

**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**

Ev. Adress

Postnummer Postort

## Remissvar avseende kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet

---

Region Dalarna välkomnar möjligheten att svara på denna remiss.

Region Dalarna svarar utifrån uppdraget som regionalt utvecklingsansvarig med utgångspunkt i målsättningarna i den regionala utvecklingsstrategin (Dalastrategin 2030) om ett konkurrenskraftigt, klimatsmart och sammanhållet Dalarna.

Utveckling av transportinfrastrukturen är avgörande för Dalarnas utvecklingskraft och för den gröna industrialisering som pågår i länet och i Sverige. Region Dalarna ingår i det storregionala Godstransportrådet som drivs i samarbete mellan Trafikverket och Mälardalsrådet, där Region Dalarna är associerad medlem. Region Dalarna är även en av de sju regionerna i samarbetet Botniska korridoren, med fokus på utbyggd järnvägsinfrastruktur och förbättrade gränsöverskridande transporter. Region Dalarna står även bakom Botniska korridorens remissvar.

### Region Dalarnas synpunkter

#### En ökad europeisk förvaltning och samordning

Region Dalarna ser positivt på kommissionens målsättning att en ny förordning ska underlätta för gränsöverskridande transporter och bidra till genomförandet av EUs Strategi för hållbar och smart mobilitet från 2020 och den Gröna given från 2021.

Region Dalarna stödjer arbetet för ett modalt skifte för godstrafiken, där andelen godstransporter på järnväg ska fördubblas till 2030, liksom arbetet för ett mer effektivt nyttjande av järnvägskapaciteten och minskning av koldioxidutsläpp.

Region Dalarna anser att en mer långsiktig planeringsprocess och harmonisering av regler kan leda till ett flertal positiva effekter för såväl person- som godstrafik i form av bättre tillförlitlighet och punktlighet samt ett mer sömlöst system.

## **Helhetsperspektiv på regional, nationell och europeisk nivå – krav på långsiktig finansiering för investeringar och underhåll**

En hög nationell och internationell tillgänglighet är avgörande för den gröna industrialisering som pågår i Sverige. Dagens kapacitetsbrist medför trängsel, förseningar och osäkerheter för varuägare och transportköpare. Det behövs ökad kapacitet för att öka järnvägens konkurrenskraft och tillförlitlighet, för såväl transittrafik i gränsöverskridande stråk som för den trafik som genereras regionalt, för såväl gods- som persontrafik.

Att öka kapaciteten kommer kräva såväl underhåll som omfattande investeringar inklusive utbyggnad av befintliga banor, byggande av nya spår och stationer och modernisering av digitala system. Förslaget betonar att planering och koordinering av banarbeten ska ske tidigare än i nuläget, vilket kräver en tidigare medelstilldelning för åtgärder.

Allt detta kommer sammantaget skapa ett stort behov av en svensk sammanhållen strategiskt långsiktig planering för såväl investerings- som underhållsåtgärder för ökad kapacitet, i en ny sorts planeringsprocess.

Region Dalarna anser att denna nya planering måste ske i ett fortsatt systemperspektiv och en tydlig nationell inriktning om vad järnvägen ska användas till. I denna inriktning måste samhällets och näringslivets olika behov vägas samman. Såväl regional kollektivtrafik som långväga person- och godstrafik, såväl kommersiell som offentligt upphandlad trafik, måste ges rimliga planeringsförutsättningar. Det är viktigt att föra dialog med regionerna som har det regionala utvecklingsuppdraget och är samordnare av regional rumslig planering, utifrån såväl gods- som persontrafikperspektiv. Region Dalarna är gärna en aktiv part i utvecklingen av en sådan process.

## **Kollektivtrafik och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna**

Nuvarande process för kapacitetstilldelning är alltför kortsiktig, ineffektiv och långsam. Störningar i långväga trafik drabbar även regional kollektivtrafik.

