

Nicolas Cronberg
Infrastrukturstrateg
040-675 32 39
nicolas.cronberg@skane.se

YTTRANDE

Datum 2023-09-15
Dnr 2023-POL000266

1 (4)

LI2023/02909.
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar på kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

Region Skåne har mottagit ovanstående förslag från EU-kommissionen, och ska inkomma med synpunkter till Sveriges regering. Kapaciteten på järnvägarna blir alltmer belastade inom EU, samtidigt som målet är överflyttning från väg till järnväg för gods- och persontransporter. För att optimera användningen av järnvägen har EU-kommissionen föreslagit en ny förordning som ersätter den tidigare förordningen om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EU 913/2010) och som uppdaterar direktivet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (2012/34/EU). Den nuvarande lagstiftningen för kapacitetsförvaltning innebär att tilldelningen av tåglägen fastställs årligen av varje medlemsstat, vilket enligt EU-kommissionen inte gynnar gränsöverskridande trafik och är därmed ett hinder för den fria rörligheten över nationsgränserna inom järnvägstransporter. Syftet med de nya reglerna är att förbättra den gränsöverskridande samordningen, öka tillförlitligheten och punktligheten allt för att göra så att fler väljer att transportera gods och resenärer med järnvägstransporter. Medlemsstaterna kan fortsätta att inte tillämpa reglerna för tilldelning av kapacitet på järnvägen på vissa delar av järnvägsnätet eller vissa förbindelser om det inte påverkar funktionen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

Koordination mellan nationella infrastrukturförvaltare införs i EU-förordningen. Nätverket ENIM (European Network of Infrastructure

Managers) skapas och ska bland annat övervaka olika aspekter av prestandan i järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltare ska därmed se till att kapacitetshanteringen och trafikförvaltningsprocesserna inom förordningens tillämpningsområde genomförs med digitala verktyg och digitala tjänster.

Region Skånes synpunkter

Region Skåne har ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne och därmed framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, näringslivsprogram och den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne är också sedan 2012 regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Genom Skånetrafiken är Region Skåne den största beställaren av skånsk kollektivtrafik. Region Skåne yttrar sig över aktuellt ärende utifrån detta ansvar.

Idag finns ingen gemensam infrastrukturplanering över gränserna. Om bra rörlighet och kortare restider ska kunna säkras för järnvägstransporter över Öresund, krävs gränsöverskridande strategier för att förhindra att infrastrukturen blir en barriär för ekonomisk tillväxt och utveckling – också nationellt. Det har Region Skåne påpekat tidigare genom exempelvis yttrande till regeringen på inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2022–2033 och genom Greater Copenhagen vid tidigare tillfällen. Dagens reglering är för begränsad för att bidra till en överflyttning från väg till järnväg samt att samarbetet mellan medlemsstater och infrastrukturägare fortfarande är ineffektivt ur ett gränsöverskridande perspektiv. Tidigare utvärderingar visar att det inte är effektivt att hantera kapaciteten i så kallade godskorridorer separat från resten av järnvägsnätet. Region Skåne ser därför positivt på en utveckling av reglementet där infrastrukturförvaltare bättre kan samordna, planera och koordinera järnvägstransporterna för både gods och persontågstrafiken. Infrastrukturförvaltare ska där kapacitetsbrist råder planera och allokera kapacitet så långt som möjligt med konsensuslösningar av konflikter, och därefter med objektiva, transparenta och icke-diskriminerande procedurer.

Tågplaneringssystemet ENIM ska utveckla riktlinjer med gemensamma principer, procedurer och metoder för strategisk kapacitetsplanering, och där är det viktigt att hänsyn tas till de berörda ländernas förutsättningar och förutsättningar för utvecklings av det transeuropeiska järnvägsnätet. Infrastrukturägaren ska ta bort en tilldelad kapaciteträtt som över en viss tidsperiod har använts mindre än planerat. Den kapaciteten kan i sådana fall frigöras för andra transportändamål som persontågstrafik. Region Skåne ställer sig positivt till att bättre planera, samordna och koordinera den gränsöverskridande godstrafiken för att skapa bättre förutsättningar för att flytta över godstransporter från lastbil till järnväg. Flera flaskhalsar för järnvägstransporter finns inte bara av kapacitetssynpunkt utan också icke

tillfredställande planering och koordinering för järnvägstransporter över nationsgränserna inom EU.

Eus förslag till lagstiftning behöver samordnas i antingen förordningstexten eller i den svenska implementeringen. EU-förordningen föreslår att infrastrukturförvaltaren ska beskriva behovet i segmentet ”lokal- och regionaltåg”. Enligt kollektivtrafiklagstiftningen så är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ska beskriva behovet av regional kollektivtrafik. Därför är det rimligt att behovet av segmentet ”pendel- och regionaltåg” det vill säga den regionala kollektivtrafiken ska beskrivas av kollektivtrafikmyndigheten.

I planeringen av svensk infrastruktur och beräkningar av samhällsekonomi, så knyts Region Skånes Tågstrategi till nytta av den utbyggda infrastrukturen. När väl infrastrukturen är byggd så finns det dock inga garantier att den trafikeringsplan som motiverade infrastrukturen kan och kommer att genomföras. Med förslaget om segmentering och kapacitetsmodeller så skapas en mekanism som realiserar de förhoppningar som har motiverat finansierarna att betala för utbyggd infrastruktur. Den kopplingen saknas i vårt planeringssystem för infrastruktur. Rimligen formaliseras trafik- och infrastrukturplaneringen genom olika former av avtal mellan finansierarna (av infrastruktur och trafik), den regionala kollektivtrafikmyndigheten och infrastrukturförvaltare.

I förslaget blir beskrivningen av behovet av de olika segmenten styrande för den framtida kapacitetstilldelningen. För den regionala kollektivtrafiken, lokal- och regionaltåg, hanteras en process för detta genom de regionala trafikförsörjningsprogrammen. För segmenten långväga persontrafik och godstrafik saknas den processen i Sverige. Regeringen bör förtydliga vilken myndighet som har uppdraget, och hur processen ska se ut. Processen behöver möta tillämpliga transportpolitiska mål på EU-, nationell- och på regional nivå. Processen behöver följa god myndighetsutövnings krav på rättssäkerhet och transparens.

Region Skåne vill poängtera att dagens EU-reglering av järnvägstrafiken och samordningen länderna emellan i grunden behöver förändras om det skall bli möjligt att flytta trafik från vägar till järnvägar. Detta gäller såväl person- som godstrafik. Det är Region Skånes uppfattning att om en påtaglig förbättring skall kunna ske krävs en annan legal grund för EU-besluten, som innebär att vissa beslut rörande samordning mellan länderna skall kunna göras med beslut och initiativ på central EU-nivå. Tyvärr stoppades en vidare diskussion i denna riktning, när ärendet bereddes av EU-kommissionen. Mot bakgrund av detta anser Region Skåne att Sveriges regering bör ta initiativ till att påbörja en sådan diskussion med övriga medlemsländer, EU-kommissionen och EU-parlamentet.

I handläggningen av detta ärende har Enheten för Transport och infrastruktur, samt Skånetrafiken deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2015-01-29, §14.

Med vänlig hälsning
Region Skåne

Anna Jähnke
Ordförande, Regionala utvecklingsnämnden