

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
i.transport.remissvar@  
regeringskansliet.se  
Diariet  
GD Kansli

## Trafikverkets yttrande avseende remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Härmed överlämnar Trafikverket sitt yttrande avseende remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet.

I bifogad promemoria redovisas Trafikverket reflektioner och synpunkter på remissens fyra delar: Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T), Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem, Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer samt Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg.

Beslut i detta ärende har fattats av vikarierande generaldirektör Bo Netz. Föredragande har varit Ulla-Stina Ingemarsson, avdelning Nationell planering. I den slutliga beredningen har även Stefan Engdahl, chef verksamhetsområde Planering, avdelningschef Lennart Kalander, enhetschef Petter Åsman samt enhetschef Håkan Persson deltagit.

Samråd och sakgranskning har skett med ett 30-tal sakområdeskunniga på Trafikverkets verksamhetsområde Planering, Investering, Underhåll, Trafik, Stora Projekt samt Central funktion Strategisk utveckling.

Bo Netz

Vikarierande generaldirektör

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

**Ulla-Stina Ingemarsson**

ulla-stina.ingemarsson@trafikverket.se

Direkt: 010-123 15 57

Mobil: 0707-24 54 64

**Trafikverket**

Adress: 781 89 Borlänge

Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/147942, Motpartens ärendenummer I2021/03357, Dokumentdatum 2022-02-09, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
i.transport.remissvar@  
regeringskansliet.se  
Diariet  
GD Kansli

## **PM – Trafikverkets yttrande avseende remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet**

### **Inledning**

Trafikverket har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslag till rättsakter och meddelanden inom ramen för EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet. I denna promemoria, vilken medföljer missivet som undertecknats av Trafikverkets generaldirektör, redovisar Trafikverket sitt yttrande, där vi i huvudsak lyfter fram synpunkter på de delar av förslagen som berör Trafikverket och som kan komma att ge konsekvenser inom vårt verksamhetsområde.

Trafikverkets synpunkter har strukturerats i fyra huvuddelar, en för varje förslag 1-4 i enlighet med remissmissivet. För varje del finns en inledande sammanfattning av Trafikverkets synpunkter, därefter en mer utförlig beskrivning av övergripande synpunkter respektive detaljsynpunkter.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Nedan följer en innehållsöversikt för remissvaret.

## Innehåll

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Inledning .....                                                                              | 1  |
| 1 Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T).....                   | 3  |
| 1.1 Sammanfattning.....                                                                      | 3  |
| 1.2 Detaljerade synpunkter .....                                                             | 4  |
| 2 Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem.....                              | 30 |
| 2.1 Sammanfattning.....                                                                      | 30 |
| 2.2 Detaljerade synpunkter .....                                                             | 31 |
| 3 Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer.....                              | 35 |
| 3.1 Sammanfattning.....                                                                      | 35 |
| 3.2 Detaljerade synpunkter .....                                                             | 35 |
| 4 Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga persontrafik på järnväg ..... | 40 |
| 4.1 Sammanfattning.....                                                                      | 40 |
| 4.2 Övergripande synpunkter .....                                                            | 41 |
| 4.3 Detaljerade synpunkter .....                                                             | 42 |
| 5 Beslutande, föredragande och deltagande i den slutliga beredningen .....                   | 48 |

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

# 1 Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

## 1.1 Sammanfattning

Trafikverket ser positivt på revideringen av förordningen och att kommissionen efter ett omfattande arbete med utvärdering, analys och konsultationer nu presenterar ett förslag som innehåller reviderade riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportsystemet (TEN-T).

Sammanfattningsvis noterar Trafikverket att grundstrukturen i TEN-T-riktlinjerna är oförändrade. Man vill lägga fast riktlinjerna för ett multimodalt gränsöverskridande transportnät med vägar, järnvägar, sjöfart inklusive inre vattenvägar som binds samman i urbana noder, multimodala godsterminaler, hamnar och flygplatser.

Motiveringen för de flesta av de förändringar som föreslås är att man vill anpassa förordningen till nya målsättningar som kommit med "European Green Deal" och Strategin för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy).

Definitionerna av TEN-T-näten är justerade, exempelvis föreslås att antalet "Urbana noder" utökas kraftigt och man preciserar definitionen av multimodala godsterminaler. Till dessa justeringar finns tillhörande nya krav på infrastrukturen som åläggs medlemsstaterna att uppfylla. Trafikverket noterar att i princip varje krav i förslaget explicit åläggs medlemsstaten att uppfylla även om en del av en del av TEN-T-nätets utgörs av infrastruktur som ej är statligt ägd.

Stomnätskorridorerna byter namn till Europeiska transportkorridorer, förlängningen av stomnätskorridorerna till norra Sverige och Finland skedde redan i januari 2021 genom CEF-förordningen.

De europeiska koordinatörerna föreslås få ökat inflytande och deras arbetsplaner ska antas med delegerade akter. De europeiska koordinatörerna ska samverka nära med järnvägsgodskorridorerna.

Vidare föreslås att de nationella planerna ska omfatta åtgärder för att uppfylla alla föreslagna infrastrukturkrav, prioriteringarna i arbetsplanerna och att planerade delar av TEN-T-nätet är färdigställda vid målåren. De nationella planerna ska notifieras 12 månader innan de träder ikraft. Trafikverket kan konstatera att detta är en stor förändring jämfört med nuvarande förordning.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Genom TEN-T-förordningen ändras också förordningen om europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EU) 913/2010. Ändringarna syftar huvudsakligen till att likrikta korridorerna i TEN-T och järnvägsgodskorridorerna geografiskt, förbättra koordinering samt undvika onödig överlappning. Trafikverket är positiv till förändringen men ser också vissa risker.

Trafikverket har i första hand fokuserat på effekterna av förslaget för de ansvarsområden som ligger på myndigheten när det gäller trafiklagsövergripande infrastrukturplanering, samt byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

## 1.2 Detaljerade synpunkter

### Recital 42

Man skriver "ERTMS... also on access routes to multimodal terminals". Det är sannolikt att denna ambition i många fall är för hög på lägre trafikerade anslutningsbanor, se också artikel 14.1 d och 17.

### Recital 72

I recitalen står "‘multimodal logistics platforms’, ‘motorways of the sea’ and ‘telematic applications’ in Regulation (EU) 2021/1153 should be respectively construed as references to ‘multimodal freight terminals’, ‘European Maritime Space’ and ‘ICT systems for transport’ as defined in this Regulation."

Detta anges dock ej i någon artikel. För att det ska vara tydligt vad som är "projects of common interest" bör det även anges i artikeltext. Exempelvis i artikel 64 Amendments to Regulation (EU) 2021/1153.

Däremot har texten "For the same purpose, references to ‘core network’ in Regulation (EU) 2021/1153 should be construed as including ‘extended core network’ as defined in this Regulation" i recital 72 sin motsvarighet i artikel 10.2.

### Art 1

Art 1.4 i den gällande förordningen saknas i det nya förslaget. Denna punkt villkorar implementeringen med att det finns nationella finansiella resurser.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

*"The implementation of projects of common interest depends on their degree of maturity, the compliance with Union and national legal procedures, and the availability of financial resources..."*. Detta står endast kvar i recital 33.

Artikel 1.4 är viktig, exempelvis genom att det hänvisas till den i den delegerade akten för ERTMS "Commission Implementing Regulation (EU) 2017/6 of 5 January 2017 on the European Rail Traffic Management System European deployment plan", artikel 2.1. *"Deployment shall be in compliance with Articles 1(4), 7(2c) and 39(3) of Regulation (EU) No 1315/2013."*

Trafikverket noterar i detta sammanhang även den nya artikel 58 om krav på att nationella planer ska ligga i linje med kraven i förordningen.