Kollektivtrafikmyndigheternas befintliga process med att utarbeta och fastställa regionala trafikförsörjningsprogram bör integreras med den framtida strategiska kapacitetsplanering som beskrivs i förordningsförslaget.

Region Dalarna anser att det i nya förordningen ska framgå att det även fortsättningsvis är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ska ha uppdraget att beskriva behovet av regionaltåg i den kommande kapacitetsplaneringen.

### **Nationella tillämpningar utöver TEN-Ts stomnät och utökade stomnät**

Enligt förslaget kan nationerna välja om man vill tillämpa förordningen strikt på TEN-T-nätets stomnät och det utökade stomnät eller om man vill utöka tillämpningen till andra sträckor och noder i det nationella nätet.

För att få till ett fungerande kapacitetsnyttjande är det viktigt att se till hela systemet, framförallt gällande godstrafiken som i Sverige ofta uppstår vid regionala banor utanför TEN-T men ska vidare för gränsöverskridande transport via stomnätets järnvägar eller hamnar. I Dalarna utgör Borlänge med sin rangerbangård och kombiterminal en viktig transportnod för såväl Mälardalen som för godstrafiken i nord-sydlig riktning genom landet och den gröna industrialiseringens ökade transportflöden i norra och mellersta Sverige. Bergslagsbanan genom Borlänge utgör ett starkt godsstråk som är indirekt gränsöverskridande genom att den tillsammans med stråket Kil-Göteborg förbinder Göteborgs och Gävle hamnar och ansluter till stomnätskorridoren ScanMed, men ingår inte i TEN-T.

Trafikverket har i sin genomförandeplan för åren 2023-2028 identifierat åtta huvudstråk genom landet, där Borlänge och Bergslagsbanan ingår i två av dessa stråk; Hallsberg/Borlänge-Luleå/Narvik samt Göteborg-Kil-(Borlänge)-Gävle.

Region Dalarna anser att alla Trafikverkets identifierade huvudstråk genom landet (se Trafikverkets genomförandeplan 2023-2028) bör inkluderas i Sveriges kapacitetsplanering och tillämpning av förordningen, för att uppnå ett sammanhängande system. Därigenom skulle Bergslagsbanan genom Borlänge omfattas av tillämpningen trots att den inte ingår i TEN-T.

### **Fördjupad analys av berörda infrastrukturförvaltare**

Förslaget nämner flera gånger Infrastrukturförvaltarens roll i förordningen. En infrastrukturförvaltare ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur. 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. I förslaget är det otydligt vilka infrastrukturförvaltare som omfattas av förslaget.

Region Dalarna anser att det i förslaget behöver förtydligas vilka infrastrukturförvaltare som bedöms beröras av förslaget. På svensk nivå behöver berörda infrastrukturförvaltare identifieras för att innebörden av förordningen ska kunna kommuniceras med berörda aktörer.

### **Ökat fokus på intermodalitet**

Järnvägen är en viktig del i transportsystemet och en del av en transportlösning. En stor del av godset måste dock färdas via flera transportslag för att nå sin marknad.

Region Dalarna anser att det är väsentligt att även intermodala noder och hamnar omfattas av en sammanhängande intermodal transportplanering. Framtida samordning av lagstiftning bör därför även omfatta nodernas betydelse för ett effektivt kapacitetsutnyttjande i transportsystemet, vilket behöver utvecklas i förslaget.

### **Fördjupad dialog**

Trafikverket har i flera år deltagit i förberedande arbeten inför förslaget, bland annat genom TTR (Timetable and Capacity Redesign for Smart Capacity Management), där det skett en bred samverkan med operatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, varuägare och andra nationella infrastrukturförvaltare. Det nya förslaget kan dock beröra fler aktörer än de som hittills varit initierade i processen.

Region Dalarna anser att det krävs en ytterligare analys över berörda aktörer och tid för att förankra förslaget på fler nivåer. Därigenom kan ytterligare aspekter komma fram som bör inarbetas i den nationella hanteringen av förslaget.