

2022-06-10

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Europeiska Kommissionen

EU-samråd: Internationella gods- och persontransporter – ökad andel järnvägstrafik

SKR:s sammanfattande synpunkter

- Järnvägen är en viktig del i transportsystemet och SKR ser positivt på åtgärder som syftar till att stärka järnvägens roll i medlemsländerna, såväl gränsöverskridande som nationellt.
- SKR menar att med rätt förutsättningar och ett effektivare kapacitetsutnyttjande kan framtida behov och målsättningar nås, och det är viktigt att EU-initiativ inte inskränker det svenska handlingsutrymmet mer än nödvändigt. Ökad andel gränsöverskridande järnvägstrafik får inte skapa oönskade undanträngningseffekter för regional och nationell järnvägstrafik.
- SKR ser positivt på att kommissionen avser att förbättra samordningen av kapacitetstilldelningen inom det övergripande järnvägssystemet, som omfattar både person- och godstrafik. Samordningen på EU-nivå bör underlättas genom bilaterala processer som omfattar de berörda infrastrukturförvaltarna.
- Om enhetliga EU-regler om prioritering av olika typer av järnvägstrafik införs, anser SKR att man i dessa endast bör fastställa huvudprinciperna. På nationell nivå bör det finnas fortsatt handlingsutrymme att styra användandet av järnvägen med en nationell, politiskt beslutad tågstrategi.
- SKR anser att det bör finnas tidsfrister kopplat till att stödja digitaliseringen, men att dessa endast bör vara vägledande.

Sveriges Kommuner och Regioners ställningstagande

Den Europeiska kommissionen efterfrågar synpunkter från berörda parter i samrådet om internationella gods- och persontransporter. Järnvägen spelar en viktig roll för att göra transporterna i EU mer effektiva och hållbara i enlighet med målen i EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet. Att öka andelen järnvägstransporter kräver bättre tillgång till järnvägsinfrastruktur, särskilt för internationell godstrafik. Med det här initiativet föreslås åtgärder för att bättre förvalta, samordna och därmed öka järnvägens kapacitet. Sveriges kommuner och regioner (SKR) svarar härmed på samrådet.

SKR är medlems- och arbetsgivarorganisation för Sveriges samtliga kommuner och regioner. SKR verkar på medlemmarnas uppdrag och ska med utgångspunkt i den lokala och regionala demokratin stödja sina medlemmar. SKR bevakar såväl infrastrukturpolitiken som klimat- och energipolitiken, på både nationell och internationell nivå och verkar för att kommuner och regioners behov höras.

Sveriges Kommuner och Regioner

Post: 118 82 Stockholm, Besök: Hornsgatan 20
Tfn: växel 08-452 70 00, Fax: 08-452 70 50
Org nr: 222000-0315, info@skr.se, www.skr.se

Järnvägen har stor betydelse för utvecklingen i Sveriges kommuner och regioner

SKR ser ett stort mervärde i ett utvecklat och sammanlänkat europeiskt transportsystem och sätter ett stort värde på att europeiska städer och regioner kopplas samman genom gränsöverskridande infrastruktur och att multimodala transportkedjor möjliggörs, liksom på att gemensamma europeiska standarder sätts. Det finns ett stort behov av europeisk samverkan för att åstadkomma ett hållbart, effektivt och säkert transportsystem i hela Europa.

Järnvägen är en viktig del i transportsystemet och SKR ser positivt på åtgärder som syftar till att stärka järnvägens roll i medlemsländerna, såväl gränsöverskridande som nationellt. Sverige saknar i dagsläget höghastighetsjärnväg, men planer finns för nya stambanor där SKR förordar en snabb utbyggnad. Den avgörande frågan är finansieringen, där SKR fört upp vikten av att staten aktivt söker CEF-finansiering till stambanorna som omfattas av TEN-T nätet, samt att felande länkar i TEN-T-nätet åtgärdas.