### **Art 3h**

Här definieras 'infrastructure manager'. I artikel 2.44 i direktiv 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet hänvisas till definitionen i direktiv 2012/34 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Trafikverket anser att det bör hanteras på samma sätt i TEN-T-förordningen för att undvika olika definitioner i olika rättsakter.

### **Art 3x**

Man föreslår att "radiobased ERTMS" definieras som level 2 eller level 3. Detta innebär inte något ökat krav för Trafikverkets del eftersom planen är att införandet av ERTMS görs med minst level 2.

### **Art 3am**

Begreppet "safe and secure parking" definieras genom att hänvisa till 561/2006. Se synpunkter på artikel 29.2 c.

### **Art 3an**

Trafikverket anser att definitionen av "weigh in motion system" är rimlig.

### **Art 3l**

Trafikverket anser att definitionen av "multimodal passenger hub" är oklar. Vidare anser vi att det vore logiskt om den reglering där begreppet används, artikel 40iv istället införs i AFIR.

### **Art 8.2**

TEN-T-förordningen är direkt kopplad till CEF-förordningen eftersom den definierar projekt av gemensamt intresse som är stödberättigade enligt CEF. Kravet i artikel 8.2b som kvarstår oförändrat i förslaget har visat sig vara problematiskt för möjligheterna att erhålla delfinansiering för vissa svenska projekt som med europeiska mått mäta ligger i glest befolkade områden. Ett

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

möjligt tillägg till 8.2b skulle kunna vara” eller väsentligen bidra till sammanhållningsmålen enligt definitionen i artikel 4b i-iv.

#### **Art 11**

Artikel 11.1 anger att European Transport Corridors (ETC) definieras enligt kartor i Annex III. Stomnätsskorridorerna definieras idag i CEF-förordningen 2021/1153 Annex del III, ej i kartform utan i text. Förslagets kartform enligt Annex III riskerar att bli otydligt i vissa delar, exempelvis kan man ej enkelt avgöra om sträckan, väg och järnväg, Malmö–Trelleborg ingår i korridoren. Detta kan innebära att exempelvis arbete med ansökningar inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa försvåras. Även för arbetet enligt järnvägs gods-förordningen 913/2010 blir det otydligt.

En möjlig åtgärd vore att komplettera kartorna i Annex III i förslaget med textformen från CEF-förordningen, 2021/1153.

#### **Art 11.3**

Kommissionen kan ändra European Transport Corridor, som definieras i Annex III, genom delegerad akt.

#### **Art 13d**

Under rubriken “General priorities for the European Transport Corridors#” anger man “the development of a safe and secure road network, with sufficient alternative fuel infrastructures”. Här bör prioriteten för att överensstämja med svenska transportpolitiska mål istället uttryckas med begreppet ”road safety”. Detta för att undvika sammanblandning med begreppet ”safe and secure parking”. Således “the development a road network with a high level of road safety, with sufficient alternative fuel infrastructures”.

### SECTION 1 RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE (14-19)

#### **14.1d**

Med denna punkt föreslås en ny definition, “the rail access routes and last mile rail connections”. På dessa, lägre trafikerade, anslutningar läggs sedan samma infrastrukturkrav som på huvudlinjerna i artiklarna 15-17. Totalt kan det sannolikt bli omfattande åtgärdsbehov och Trafikverket anser att det är tveksamt att dessa krav införs.

#### **Art 15.1a,b och 16.1**

Oförändrat krav att TEN-T-nätet ska överensstämja (comply) med TSD-direktivet (2016/797) och TSD-förordningar. Målår är dock borttaget jämfört



Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

med tidigare förordning. Trafikverket anser detta är positivt och menar att det är mer logiskt att inte ange målår för denna typ av krav som endast innebär att man ska följa fastställda EU-direktiv och förordningar.

Trafikverket förutsätter att vår hittillsvarande tolkning av skrivningen kvarstår: att begreppet "complies with" betyder att TSD-direktivet/förordningarna ska tillämpas i enlighet med reglerna i direktivet/förordningarna själva. Det innebär att reglerna (med enstaka undantag) endast tillämpas vid nybyggnation, ombyggnad och modernisering. Det innebär att bestämmelserna inte heller innebär någon generell kostnadsdrivande kravhöjning i sig.

Det innebär också att TSD inte behöver tillämpas på ett långt framskridet projekt. Det vill säga "ett projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat" se 2016/797, artikel 2.23.

#### **Art 15.2d, 16.2a och 16.3a**

Tydligare formulerade krav på tåglängd; på dubbelspår ska 50 % av tåglägen för gods kunna vara för 740 meter, och ej färre tåg än två tågläge per timma och riktning. På enkelspår ska det kunna vara ett tågläge per två timmar och riktning. Långa tåg ska kunna framföras utan specialtillstånd. Målår är 2050 för comprehensive, 2040 för extended core och 2030 för core.

Undantagsmöjligheterna är omformulerade och mer strikta (se artikel 15.3 b).

Trafikverket anser att det är positivt att skrivningen "without special permission" har införts. Avsaknaden av en sådan skrivning i nuvarande förordning har medfört oklarhet om tolkningen av riktlinjerna. Kravet med ett visst antal/andel tåglägen behöver övervägas och exempelvis kan kravet på ett visst antal tåg per timma och riktning vara olämpligt för att få ett optimalt kapacitetsutnyttjande totalt.

Trafikverket anser att kravet bör kunna anpassas till efterfrågan på tåglägen för långa tåg. Kraven är högre än den nivå som uppnås med satsningen (LTS) som nu inryms i nationell plan. Sannolikt skulle det krävas en större satsning men det är inte möjligt att ange storleksordningen.

#### **Art 15.2e 16.2a och 16.4a**

Nytt krav på att kunna köra minst profil P400 utan specialtillstånd, vilket möjliggör transport av semi-trailer ("lastbilssläp") med höjd 4 meter lastad på så kallad fickvagn. Målår är 2050 för comprehensive, 2040 för extended core och core.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Trafikverket anser att detta är en rimlig målnivå för TEN-T. Kravet är i praktiken redan uppfyllt på det statliga järnvägsnätet avseende den fysiska profilen. När det gäller kravet att det ej ska krävas specialtillstånd pågår arbete på Trafikverket med så kallad kodifiering för att kunna öppna upp hela nätet för dessa transporter utan specialtillstånd.

För att även innefatta kraven för container och växelflak föreslår Trafikverket att begreppet P/C 400 används i förordningstexten istället för P 400. Det innebär samma fysiska krav men ökar tydligheten.

#### **Art 15.3b (se även 16.5b och 17.6b)**

Undantagsmöjligheterna för järnvägsinfrastrukturen är omformulerade och mer strikta. Man föreslår att dessa ska koordineras med och godkännas av närliggande medlemsstater när så är tillämpligt. Det är inte tydligt om det är EU-kommissionen eller berört medlemsland som ska söka uppnå godkännande från berört grannland och inte heller vad som händer om sådant godkännande inte erhålls. Om sådant godkännande är ett krav för att undantag ska kunna beviljas kan följden bli att grannländerna indirekt styr vad som ska ske i Sverige, vilket torde strida mot suveränitetsprincipen.

Trafikverkets bedömning är att genomförandet av undantagsprocesser också riskerar att bli resurskrävande.

#### **Art 16.2a och 16.3a**

Krav om "line speed" 100 km/h för godståg på stomnätet för gods. Detta innebär i princip ett oförändrat krav, förutom att det nu också föreslås gälla på anslutande linjer (se artikel 14.1d). Målår är 2040 för extended core och 2030 för core freight. Även om hela TEN-T-nätet idag inte uppfyller kravet får det anses vara en rimlig riktlinje för utbyggnad. Vid ombyggnad prövas hastigheten kostnad avvägs mot nytta, i normalfallet är linjehastigheten för gods minst 100 km/h om inte avsteg är motiverat av geografiska, stadsbyggnadsmässiga eller miljömässiga skäl. Linjehastigheten regleras också i TSD.

