

Botniska korridorens yttrande över kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Från: Samarbetet Botniska korridoren

Datum: 27 september 2023

Ert diarienummer: LI2023/02909

Botniska korridoren 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.

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 med 50 procent till 2030 för att sedan fördubblas mellan 2030 och 2050, samt en ambition om att fördubbla trafiken med höghastighetståg (vilket för svenskt vidkommande definieras med hastigheter från 250 km/h) till 2030 och tredubbla densamma till 2050.

I vårt yttrande har vi primärt valt att fokusera på de delar av förordningen som rör kapacitetstilldelning samt gränsöverskridande trafik, dels då trafiken i våra regioner är omfattande och bedöms öka samt i hög utsträckning är en blandning av godstrafik, regional pendling och långväga tågresor, dels då vår gemensamma geografi täcker 72 procent av landets yta och har tre av Sveriges fyra järnvägskopplingar till Norge och den enda landkopplingen till Finland. Yttrandet ställer även frågor kring vem/vilka som omfattas av ansvarsbördan som förslaget ställer på infrastrukturförvaltar och det utrymme som finns för regionerna att jobba med det ansvar de har att styra mot ett transporteffektivt samhälle.

Övergripande inspel och medskick

- Botniska korridoren tillstyrker de delar av förordning som försöker ställa processen med underhålls- och inventeringsarbetet i relation till kapacitetstilldelningen.
- Botniska korridoren ställer oss positiva till de skrivningar i förslaget som skulle möjliggöra för och stärka dialogen mellan infrastrukturförvaltare och infrastrukturanvändare för att lösa kapacitetsproblem och -utmaningar.
- Botniska korridoren anser att kommissionen bör i framtiden aktsamt använda sig av delegerade akter för att säkerställa att kapacitetsplaneringen fortsatt utgår från resenärernas och transportköparnas egentliga önskemål och behov.
- Botniska korridoren anser att alla Trafikverkets identifierade huvudstråk genom landet bör inkluderas i Sveriges kapacitetsplanering och tillämpning av förordningen, för att uppnå ett effektivt transportsystem för hela Sverige.

- Botniska korridoren anser att det är väsentligt att intermodala noder och hamnar ingår i transportplanering. Samt att framtida samordning av lagstiftning bör även omfatta nodernas betydelse för ett effektivt kapacitetsutnyttjande i transportsystemet.
- Botniska korridoren anser att man bör göra en nationell översyn över de prioriterade mål som finns för att förhindra onödiga målkonflikter i användning av järnvägsnätet.
- Botniska korridoren anser att Trafikverket bör beakta de möjligheter som finns i förordningen att säkerställa att de intentioner som gavs vid beslut av regionala transportplaner tas till hänsyn vid tilldelning av kapacitet.
- Botniska korridoren anser att det i förslaget behöver förtydligas vilka infrastrukturförvaltare som bedöms beröras av förslaget och att dessa även identifieras på svensk nivå för att innebörden av förordningen ska kunna kommuniceras med berörda aktörer.
- Botniska korridoren anser att Trafikverket bör i samverkan med andra nordiska infrastrukturförvaltare jobba för smidiga gränsövergångar.
- Botniska korridoren anser att Trafikverket samt regering bör jobba för att i tidiga skeden få med Försvarsmaktens behov av järnvägsinfrastruktur.

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 otillräckligt med underhåll och investering. Detta inkluderar 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 förordning behövs det därför ges utrymme för en succesiv implementering som ger Trafikverket 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 Botniska korridoren positivt på de öppningar som förslaget ger för att föra samman processen med kapacitetstilldelning med långsiktiga investeringar och underhåll av järnvägsnätet. Detta görs i förslaget 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 gå före försök att införa hårda regelverk och lagar i form av delegerade akter i ett redan komplext system.

Nationella mål för järnvägstrafiken

Det finns många möjliga behov och på samma sätt möjliga mål och primära användningar av järnvägsinfrastrukturen. 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 kapacitetsutnyttjande. Framför allt gällande godstrafiken som i Sverige ofta uppstår vid regionala banor utanför TEN-T nätet som sedan ska vidare med gränsöverskridande transporter via stamnätets järnvägar eller hamnar. Ett redan framtaget systemperspektiv som Trafikverket kan utgå från är de 8 huvudstråk som identifieras i Trafikverkets genomförandeplan för åren 2023–2028. Att

missa att ta med analyser kring hur samordning bör se ut för hela transportnätet, kan leda till ineffektiv användning av befintlig kapacitet. Möjliga utfall av detta inkluderar suboptimala tidtabeller, dålig samordning av underhållsarbete och problem med att fördela 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 urban noder, hamnar och terminaler. Finansiering och politisk vilja är avgörande för att genomföra sådana investeringar.