Ökad andel gränsöverskridande järnvägstrafik får inte skapa undanträngningseffekter

För kommuner och regioner är en väl fungerande person- och godstågstrafik av stor betydelse för landets tillväxt och regionförstoring. Tågtrafiken och dess anslutande trafiklösningar utgör viktiga delar i transportsystemet. Den svenska järnvägsanläggningens tillstånd har försämrats under lång tid och SKR anser att de medel som avsätts för den statliga infrastrukturen är inte tillräckliga för att kunna tillmötesgå framtida efterfrågan. De planer som regionerna har för kollektivtrafik med tåg är fleråriga och politiskt antagna, med höga ambitioner om trafikens utveckling. SKR menar att det är mycket viktigt att funktionaliteten i systemet som helhet upprätthålls och ser med oro på den negativa utvecklingen av infrastrukturens tillstånd, vilken riskerar att slå hårt mot järnvägstrafiken.

Sveriges kommuner och regioner behöver få rätt förutsättningar att kunna möta behovet av kollektivt resande och godstransporter på järnväg, och EU-initiativ bör främja ökad andel järnvägstrafik som helhet. I Sverige kör ofta flera typer av järnvägstrafik på samma spår och konkurrerar därmed om samma utrymme. SKR menar att med rätt förutsättningar och ett effektivare kapacitetsutnyttjande kan framtida behov och målsättningar nås, och det är viktigt att EU-initiativ inte inskränker det svenska handlingsutrymmet mer än nödvändigt. Ökad andel gränsöverskridande järnvägstrafik får inte skapa utträngningseffekter och ske på bekostnad den regionala och nationella tågtrafikens förutsättningar.

Underlätta kapacitetstilldelning genom vägledande regler på EU-nivå

SKR ser positivt på att kommissionen avser att förbättra samordningen av kapacitetstilldelningen inom det övergripande järnvägssystemet, som omfattar både person- och godstrafik. Samordningen på EU-nivå bör underlättas genom bilaterala processer som omfattar de berörda infrastrukturförvaltarna. På EU-nivå bör det finnas

regler som definierar hur kapaciteten ska fördelas mellan olika typer av trafik, men reglerna bör endast vara vägledande.

Oro för kapacitetsproblem som går ut över regional trafik

Regionala och nationella persontåg tilldelas för närvarande en stor del av kapaciteten på vissa överbelastade linjer inom EU. För att gränsöverskridande godstrafik på järnväg ska kunna utvecklas menar Kommissionen att antalet persontåg kan behöva minskas i vissa fall. Om enhetliga EU-regler om prioritering av olika typer av järnvägstrafik införs, anser SKR att man i dessa endast bör fastställa huvudprinciperna, t.ex. krav på kapacitetstilldelning på grundval av de socioekonomiska och miljömässiga fördelarna med olika typer av trafik. SKR anser också att arbetet med samhällsekonomiska kalkyler behöver utvecklas och än mer beakta längre stråkperspektiv, inte minst de gränsöverskridande.

SKR anser att det på nationell nivå bör finnas fortsatt handlingsutrymme att styra användandet av järnvägen med en nationell, politiskt beslutad tågstrategi och anser att den svenska regeringen bör fastställa en sådan strategi som ger en målbild för tågtrafiken tillsammans med övrig samhällsutveckling och andra trafikslag. Den nationella strategin bör utgå från de politiska regionala planerna för tågtrafiken och skapa en målbild för den nationella person- och godstågstrafiken. En sådan saknas idag, och SKR anser att det är av vikt att en nationell tågstrategi finns för ökad insyn och transparens i de processer som styr vilken trafik som ska köra på järnvägen. Det är också viktigt med en flexibilitet som tar hänsyn till förändrade transportflöden.

Vägledande tidsfrister för digitalisering kan främja utveckling

SKR anser att digitaliseringen är ett viktigt verktyg för omställning och effektivisering, och instämmer i Kommissionens bedömning att digitalisering och automatisering har enorm potential när det gäller att göra järnvägstransporter mer effektiva och konkurrenskraftiga. I EU-lagstiftningen fastställs ramar och koncept för informationsutbyte. SKR anser att det bör finnas tidsfrister kopplat till att stödja digitaliseringen, men att dessa endast bör vara vägledande. Det viktigt att balansera styrningen utifrån att EU har en viktig roll för att skapa förutsättningar utan att detaljstyra på ett sätt som förhindrar innovation och utveckling, och att kostnader bärs av rätt part.

Sveriges Kommuner och Regioner

Carola Gunnarsson
Ställföreträdande Ordförande