Undantagsmöjligheterna är omformulerade och mer strikta. Man föreslår att undantagen ska koordineras med och godkännas av närliggande medlemsstater när så är tillämpligt.

#### **Art 16.2c och 16.4b**

Nytt krav om att minimum line speed 160 km/h för persontåg på stomnätet för passagerartrafik. Dessutom ska man vid nybyggnad eller ombyggnad ska högre hastigheter prövas. Målår är 2040 för extended core passenger och core passenger. Undantagsmöjligheterna finns. Man föreslår att undantagen ska

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

koordineras med och godkännas av närliggande medlemsstater när så är tillämpligt.

Högre hastigheter och därmed kortare restider är en viktig del för att uppnå förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder samt för att förbättra förutsättningarna för att välja kollektivtrafik (preciseringar av det transportpolitiska målet). Trafikverket bedömer dock att kravet som det är formulerat inte är helt ändamålsenligt. Som riktlinje för nybyggnad och ombyggnad är det enligt Trafikverkets uppfattning egentligen en för låg nivå. Samtidigt finns det delar av stornätet för passagerartrafik som ej uppnår 160 km/h (tolkat som STH C) och som skulle behöva sökas undantag för.

Prövning av högre hastigheter görs i normalfallet alltid i Sverige. Trafikverket prövar generellt hastigheter för passagerartrafik upp till 250 km/h.

#### **Art 16.5b (se även 15.3b och 17.6b)**

Undantagsmöjligheterna är omformulerade och mer strikta. Man föreslår att dessa ska koordineras med och godkännas av närliggande medlemsstater när så är tillämpligt. Det är inte tydligt om det är EU-kommissionen eller berört medlemsland som ska söka uppnå godkännande från berört grannland och inte heller vad som händer om sådant godkännande inte erhålls. Om sådant godkännande är ett krav för att undantag ska kunna beviljas kan följden bli att grannländerna indirekt styr vad som ska ske i Sverige, vilket torde strida mot suveränitetsprincipen.

Trafikverkets bedömning är att genomförandet av undantagsprocesser också riskerar att bli resurskrävande.

#### **Art 17.1a och 17.2**

Skärpta krav för ERTMS som ska vara infört med målår 2040 för extended core och comprehensive och 2030 för core. Tidigare målår var 2050 för comprehensive. Kravet gäller också anslutande linjer enligt 14.1.d vilket kan innebära ökade kostnader.

Det har sedan tidigare stått klart, bland annat i tidigare planeringsomgångar, att Sverige inte klarar målåret 2030 för core network. I regeringsuppdraget som Trafikverket rapporterade 2021-11-31 redovisas förslag på en utrullningsplan för ERTMS i Sverige.

#### **Art 17.4**

Man har i artikel 3 (x) angett att "radiobased ERTMS" definieras till level 2 eller level 3. Trafikverkets plan är att införandet av ERTMS görs med minst level 2 vilket gör att denna punkt ej får någon effekt för (SE). I det fortsatta

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

arbetet med ERTMS i EU bör en vägledning och inriktning för val av level 2 eller level 3 tas fram.

#### **Art 17.5**

Ett skärpt krav i TEN-T-förordningen som också till viss del innebär en dubbelreglering tillsammans med gällande TSD Trafikstyrning och signalering. Nya järnvägslinjer och uppgradering av signalsystem, på TEN-T-nätet inklusive anslutningar enligt artikel 14.1d, ska efter 31 december 2025, utrustas med ERTMS.

ERTMS skall byggas i nya projekt, det krävs i TSD. I TEN-T-förordningen tillkommer kravet att radiobased ERTMS skall byggas, dvs endast level 2 och level 3. Trafikverket planerar för level 2 så i det avseendet är det ingen skillnad i kraven. Vi anser dock att det är oklart hur nödvändiga undantag ska hanteras om det skulle bli två regelverk att förhålla sig till. Trafikverket anser att kravet kan innebära en negativ påverkan för pågående och planerade projekt som i den föreslagna utrullningsplanen av effektivitetsskäl och av hänsyn till behovet att kunna upprätthålla trafiken, initialt ska utrustas med nuvarande system för att sedan konverteras till ERTMS (fram till och med 2029).

#### **Art 17.6b (se även 15.3b och 16.5b)**

Undantagsmöjligheterna är omformulerade och mer strikta. Man föreslår att dessa ska koordineras med och godkännas av närliggande medlemsstater när så är tillämpligt. Det är inte tydligt om det är EU-kommissionen eller berört medlemsland som ska söka uppnå godkännande från berört grannland och inte heller vad som händer om sådant godkännande inte erhålls. Om sådant godkännande är ett krav för att undantag ska kunna beviljas kan följden bli att grannländerna indirekt styr vad som ska ske i Sverige, vilket torde strida mot suveränitetsprincipen.

Trafikverkets bedömning är att genomförandet av undantagsprocesser också riskerar att bli resurskrävande.

#### **Art 18.1a**

Man föreslår ett nytt krav för passertider av gränser för godståg. Man bör tillse att kravet på maximal uppehållstid vid gränspassage inte kan åberopas för gränsen vid Haparanda, där olika spårvidder gör att godståg inte kan passera (spårviddsväxlare kräver specialvagnar). Idag ser aktörerna i området hellre en omlastningsterminal som lösning på spårviddsproblematiken.

När det gäller övriga gränsövergångar, Öresundsbron, Kornsjö, och Riksgränsen, bedömer Trafikverket att (SE) uppfyller det föreslagna kravet.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Undantagsmöjlighet saknas. Trafikverket anser att kravet bör exkludera gränsövergångar med olika spårvidd.

#### **Art 18.1b**

Man föreslår ett nytt krav för punktlighet för godståg, 90 % inom 30 minuter. Trafikverket bedömer att detta är en rimlig ambitionsnivå.

#### **Art 18.2**

Man föreslår ett nytt krav att medlemsstaten ska modifiera "contractual agreements referred to in Article 30 of Directive 2012/34/EU". Det är oklart för Trafikverket vad detta krav skulle innebära.

### SECTION 2 INLAND WATERWAYS TRANSPORT INFRASTRUCTURE (20-23)

#### **Art 22.3a**

Trafikverket anser att det är bra att man tydliggjort att det gäller minimihöjd för *ej öppningsbara* broar.

#### **Art 22.3d**

Det är bra att man tydliggjort kravet, med en hänvisning till direktivet om RIS och att det gäller gränsöverskridande inre vattenvägar.

#### **Art 22.5**

Trafikverket anser att det är oklart vad mandatet att anta genomförandeakter innebär och vilka effekter det kan få för riktlinjerna om inre vattenvägar. Det förefaller som att man kan anta ytterligare skärpta krav på flera områden som berör inre vattenvägar.

#### **Art 23**

Artikeln anger "Additional priorities for inland waterways". Trafikverket anser att det kan vara lämpligt att lägga till samma punkt som i artikel 27 d: "introduction and promotion of new technologies and innovation for zero and low carbon energy fuels and propulsion systems". Denna målsättning bör vara lika relevant på inre vattenvägar som inom sjöfarten för att specificera projekt av gemensamt intresse.

### SECTION 3 MARITIME TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND THE EUROPEAN MARITIME SPACE (24-27)

#### **Art 24**

Här definieras det nya begreppet European Maritime Space som innefattar alla maritima dimensioner av TEN-T-nätet. Trafikverket välkomnar den ökade tydligheten och också att "short-sea shipping routes" fokuseras i

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

förordningen. Vi uppfattar det som att dessa inte behöver gå mellan två medlemsstater utan kan avse en nationell relation.

