finns för regionerna att jobba med det ansvar de har att styra mot ett transporteffektivt samhälle.



## Övergripande inspel och medskick

- EFNS välkomnar att EU-kommissionen föreslår tydliga mål för en ökad överflyttning av transporter till järnväg. Ska EU nå de uppsatta klimatmålen är en övergång till klimatneutrala transporter en avgörande faktor.
- EFNS ställer sig positiv till de skrivningar i förslaget som skulle möjliggöra för och stärka dialogen mellan infrastrukturförvaltare och infrastrukturanvändare för att lösa kapacitetsproblem och utmaningar.
- EFNS ser nyttan av förslaget om ett enhetligt transportsystem som kommer att underlätta de gränsöverskridande transporterna.
- EFNS anser att det är väsentligt att intermodala noder och hamnar ingår i transportplaneringen, samt att framtida samordning av lagstiftning även bör omfatta nodernas betydelse för ett effektivt kapacitetsutnyttjande i transportsystemet.
- Medlemsstaternas beredskaps- och försvarsorganisationer bör inkluderas i dialogen och planeringen av gränsöverskridande trafik för att säkerställa att frågor om militärt försvar, beredskap och rörlighet tas med implementeringen av förslaget.

## Begränsad infrastruktur och otillräckliga investeringar

Kapacitetsbristen inom järnvägstransportsektorn är ett välkänt problem som kräver omedelbara åtgärder. Tyvärr har kapacitetsutmaningarna lett till trängsel, förseningar och nedsatt servicekvalitet. De krav som förslaget ställer på tillgänglig kapacitet i järnvägsnätet skulle innebära större påfrestningar på stora delar av svensk järnväg, som historiskt erhållit otillräckliga resurser för åtgärder såsom underhåll och investering. Detta inkluderar den stora förekomsten av enkelspåriga banor, smala tunnlar eller broar som inte klarar moderna tåg, för få mötesspår samt stationer med begränsad kapacitet som ej når upp till den standard som sätts enligt TEN-T. Vid inrättande av en ny förordning behövs det därför tidsutrymme för en succesiv implementering som ger staterna möjlighet att beta av den stora underhållsskulden innan man utsätter järnvägsnätet för mer belastning som försvårar möjligheten att utföra nödvändiga åtgärder, för att säkerställa ett kvalitativt och effektivt kapacitetsutnyttjande.

I övrigt ser EFNS positivt på de öppningar som förslaget föreslår för att förra samman processen med kapacitetstildelning med långsiktiga investeringar och underhåll av järnvägsnätet. Enligt förslaget kommer detta att ske genom att ställa krav på infrastrukturförvaltaren att utföra kapacitetsanalyser och upprätta åtgärdsplaner för överbelastade banor tillsammans med sökande. Då det råder stor heterogenitet inom den europeiska järnvägsmarknaden bör processer som främjar dialog och samråd mellan infrastrukturförvaltare och de som ska använda järnvägssystemet allt för att underlätta tillämpningen.

Förordningen ger i flera avseenden rum och möjlighet för infrastrukturförvaltaren och medlemsländer att ta fram prioriteringar för vad järnvägstrafiken bör uppnå. På nationell nivå bör man beakta förordningens effekt på hela transportnätet för att få till ett fungerande



kapacitetsnyttjande. Framför allt gällande godstrafik som i Sverige ofta uppstår vid regionala banor utanför TEN-T nätet och som sedan ska vidare med gränsöverskridande transporter via stornätets järnvägar eller hamnar. Samordning behöver finnas för hela transportnätet för effektiv användning av befintlig kapacitet. Möjliga utfall av detta skulle kunna vara att inkludera optimerade tidtabeller, samordnande av underhållsarbete och förbättrad fördelning av kapacitet mellan olika aktörer. Att öka kapaciteten kräver omfattande investeringar, som till exempel utbyggnad av befintliga banor men också förstärkning av viktig infrastruktur utanför järnvägsnätet så som funktionella transportnoder, hamnar och terminaler. Utbyggnaden av moderna digitala trafiksystem i alla nivåer av trafikledningen är av största vikt.