Förordningen ställer inga krav på att nationella processer så som framtagandet av nationella planer ska beakta de processer som beskrivs inom förordningen. Förslaget beskriver även väldigt lite hur järnvägsnätet hänger ihop med det övergripande transportsystemet. För att minska stora diskrepanser bör man från svenskt håll jobba för att 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.

Regionala och kommunala behov av järnvägsinfrastrukturen

Regionerna har inget ansvar eller uppdrag att samordna sig i en större interregional kontext samtidigt som de frågor som hanteras i de regionala utvecklingsstrategierna oftast är beroende av utveckling utanför det egna länet och ibland det egna landet. Infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet hänger ihop i ett regionalt, nationellt och internationellt system vars relevans och effektivitet är beroende av exempelvis harmonisering och standardisering för både gods- och persontrafik. Regionerna har dock enligt lag tydliga skyldigheter att garantera tillgängligheten av kollektivtrafik samt står ofta med som finansiärer av viktig infrastruktur på järnvägen. Man bör därför vid svensk implementering utnyttja de skrivningar som finns i förordningen så som artikel 31.8 som möjliggjort för längre ramtilldelningar som i undantagsfall även kan överstiga en period på 15 år vid omfattande och långsiktiga investeringar av kommuner och regioner.

Vidare nämner förslaget genomgående infrastrukturförvaltarens roll och ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur. Vi ställer kritiskt till att förslaget inte gör några avgränsningar i vilka infrastrukturförvaltare som omfattas av förslaget. 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, så som Norge, är också en viktig faktor för att främja en smidig gränsöverskridande trafik. I framtagandet av förordningen bör man fortsatt arbetet med harmoniseringen av regler och standarder mellan EU och tredjeländer. Vid implementeringen av förordningen bör man även särskilt beakta de utmaningar som finns när det gäller gränsövergångar till Finland då de påverkas negativt av deras geografiska och tekniska isolering från det europeiska järnvägsnätet.

Att stärka den internationella tillgängligheten är viktigt för Botniska korridorerna och Sveriges fortsatta utveckling då det finns ett behov att säkerställa en god tillgänglighet för att kunna attrahera utländska investering, upprätthålla turismnäringen, attrahera utländsk arbetskraft samt säkerställa näringslivet tillgång till internationella export- och samarbetsmarknader. Att säkerställa fungerande gränsövergångar till Norge och Finland är särskilt viktigt i Botniska korridorerna geografi.

Försvarsmaktens behov av järnvägsinfrastrukturen

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

Tillsammans representerar vi 72 procent av landets yta

Samarbetet Botniska korridoren arbetar för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridoren utgör förlängningen av EU:s stomnätsskorridorer Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön norrut och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken. Samarbetet fokuserar på järnvägsskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen.

Våra huvudsakliga mål är att stomnätsskorridoren Skandinavien Medelhavet ska vara utbyggt till 2030 och att det övergripande nätet ska vara färdigt till 2050.

Samarbetet Botniska korridoren utgår från regionernas uppdrag, avgränsningar och prioriteringar. Utgångspunkten för arbetet formuleras i respektive regions regionala utvecklingsstrategi (RUS) och följer därigenom respektive regions prioriteringar inom utpekade områden.

Bakom samarbetet Botniska korridoren står regionerna Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Örebro län.

Läs mer oss på: <https://bothnianscorridor.com>.

Jonny Lundin (C),
Region Västernorrland
Botniska korridorerna
ordförande

Jan Boman (S),
Region Dalarna

Alexander Hägg (M),
Region Gävleborg

Jonas Andersson (S),
Region Jämtland
Härjedalen

Anders Öberg (S),
Region Norrbotten

Richard Carstedt (S),
Region Västerbotten

Magnus Lagergren (KD),
Region Örebro Län

Henric Fuchs,
Botniska korridoren
Verksamhetsledare