#### **Art 25.2d och 26.2**

Trafikverket anser att det är oklart vad som avses med kravet “maritime ports of the comprehensive network connected to inland waterways are equipped with dedicated handling capacity for inland waterway vessels”. Detta krav berör Göteborg och Stockholm med målår 2030 och Köping och Västerås med målår 2050.

#### SECTION 4 ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE (28-31)

#### **Art 28.1a vii**

Punkten innehåller en ny beskrivning “parking and rest areas, including safe and secure parking areas for commercial vehicles”. Krav för “rest areas” respektive “safe and secure parking” återkommer i artikel 29.2.

#### **Art 29.1c och 30.1**

Skrivningen kan tolkas som ett nytt krav på att utformning och underhåll av TEN-T- vägnätet ska ske med bullerreducerade beläggning (“including as appropriate through low noise road surfaces”). Även om skrivningen inte är fullt ut tvingande kan detta krav på sikt medföra kraftigt ökade kostnader för vägunderhåll.

#### **Art 29.2a och 30.2**

Punkten innebär en skärpning. Kravet motsvarar i princip motorvägskrav enligt 1968 års FN-konvention<sup>1</sup> inklusive planskilda trafikplatser, förutom krav på motorvägsskyltning. Den gällande förordningens möjlighet till “express roads” med “controlled junctions” är borttagen. Målår är 2050 för comprehensive och 2040 för core och extended core. Undantagsmöjlighet finns enligt artikel 29.4 för sträckor med årsdygnstrafik lägre än 10 000 fordon.

Trafikverket anser att kraven nogra bör ses över så att de motsvarar modern vägutformning anpassad till svenska, europeiska och globala trafiksäkerhetsmål. För att effektivt bidra till trafiksäkerhetsmålen bör man säkerställa att kravet inkluderar mitträcke (separation barriers) och inte endast mittremsa(dividing strip) samt att mötesseparerad väg enligt svensk modell skall anses vara ett fullgott alternativ även på sträckor som har över

<sup>1</sup> [Road Traffic Convention 1968 e.PDF \(unece.org\)](https://unece.org/transport/conv/1968)

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

10 000 fordon men inte tillräckligt höga flöden för att motivera utbyggnad till motorvägsstandard.

Trafikverket lämnade följande svar i den utvärdering av TEN-T-förordningen som gjordes 2020: "Instead of using the partly vague definitions of "motorway" and "express road", it could be appropriate to introduce a definition that is better related to Vision Zero. For example, the definition "a traffic safe road with separation barriers, where speed limit matches road design and safety standard", as a requirement for the TEN-T core network."

TEN-T-nätet i Sverige omfattar cirka 645 mil, på cirka 400 mil är årsdygnstrafiken lägre än 10 000 fordon. De 245 mil som har flöden över 10 000 fordon är i princip mötesseparerade i sin helhet och har en mycket god trafiksäkerhet. Av dessa är cirka 185 mil är motorväg. Förslaget skulle således kunna innebära krav på utbyggnad till motorvägsstandard på cirka 60 mil mötesseparerad väg utan undantagsmöjlighet.

#### **Art 29.2 b och 30.3**

Kravet om "rest areas" förändras från att tidigare endast omfatta motorvägar på stomnätet. Enligt förslaget ska det finnas "rest areas" var 6 mil och medlemsstaten har rådighet över uttolkning av omfattningen av serviceutbudet. Målår är 2050 för comprehensive och 2030 för core och extended core. Undantagsmöjlighet saknas.

Trafikverkets bedömning är att det är en rimlig målnivå för de delar av nätet som har mer omfattande trafik. Längs det lägre trafikerade TEN-T-nätet finns det sträckor som inte i dag har statliga rastplatser på var 60 km, däremot kan det finnas rastmöjligheter på kommersiellt drivna anläggningar. Trafikverket anser att undantagsmöjlighet bör övervägas.

#### **Art 29.2c och 30.2**

Förslaget om Safe and secure parking (SSP) innebär ett nytt krav. Enligt förslaget ska SSP finnas på hela nätet på var 100 km med tillräcklig kapacitet för yrkesfordon och de ska uppfylla kraven i förordning 2020/1054 (bör vara 561/2006 ändrad genom 2020/1054 som åsyftas, se artikel 3am). Enligt denna förordning ska kommissionen bland annat ta fram delegerade akter om standarder för service- och säkerhetsnivåer och certifieringsprocedurer för SSP. Man planerar att anta en sådan akt under 2022. Den innehåller exempelvis en miniminivå att det ska finnas möjlighet att köpa livsmedel och drycker dygnet runt 7 dagar per vecka. Målår är 2050 för comprehensive och 2040 för core och extended core. Undantagsmöjlighet saknas.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Om det saknas marknadsmässiga förutsättningar för ett kommersiellt utbud och om staten enligt föreslagen TEN-T-förordning därmed ska åläggas att genomföra åtgärder för att uppfylla detta krav kan det enligt Trafikverkets uppfattning komma att få långtgående ekonomiska, organisatoriska och marknadspåverkande konsekvenser. Trafikverket anser därför att beslutade och föreslagna regelverk om SSP endast är relevant för en kommersiell aktör som vill vara en certifierad leverantör av SSP.

Här kan också nämnas att Trafikverket inom ramen för regeringsuppdraget "Säkra uppställningsplatser" arbetar med att ta fram en målbild för kapacitet, frekvens och säkerhet avseende rastmöjligheter längs med stamvägnätet där TEN-T i sin helhet ingår. Som en följd av detta kommer åtgärder på de statliga rastplatserna att föreslås, exempelvis förstärkt kapacitet, förstärkt belysning och kameraövervakning.

#### **Art 29.2d och 30.2**

Ett nytt krav om att fordonsvågar (weigh in motion) ska finnas var 30 mil på TEN-T-nätet. Det är inte tydligt om det gäller båda riktningar. Målår är 2050 för comprehensive och 2040 för core. Undantagsmöjlighet saknas.

I enlighet med ett regeringsuppdrag som gavs januari 2021 pågår på Trafikverket planering av höghastighetsvågar som kan identifiera fordon med överlast på strategiska platser. Beslut om placering görs i dialog med polismyndigheten, uppdraget omfattar sammanlagt sex stycken, två per år till och med 2024.

Trafikverket anser att kravet bör formuleras så att det bättre fyller sitt syfte eller att undantagsmöjlighet bör införas och kopplas till trafikflöde enligt artikel 29.4. Trafikverket anser att det är mindre effektivt att genomföra kontroller där flödet av tunga fordon är lågt.

#### **Art 29.3 och 30.4**

Nytt krav att medlemsstaten ska uppfylla den delegerade akten om trafikinformation (EU) 886/2013. Målår är 2030 för comprehensive och 2025 för core. Undantagsmöjlighet saknas.

Trafikverket uppfattar det som att måldatum är ett annat enligt förslaget till revidering av ITS-direktivet. Måldatum bör synkroniseras för att undvika otydlighet.

#### **Art 31**

Trafikverket anser att man kan överväga om en prioritering om miljöåtgärder skulle kunna införas (infrastructure mitigating impact on environment).



Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Recital 15 pekar på vikten av att undvika eller kompensera för negativa miljöeffekter av infrastrukturåtgärder.

#### SECTION 5 AIR TRANSPORT INFRASTRUCTURE (32-34)

##### **Art 32.1b**

Förslag på ny infrastruktur «vertiports» och spaceports. Trafikverket konstaterar att det idag inte finns några godkända vertiports i Sverige. Om en sådan eller en anläggning för att testa och skjuta upp rymdfartyg skulle etableras på en TEN-T-flygplats skulle den inkluderas i TEN-T-nätet.

##### **Art 33.1a**

Skärpt krav att alla flygplatser i corenätet ska vara förbundna med järnväg. Målår 2030. Det innebär att Landvetter och Malmö Airport ska anslutas till järnväg senast 2030. Undantagsmöjlighet finns.