Förordningen ställer inga krav på att nationella processer så som att framtagandet av nationella planer ska beakta de processer som beskrivs inom förordningen. Förslaget beskriver väldigt lite hur järnvägsnätet hänger ihop med det övergripande transportsystemet. För att minska stora diskrepanser bör man från medlemsstaterna föra samman arbetet med strategiska långsiktig planering för infrastrukturen med investering- och underhållsarbetet, arbetet med kapacitetstilldelning samt beredskapsplaneringen som beskrivs i förslaget. På detta sätt kan man få en översyn över transportövergripande mål som finns och förhindra oförenligheter i det trafikslagsövergripande arbetet och planen.

Vidare nämner förslaget genomgående infrastrukturförvaltarens roll och ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur. Vi ställer oss kritiska till att förslaget inte gör några avgränsningar i vilka infrastrukturförvaltare som bör omfattas. I Sverige är Trafikverket den nationella infrastrukturförvaltaren men det finns också ett stort antal andra infrastrukturförvaltare, till exempel företag eller kommuner som äger egen järnvägsanläggning, kombiterminaler eller hamnar.

### **Gränsöverskridande trafik och internationell samordning**

Gränsöverskridande järnvägstrafik är komplex på grund av regionala skillnader, implementering av regler, organisatoriska strukturer, geografiska utmaningar och behovet av att samordna mellan länder med olika förutsättningar. För att underlätta gränsöverskridande trafik är det betydelsefullt att ha en öppen dialog mellan olika intressenter, inklusive transportköpare, leverantörer och infrastrukturägare, både inom och mellan medlemsländer. Harmonisering av regler och samarbete med tredjeländer, är en viktig faktor för att främja en smidig gränsöverskridande trafik. I det fortsatta arbetet med framtagandet av förordningen är arbetet med harmoniseringen av regler och standarder mellan EU och tredjeland en viktig fråga. Vid implementeringen av förordningen bör man även särskilt beakta de utmaningar som finns när det gäller gränsövergångar till Finland då de påverkas negativt genom dess geografiska och tekniska isolering från det europeiska järnvägsnätet.

Att stärka den internationella tillgängligheten är viktig även för EU:s mer perifera geografier för den fortsatta utvecklingen och för att kunna attrahera utländska investeringar, upprätthålla turismnäringen, attrahera utländsk arbetskraft samt säkerställa näringslivet tillgång till internationella export- och samarbetsmarknader.

EU står inför ett nytt säkerhetspolitiskt läge där militära krav och behov inom järnvägstransportsektorn är en av flera kritiska komponenter. Medlemsstaternas



beredskaps- och försvarsorganisationer bör därför inkluderas i dialogen och planeringen av gränsöverskridande trafik för att säkerställa att frågor om militärt försvar, beredskap och rörlighet tas med implementeringen av förslaget. Förordningen bör även beakta de mål som togs fram inom ramen för EU-kommissionens handlingsplan för militär rörlighet 2.0, som en vägledande ram för att hantera militära aspekter av järnvägstransporter utöver det som beskrivs i artikel 47 om hantering av kapacitetstilldelning vid krissituationer.

### **Antaget av Europaforum Norra Sverige 9 november 2023**

**Jonas Andersson (S)**  
Region Jämtland Härjedalen

**Elise Ryder Wikén (M)**  
Region Jämtland Härjedalen

**Lars-Gunnar Nordlander (S)**  
Kommunförbundet i  
Jämtland Härjedalen

**Daniel Danielsson (C)**  
Kommunförbundet i  
Jämtland Härjedalen

**Åsa Ågren Wikström (M)**  
Region Västerbotten

**Rickard Carstedt (S)**  
Region Västerbotten

**Ann Åström (S)**  
Region Västerbotten

**Anders Öberg (S)**  
Region Norrbotten

**Isak Utsi (S)**  
Norrbottens Kommuner

**Ulrica Hammarström (S)**  
Norrbottens Kommuner

**Mats Hellhoff (SD)**  
Region Västernorrland

**Jonny Lundin (C)**  
Region Västernorrland

**Erik Lövgren (S)**  
Kommunförbundet  
Västernorrland