

Kontaktperson:  
Maud Eriksson, strateg infrastruktur  
Regionala utvecklingsförvaltningen

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande över remiss av kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet

Region Västerbotten har beretts möjlighet att yttra sig över kommissionens *"förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområde"*.

Region Västerbotten 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 ligger i linje med kommissionens arbete med att uppdatera 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 till 2030 och tredubbla densamma till 2050.

Kommissionens förslag är omfattande. Det 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 reducering av transporterens 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 transporter ska möta marknadens reella efterfrågan och kunna genomföras på ett pålitligt sätt, vilket är avgörande för järnvägens attraktionskraft.

Region Västerbotten är i stort positiv till kommissionens förslag men vill göra följande medskick:

**Implementeringen behöver ske gradvis.** Det är viktigt att förordningen medger ett gradvis införande för att undvika att hamna i en situation där för stora förändringar i utvecklingen av kapacitetsplanering och trafikledning riskerar att bli ohanterliga så att trafiken kommer till skada. Då den nya förordningen implementeras i Sverige behöver hänsyn tas till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas lagstadgade myndighetsansvar att fatta beslut om trafikplikt, finansiera, planera och bedriva allmän lokal och regional kollektivtrafik.

Kollektivtrafikmyndigheternas befintliga process med att utarbeta och fastställa regionala trafikförsörjningsprogram, bör integreras med det framtida nya processteget Strategisk kapacitetsplanering som beskrivs i förordningen.

**Järnvägslagstiftningen behöver synkas med kollektivtrafiklagstiftningen.** Båda lagstiftningarna kommer från EU så det finns ett behov av att synka dem antingen i förordningstexten eller i den svenska implementeringen. EU-förordningen föreslår att infrastrukturförvaltaren ska beskriva behovet i segmentet "pendel- 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" d.v.s. regional kollektivtrafik ska beskrivas av just RKM

**Den beskrivna konflikthanteringsprocessen ses som positiv då förslaget syftar till att lösa eventuella kapacitetskonflikter mellan olika trafiksegment i den strategiska planeringen.** Detta ställer dock krav på att arbetssättet är väl utvecklat. I Sverige används järnvägarna i mycket stor utsträckning av alla typer av tågtrafik, vilket medför ett högt kapacitetsutnyttjande och hög störningskänslighet. Regional och lokal tågtrafik utgör ca 80 procent av all persontågtrafik och ca 90 procent av alla tågresor. Enligt nuvarande praxis går snabbtåg alltid före övrig trafik.

**Formaliseringen av behovsbilden kräver en tydligare nationell (politisk) inriktning för vad järnvägen ska användas till** I förslaget blir beskrivningen av behovet av de olika segmenten styrande för den framtida kapacitetstilldelningen. För den regionala kollektivtrafiken (Pendel- och regionaltåg) har vi en process för detta genom de regionala trafikförsörjningsprogrammen. För segmenten långväga persontrafik och godstrafik saknas den processen i Sverige. Här behöver regeringen peka ut vilken myndighet som har uppdraget, och hur processen ska gå till. Processen behöver möta tillämpliga transportpolitiska mål på EU-nivå, nationell nivå, regional nivå och kanske även lokal nivå. Processen behöver följa god myndighetsutövningens krav på rättssäkerhet, transparens o.s.v.

**I norra Sverige pågår och planeras flera infrastruktursatsningar som innebär att förutsättningarna för tågtrafiken förändras i grunden.** Genom att underlag ska tas fram för strategisk planering behöver det finnas en kännedom om och en stabilitet i genomförandet av infrastrukturprojekt. Norrbotniabanan sträckan Umeå – Skellefteå och Skellefteå – Luleå är två exempel där osäkerhet kring när banorna kommer att vara färdigställda innebär försämrade förutsättningar för att kunna genomföra strategisk kapacitetsplanering. Som exempel kan nämnas att i december 2024 ska den strategiska kapacitetsplaneringen för perioden från 2030 vara gjord utan att kunskap om vilka infrastrukturella förutsättningar som gäller för perioden. En ökad träffsäkerhet behövs avseende planering och genomförande av infrastrukturprojekt som i grunden förändrar förutsättningarna för att bedriva regional tågtrafik. Det är en avsevärd skillnad mellan den trafikering som sker längs en utbyggd Norrbotniabana Umeå – Skellefteå och den trafikering som sker längs stambanan Umeå - Luleå. De infrastrukturella förutsättningarna behöver vara säkerställda för att det ska kunna genomföra en strategisk kapacitetsplanering.

**Förslagets ansats om att Trafikplaneringen ska följa samma principer som infrastrukturplaneringen är rimlig** När vi planerar infrastruktur i Sverige och räknar samhällsekonomi knyter vi en trafikeringsidé till nyttan av den utbyggda infrastrukturen. När väl infrastrukturen är byggd så finns det inga garantier att den trafikeringsidé som motiverade infrastrukturen kan och kommer att genomföras. Med förslagets ansats 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), RKM:er och infrastrukturförvaltare.

-----

*Yttrandet är fastställt i Regionala utvecklingsnämnden 2023-09-28 § 207*