#### SECTION 6 INFRASTRUCTURE FOR MULTIMODAL FREIGHT TERMINALS (35-38)

##### **Art 35.1**

Utökad definition av Freight terminals till Multimodal freight terminals (MFT) som även inkluderar terminaler i kusthamnar och inlandshamnar, terminaler inom eller i närheten av en urban nod i tillägg till de utpekade rail road terminals i Annex II.

##### **Art 35.2**

MS ska tillse att det finns tillräcklig kapacitet i form av MFT. Trafikverket konstaterar att detta går utanför det nuvarande statliga åtagandet. Med få undantag är landets MFT (enligt förslagets definition) ej statligt ägda och staten saknar således rådighet över terminalernas utveckling.

##### **Art 35.3 och 4**

Nytt krav att MS inom två år ska genomföra en analys och ta fram en handlingsplan för MFT. Arbetet ska resultera i lista med existerande och nya MFT som MS föreslår ska inkluderas i TEN-T-nätet.

Att vara MFT i TEN-T ställer enligt förslaget krav på att kunna hantera 740 meter långa tåg med målår 2050 och klara uppställning till 2040. Få terminaler klarar detta idag. Dessutom föreslås andra krav kopplade till AFIR och digitala verktyg. Trafikverket ser en risk med att regelverk som kräver kostsamma investeringar införs som kan äventyra lönsamheten och därmed verksamheten på en terminal.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Även krav på anslutande infrastruktur, lastmile, kommer till enligt artikel 14.1d. Undantagsmöjlighet finns.

#### **Art 37**

Krav att medlemsstaten ska säkerställa kraven för MFT. Trafikverkets bedömning är att de befintliga och potentiella MFT i huvudsak inte är statligt ägda.

#### **37.1b**

Krav att MFT ska ha minst en laddstation enligt definitionen i AFIR. Målår 2030. Undantagsmöjlighet finns.

Trafikverket anser att det vore logiskt att denna reglering istället införs i AFIR på samma sätt som kravet om laddstationer för tunga fordon för Urbana noder. Man bör dock uppmärksamma att MFT, till skillnad mot Urbana noder, sannolikt inte kan klassas som publikt tillgängliga, samt att undantagsmöjlighet inte tydligt föreslås i AFIR.

#### **Art 37.3 och 4**

Att vara MFT i TEN-T ställer enligt förslaget krav på att kunna hantera 740 meter långa tåg med målår 2050 och klara uppställning till 2040. Få terminaler klarar detta idag. Dessutom föreslås andra krav kopplade till AFIR och digitala verktyg. Trafikverket ser en risk med att regelverk som kräver kostsamma investeringar införs som kan äventyra lönsamheten och därmed verksamheten på en terminal.

Även krav på anslutande infrastruktur, lastmile, kommer till enligt artikel 14.1d. Undantagsmöjlighet finns.

### SECTION 7 URBAN NODES (39-41)

#### **Art 39**

Man föreslår en ny definition av urbana noder. Förslaget innehåller 15 nya urbana noder i Sverige (tidigare fanns Stockholm, Göteborg och Malmö). De nya är Umeå, Sundsvall, Gävle, Västerås, Uppsala, Eskilstuna, Södertälje, Örebro, Linköping, Norrköping, Borås, Jönköping, Halmstad, Helsingborg och Lund.

Trafikverket ser positivt på förslaget som innebär mer fokus på urbana noders roll i transportförsörjningen. En urban nod bör ses inom ramen för ett funktionellt område, oavsett var kommungränsen går. Detta gäller inte minst i en storstadsregion där samverkan mellan flera kommuner är viktig.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

#### **Art 40a**

Trafikverket vill uppmärksamma att när en urban nod definieras enligt förslaget tillkommer ett antal krav enligt förslaget till förordning om infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR). Det är viktigt att uppmärksamma detta vid analysen av AFIR.

#### **Art 40bi**

Förslaget innebär att det för varje urban nod ska antas en "sustainable urban mobility plan (SUMP) senast 2025. Den ska följa riktlinjerna i Annex V. Trafikverket noterar skrivningen i Annex V: "Member States and the relevant authorities shall implement mechanisms to ensure that a SUMP is in line with the provisions of this Annex and of high quality."

Trafikverket anser att det är positivt att man vill ta ett strategiskt grepp över infrastruktur och tillgänglighet i de urbana noderna och det ligger i linje med det arbete med metodutveckling och stöd gällande trafikstrategiskt arbete som Trafikverket bedrivit tillsammans med SKR, arbetet är benämnt "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST<sup>2</sup>). Trafikverket samverkar på regional nivå med städer/kommuner som redan idag tar fram SUMPar.

Trafikverket anser dock att man bör vara försiktig med detaljerade krav på innehållet i en SUMP och att det regleras i denna förordning (Annex V). Det kan innebära en onödigt stor styrning och i stället vara hämmande på utveckling av metoder och arbetssätt som är anpassade till situationen i varje urban nod, speciellt i perspektivet att förordningen ska ses över först om tio år. Det bör vara möjligt att behålla bestämmelsen om att en SUMP ska genomföras men inte i detalj reglera metodiken.

Trafikverket anser att de berörda städernas/kommunernas syn på denna fråga ska väga tungt.

#### **Art 40bii**

Bestämmelsen innehåller ett nytt krav på datainsamling i de urbana noderna för leverans till kommissionen som även kommer beröra statlig infrastruktur i de urbana noderna. Artikel 4 ger också kommissionen mandat att anta en genomförandeakt för metodologin för insamlingen.

Det är självklart så att statistik och data är en nödvändig förutsättning för all transportplanering. Trafikverket menar dock att kommissionens förslag, att de genom en genomförandeakt lägger fast metodologin för datainsamlingen,

---

<sup>2</sup> [Trafik för en attraktiv stad - Trafikverket](#)

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

riskerar att bli en för stor detaljstyrning som inte kan anpassas till situationen i varje urban nod.

Trafikverkets bedömning är att detta kan bli resurskrävande även om man endast beaktar den statliga delen av infrastrukturen. Det saknas också motivering till den omfattande datainsamlingen. Det förefaller inte helt genomtänkt att man exempelvis vill ha data för olyckor och skadade istället för döda och svårt skadade. Ett annat exempel är variabeln färdmedelsfördelning (modal share). Det är en mycket viktig parameter som underlag för en SUMP, men det är oftast höga kostnader förknippade med analyserna. Erfarenheten visar att det är allt för täta intervall för flera delar av den föreslagna datainsamlingen (varje år).

#### **Art 40ci-iii**

Bestämmelserna innehåller nya krav för kopplingar i urbana noder. Trafikverket anser att kraven är otydliga och att det är oklart vad de skulle innebära för den statliga infrastrukturen. Artikel 41 a förefaller delvis täcka samma målsättning.

#### **Art 40civ**

Krav att utveckla "multimodal passenger hubs" med laddstation enligt AFIR. Målår 2030. Undantagsmöjlighet finns.

Trafikverket anser att definitionen av "multimodal passenger hubs" är oklar. Vidare är det logiskt att denna reglering istället införs i AFIR på samma sätt som kravet om laddstationer för tunga fordon för Urbana noder. Man bör dock uppmärksamma att "multimodal passenger hubs" eventuellt inte kan klassas som publikt tillgängliga, samt att undantagsmöjlighet inte tydligt föreslås i AFIR.

#### **Art 40d**

Punkten innebär att det ska finnas en multimodal freight terminal (MFT) i närheten av varje urban nod. Målår 2040.

Trafikverket konstaterar att detta går utanför det nuvarande statliga åtagandet. Med få undantag är landets MFT ej statligt ägda.

### EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS AND HORIZONTAL PRIORITIES

#### **Art 50**

Artikeln definierar de europeiska transportkorridorerna och de horisontella prioriteringarna ERTMS och the European Maritime Space. Trafikverket

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

anser att det är positivt att definiera de två sistnämnda i denna artikel. Det ger en bättre struktur och blir tydligare jämfört med nu gällande förordning.

#### **Art 51.6 och 7**

Ny skrivning som anger att de europeiska koordinaterna ska samverka nära med godskorridorerna (rail freight governance) för att identifiera och prioritera investeringsbehov för järnvägsgods på järnvägslinjerna och följa upp administrativa, operativa och driftskompatibilitetsaspekter avseende godstrafik i godskorridorerna.

Trafikverket är generellt positivt till den geografiska likformningen av korridorerna i TEN-T och RFC till Europeiska transportkorridorer. Det bör förbättra möjligheterna till koordinering och undvika onödig överlappning.

#### **Art 51.8**

Ny skrivning som understryker den europeiske koordinatorns roll i CEF-processen. Trafikverket bedömer att detta är en positiv förändring. Koordinatören får genom sitt arbete med korridoren en väldigt djup och bred helhetssyn på transportsystemen.

#### **Art 52.3**

Punkten beskriver koordinatorns möjligheter att bjuda in till arbetsgrupper med olika teman. Under den nu gällande förordningen har ett 20-tal sådana Ideas labs anordnats i ScanMed korridoren. Trafikverket anser att denna form av samverkan har varit värdefull för att utveckla gränsöverskridande samverkan och välkomnar att den möjligheten föreslås finnas kvar.

#### **Art 53**

Denna artikel beskriver den europeiske koordinatorns arbetsplan, som sedan kopplas till artikel 54 där kommissionen avser att anta en genomförandeakt för varje korridor och horisontell prioriterings arbetsplan och slutligen till medlemsstaternas nationella planer i artikel 58.

Arbetsplanens innehåll är ungefär likartad som i gällande förordning. Den ska tas fram i samverkan med berörda medlemsstater och i samråd med Corridor Forum och godskorridorerna (rail freight governance) vilket är en ny skrivning. Som tidigare ska den godkännas av berörda medlemsstater. Nytt är också att man anger att den "implementation plan" som ska tas fram enligt artikel 9 i 913/2010 ska beaktas (se även artikel 65.7).

Trafikverket anser att arbetssättet med arbetsplaner enligt gällande förordning fungerat bra. Det har skapat grund för en utvecklad gränsöverskridande dialog och samverkan över landsgränserna som ingår i Trafikverkets uppdrag.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Trafikverket kan dock se en risk att om man fokuserar mer på investeringsplaner och koppling till de nationella planerna så kan man förlora nödvändig flexibilitet i nationella planeringen.

#### **Art 54**

Se kommentarer på artikel 53.

#### **Art 55.3**

Förslaget anger att “Member States shall ensure the quality, completeness and consistency of the data in the TENtec information system. The national systems and data sources shall allow for an automated data exchange with TENtec.” Detta nya krav torde kunna innebära stora krav på resurser samt stora krav på de nationella statistiksystemen.

#### **Art 56.1d**

Förslag om nytt förfarande att medlemsstatens egen plan (se artikel 35.4) för multimodal freight terminals (MFT) kan vara grund för uppdatering av TEN-T-nätet genom att lägga till ytterligare multimodala godsterminaler.

#### **Art 58**

Artikeln handlar om att de nationella planerna ska vara samstämmiga med EUs transportpolitik. De nationella planerna ska omfatta åtgärder för att uppfylla alla föreslagna infrastrukturkrav, prioriteringarna i arbetsplanerna och att planerade delar av TEN-T-nätet är färdigställda vid målåren. Se artikel 53. Trafikverket kan konstatera att detta är en stor förändring som föreslås jämfört med nuvarande förordning.

Trafikverket noterar i detta sammanhang att art 1.4 i den gällande förordningen saknas i det nya förslaget. Denna punkt villkorar implementeringen med att det finns nationella finansiella resurser.

#### **Art 64**

Annex VI, definitionerna av stomnätsskorridorerna tas bort från CEF-förordningen. Se synpunkt på artikel 11.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

**Ändringar i (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.**

**Art 65**

Artikel 65 innehåller förändringar av RFC-förordningen 913/2010. Dessa syftar huvudsakligen till att likrikta korridorerna i TEN-T och RFC geografiskt, förbättra koordinering samt undvika onödig överlappning.

Godskorridorsförordningen, TEN-T-förordningen, Kombidirektivet, SERA-direktivet med mera behöver vara synkroniserade för att säkerställa och möta tillväxten av resenärer och godstransporter på järnväg och intermodalt (enlighet med recital 6 och 7). Förutom investeringar och harmonisering av infrastrukturen krävs också utveckling och harmonisering affärsvillkor, kapacitetsplanering och trafikledning.

Kommissionen arbetar även med en konsekvensbedömning (Impact assessment)<sup>3</sup> av åtgärder för att bättre hantera och samordna internationell järnvägstrafik. Rapporten förväntas presenteras i slutet av 2022. Det kan innebära att ytterligare revideringar av 913/2010 och annan EU-lagstiftning.

Trafikverkets synpunkter redovisas detaljerat nedan och kan sammanfattas:

- Trafikverket stödjer den föreslagna utvidgning geografiskt av de två godskorridorer som Sverige berörs av:
  - Skandinavien-Medelhavet
  - Nordsjön-Östersjön
- Trafikverket är generellt positiva till den geografiska likformningen av korridorerna i TEN-T och RFC till Europeiska transportkorridorer. I godskorridoren Skandinavien-Medelhavet saknas två sträckningar som är viktiga för korridorens kunder och intressenter och för att underlätta för mer godsvolymer på järnväg. Dessa sträckor behöver läggas till godskorridoren alternativt ges möjlighet att hanteras genom att godskorridoren kan vara marknaden behjälplig även utanför det föreslagna nätets geografiska sträckning utifrån godskorridorens roll att marknadsbearbeta, planera kapacitet, koordinera banarbeten, hantera större trafikstörningar, trafikledning och kvalitetsarbete. Sträckningarna är:
  - Oslo-Hallsberg

<sup>3</sup> Impact assessment on measures to better manage and coordinate international rail traffic, including through revised rules for capacity allocation and infrastructure charging in rail

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

- Trelleborg-Rostock bör vara möjligt att inkludera i ett förplanerat transportupplägg via järnvägsfärja i godstågserbjudandet (också en fråga om redundans och samhällssäkerhet). Med nuvarande godskorridorsförordning anses detta inte vara juridiskt möjligt på grund av att rederiet som opererar färjeförbindelsen inte tillåts inkluderas i korridorsorganisationen annat än som rådgivande.
- Trafikverket anser att sträckningen för godskorridoren borde, förutom Norrbottenbanan, definieras som Narvik–Riksgränsen–Boden–Ånge–Hallsberg för att attrahera så många kunder som möjligt.
- Sträckningen av godskorridoren behöver förtydligas, se art 11.
- Det bör klargöras hur oplanerad ej färdigställd sträckning ska hanteras.
- Det bör ges utrymme för undantag från kravet på 15 minuter för att korsa en landsgräns. Skilda spårvidder, exempelvis vid Tornio-Haparanda, medger inte en så snabb gränspassage.
- Det bör fortsatt vara möjligt för godskorridorer att möta och stötta kundbehov även utanför det föreslagna nätets geografiska sträckning genom marknadsanpassade förplanerade kunderbjudanden.
- Det bör övervägas om även andra viktiga aktörer, såsom terminaler, hamnar och rederier aktivt kan inkluderas i godskorridorens organisation. Det för att samordnat möjliggöra för fler transporter på järnväg och intermodalt genom att gemensamt bättre möta transportköparnas behov av transporter. Detta är i linje med de förslag och tankar Trafikverket fört fram i redovisningen av regeringsuppdraget om att främja intermodala järnvägstransporter som redovisades till infrastrukturdepartementet i december 2021.
- Det bör också övervägas om de rådgivande grupperna för järnvägsföretag och terminaler till godskorridoren ska utökas med en rådgivande grupp med transportköpare, logistikföretag och speditörer eftersom dessa är mycket viktiga för att möjliggöra en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart.
- Trafikverket anser att det är av största vikt att flexibiliteten att modifiera godskorridorer inte förändras jämfört med gällande förordning.



Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

- Det bör övervägas om kundnöjdhetsundersökning ska vara kvar, vi anser att den är ett bra instrument för att utveckla korridoren så att den bättre möter marknadens förväntningar och transportbehov.

#### **Art 65.2**

Trafikverket stödjer den föreslagna utvidgning geografiskt av de två godskorridorer som Sverige berörs av:

- Scandinavian–Mediterranean Corridor
- North Sea–Baltic Corridor

Det innebär att Sverige får en ny godskorridor i och med att North Sea-Baltic Corridor och Scandinavian–Mediterranean Corridor går omlott.

När man föreslår en geografisk likformning av korridorerna i TEN-T och RFC till Europeiska transportkorridorer är det Ostkustbanan som ritats ut. Trafikverket anser att sträckningen för godstågskorridoren borde, förutom Norrbotten, definieras som Narvik–Riksgränsen–Boden–Ånge–Hallsberg. Detta lyftes även i slutrapporten från förra vinterns Regeringsuppdrag kring en förlängning av ScanMed RFC.

När det gäller sträckan Åbo–ryska gränsen tillåts ScanMed RFC inte att erbjuda kunden förplanerad kapacitet i form av PaPs (Pre Arranged Paths) för denna sträckning då ett sammanhängande internationellt erbjudande för järnväg inte är möjligt. Det enda erbjudande som är praktiskt möjligt är nationellt, något som enligt nuvarande regler i EU 913/2010 inte är tillåtet.

Spårviddsförändringen i Haparanda/Tornio utgör en tydlig och lämplig gräns mellan ScanMed-North Sea-Baltic RFC snarare än Boden. Transportflöden öst/väst måste lösas med smidig och effektiv omlastning på ett sätt som snarast är att betrakta som intermodalt trots att järnväg används i både Finland och Sverige.

Trafikverket är generellt positiva till den geografiska likformningen av korridorerna i TEN-T och RFC till Europeiska transportkorridorer. Det bör förbättra möjligheterna till koordinering och undvika onödig överlappning. I godskorridoren Skandinavien-Medelhavet saknas två sträckningar som är viktiga för korridorens kunder och intressenter och för att underlätta för mer godsvolymer på järnväg. Dessa sträckor behöver läggas till godskorridoren alternativt ges möjlighet att hanteras genom att godskorridoren kan vara marknaden behjälplig även utanför det föreslagna nätets geografiska sträckning utifrån godskorridorens roll att marknadsbearbeta, planera

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

kapacitet, koordinera banarbeten, hantera större trafikstörningar, trafikledning och kvalitetsarbete. Sträckningarna är:

- Oslo-Hallsberg
- Trelleborg-Rostock bör vara möjligt att inkludera i ett förplanerat transportupplägg via järnvägsfärja i godstågserbjudandet (också en fråga om redundans och samhällssäkerhet). Med nuvarande godskorridorsförordning anses detta inte vara juridiskt möjligt p.g.a. att rederiet som opererar färjeförbindelsen inte tillåts inkluderas i korridorsorganisationen annat än som rådgivande.

Järnvägsfärjan är ett viktigt komplement för att kunna öka volymerna av gods på järnväg och i kombination med sjö. Järnvägsfärjan är också angelägen för att säkerställa viss redundans och samhällssäkerhet. Danmark är en flaskhals genom att det bara finns en bro som förbinder länderna vilket orsakar omfattande problem om restriktioner, banarbeten eller olyckor inträffar.

Trafikverket menar att förslagets kartform enligt annex III riskerar att bli otydligt i vissa delar, exempelvis kan man ej enkelt avgöra om sträckan Malmö–Trelleborg ingår i korridoren. Detta innebär att definitionen för godskorridorer blir otydlig. Se synpunkt på artikel 11 ovan.

Godskorridorernas nuvarande sträckning bygger på godsmarknadens behov av transporter genom resultat från transportmarknadsstudier och dialog med transportköpare, logistikföretag, speditörer och järnvägsföretag. Med den nya sträckningen i förslaget är det oklart om sträckor saknas för att möta marknadens behov och ett ökat användande av klimatsmarta transporter. Det bör fortsatt vara möjligt för godskorridorer att möta och stötta kundbehov även utanför korridorens sträckning enligt förordningen i form av till exempel marknadsbearbetning, kapacitetsplanering, trafikledning och kvalitetsarbete.

Det är oklart hur dragningar som utgörs av planerad, ännu inte färdigställd järnväg ska hanteras i 913/2010. Exempel på detta i Sverige är Norrbotniabanan. Trafikverket anser att det är bra om detta tydliggörs. Trafikverket redovisade februari 2021 ett regeringsuppdrag i form av ett kunskapsunderlag inför översynen av 913/2010. I avsnitt 9.4 samt 9.5.2 beskrivs hur förutsättningarna för olika dragningar ser ut.

Det är också oklart vad skilda spårvidder på en godskorridor får för konsekvenser. Figuren nedan visar spårvidd enligt TENtec, 1435 mm i blått och 1520-1524 mm i rött. Finland omfattas inte av infrastrukturkravet om normalspårvidd. En lösning med spårviddsväxlare i Haparanda/Tornio har provats och den lösningen var inte framgångsrik. Idag ser aktörerna i

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

området hellre en modern omlastningsterminal som lösning på spårviddsproblematiken. Se också kommentarer på artikel 18.1 a. Det är också rimligt att ta del av Finlands ställningstagande i frågan.



Förslag till artikel 2.2.(a) i 913/2010 hänvisar till direktiv 2001/14/EC som ersatts av SERA-direktivet (2012/34/EU), vilket bör justeras.

#### Art 65.4

Ändrar artikel 3 i 913/2010 med ny rubrik *Organisation and management* (tidigare Designation of initial freight corridors). Ny punkt 3.2 i 913/2010 anger att Medlemsstater och infrastrukturförvaltare ska justera organisation och management inom 12 månader från att förslaget trätt i kraft eller om kommissionen ändrat korridoren genom en delegerad akt enligt artikel 11.3.

#### Art 65.5

Artiklarna 4-7 i 913/2010 föreslås tas bort. Dessa handlar om kriterier, urval och modifiering av godskorridorerna. Modifiering av en europeisk korridor och därmed av en godskorridor sker genom artikel 11.3.

Trafikverket anser att det är av största vikt att flexibiliteten att modifiera godskorridorer inte förändras jämfört med gällande förordning.

Ett alternativ kan vara en skrivning om att godskorridorerna kan vara marknaden behjälplig även utanför det föreslagna nätets geografiska sträckning utifrån godskorridorens roll att marknadsbearbeta, planera kapacitet, koordinera banarbeten, hantera större trafikstörningar,

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

trafikledning och kvalitetsarbete. Godskorridorernas nuvarande sträckning bygger på godsmarknadens behov av transporter genom resultat från transportmarknadsstudier. Med en ambitionshöjning med klimatsmarta transporter kommer troligtvis behovet av järnvägen i olika geografiska delar att öka och det kan ske snabbt. Ett exempel på det är etableringen av batterifabrik och andra företag i norra delen av Sverige. Flexibiliteten att kunna möta efterfrågan och stötta aktörerna att flytta transporter till järnvägen är viktig, även geografiskt.

#### Art 65.6

Ändrar artikel 8, Governance of freight corridors i 913/2010 och nytt är att man definierar samarbetet med den Europeiska koordinatoren.

Trafikverket anser att det bör övervägas om även andra viktiga aktörer, såsom terminaler, hamnar och rederier kan inkluderas i godskorridorens organisation. Det för att samordnat möjliggöra för fler transporter på järnväg och intermodalt genom att gemensamt bättre möta transportköparnas behov av transporter. Detta är i linje med de förslag och tankar Trafikverket fört fram i redovisningen av regeringsuppdraget om att främja intermodala järnvägstransporter som redovisades till infrastrukturdepartementet i december 2021.

Det bör också övervägas om de rådgivande grupperna för järnvägsföretag och terminaler till godskorridoren ska utökas med en rådgivande grupp med transportköpare, logistikföretag och speditörer.

#### Art 65.7

Ändrar artikel 9 i 913/2010, med ny rubrik *Measures for developing the freight corridor*. Här beskrivs vad en implementation plan ska innehålla. Förutom det som ingått tidigare (koordinering av banarbeten, One stop shop, allokering av kapacitet, tågledning, störningshantering och information om nät, terminaler och tåglägeshantering) ska man beakta medlemsstaternas analys, action plan och lista över nya multimodala godsterminaler (MFT) som ska göras enligt artiklarna 35.3 och 35.4. Man ska även ta hänsyn till den europeiska koordinators arbetsplan. Implementeringsplanen ska också innehålla målsättningar för godskorridoren, där sådana målsättningar bl.a. ska beakta kraven för passertider av gränser för godståg enligt förslag till artikel 18 i TEN-T förordningen. Trafikverket anser att kravet på passertid bör exkludera gränsövergångar med olika spårvidd, exempelvis Sverige–Finland.

#### Art 65.8

Ändrar artikel 11, *Investment planning* i 913/2010 där delen om att göra en "Investment plan" tas bort.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Trafikverket är positiva till ny artikel 11.2 och 11.3 som föreslås i 913/2010. Den tydliggör behovet av att konkretisera och förmedla marknadsbehov som identifieras i t.ex. Advisory groups samt att Executive board ska tillse att detta sker enligt SERA-direktivet, artikel 7e. Se också artikel 65.6.

Trafikverket noterar att artikel 11.2 i den nuvarande förordningen 913/2010 föreslås tas bort genom förslaget. "The application of this Regulation shall be without prejudice to the competence of the Member States regarding planning of and funding for rail infrastructure".

#### **Art 65.9**

Ändrar artikel 19, *Quality of service on the freight corridor* i 913/2010.

Artikel 19.2 anger att kvalitetsundersökningar ska genomföras och att de rådgivande grupperna och den europeiske koordinatören ska konsulteras om mätvariabler.

Artikel 19.3 ändras så att man tar bort kravet på kundnöjdhetsundersökning. Trafikverket anser att detta kan ifrågasättas då vi anser att den är ett bra instrument för att utveckla korridoren så att den bättre möter marknadens förväntningar och behov, vilket är en förutsättning för att få mer godstransporter intermodalt och på järnväg.

Artikel 19.3 kompletteras med att mål ska anges i implementeringsplanen avseende leverans kvalitet (quality of service) och kapacitet, där styrelsen ska följa upp dessa med beaktande av kraven för passertider av gränser för godståg enligt förslag till artikel 18 i TEN-T förordningen. Trafikverket anser att kravet på passertid bör exkludera gränsövergångar med olika spårvidd.

#### **Art 65.10**

Ändrar artikel 22, *Monitoring implementation* i 913/2010, och glesar ut återsrapportering till vart fjärde år. Trafikverket anser att detta är mer ändamålsenligt.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

### **Kommentarer avseende Annexen**

Här lämnar Trafikverket kommentarer på bilagornas kartor. Vi kommenterar också några detaljer som är synliga endast i TENtec-systemet. Om vi förstått det rätt kommer inte TENtec utgöra en del av lagstiftningen. Om så skulle bli fallet ber vi om att få återkomma med ytterligare synpunkter.

#### **Annex I**

Sid 3:

Delen Järna–Linköping bör ej ingå i Core rail freight.

Delen Helsingborg-Malmö förefaller att felaktigt ligga kvar.

Sid 7:

Delen Stockholm–Linköping bör ej ingå i Core rail freight, bör vara comprehensive på denna karta.

Delen Katrineholm–Åby bör ingå i Core rail freight, ej i Extended core rail freight.

Delen Helsingborg-Malmö förefaller att felaktigt ligga kvar. Denna del bör ej ingå i Comprehensive >=200/New const. Bör tas bort helt.

Sid 8:

Delen Helsingborg-Malmö förefaller att felaktigt ligga kvar. Denna del bör ej ingå i Comprehensive >=200/New const. Bör tas bort helt.

Sid 9:

Ej synligt på kartan, men i underlaget i TENtec: E4, delen från anslutningen till Förbifart Stockholm till Norralänken är markerad som extended core. Trafikverket menar att den delen bör tillhöra det övergripande nätet, vilket den gör i gällande version. Södra länken bör tas bort som del av comprehensive network.

#### **Annex II**

Korrektur. Vilhelmina och Helsingborg är felstavat.

Flygplatsen i Malmö heter sedan 2007 Malmö Airport vilket bör innebära att det räcker att skriva Core i rutan.

#### **Annex III**

Sid 1: Det är oklart vad begreppet "Map finder chart" innebär och om den första sidan i Annex III föreslås tillhöra lagstiftningen. Vi konstaterar att det finns vissa sjöfartslänkar med på kartan som därmed har en oklar status. Denna typ av karta har tidigare endast använts som illustration och inte

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

tillhört lagstiftningen. Trafikverket anser att översiktskartan bör tas bort från Annex III.

Det framgår ej att Luleå–Oulu också ingår i Scandinavian–Mediterranean Corridor. Sträckan bör vara markerad med både rött och rosa.

Sid 14:

Ej synligt på kartan, men i underlaget i TENtec: E4, delen från anslutningen till Förbifart Stockholm till Norralänken bör tas bort. Den bör tillhöra det övergripande nätet och därmed inte European Transport Corridor. Delen tillhör det övergripande nätet i gällande version.

Sid 15:

Stockholm-Linköping (Ostlänken) bör tas bort från kartan med rail freight.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

## 2 Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem

### 2.1 Sammanfattning

Trafikverket välkomnar huvudinriktningen av förslaget, med en ambitionshöjning för kommande arbete inom ITS området och ser förslagen på uppdatering av de prioriterade områden som en naturlig fortsättning på arbetet med ITS direktivet, för att bättre bidra till ett säkert, effektivt och hållbart transportsystem.

Trafikverket ser en risk med stora ökade kostnader för aktörer i Sverige som ett obligatoriskt tillhandahållande medför. Det är därför viktigt att åtgärderna står i proportion till nyttorna.

Trafikverket instämmer med resultaten som EC Regulatory Scrutiny Board (RSG) framfört på kommissionens konsekvensanalys. Konsekvensanalysen behöver tydliggöras och förklaras och Sverige bör därför söka förklarande information och underlag hur kommissionen genomfört beräkningar av kostnader och nyttor. Och därför ser Trafikverket behov av en fördjupad Svensk konsekvensanalys för att bättre bedöma kommande effekter kopplat till kostnader.

Revidering av ITS-direktivet omfattar ”gränssnitt till andra trafikslag”. Det är av stor vikt att det finns en gemensam syn vad ”gränssnittet” omfattar och att det är tydligt vad som regleras i ITS direktivet och vad som regleras i andra rättsakter för att exempelvis undvika dubbelreglering. Det är också viktigt att säkerställa samverkan mellan de olika rättsakternas revideringar och krav. Speciellt viktigt är det för EU gemensam data.

Det bör tydliggöras i ITS-direktivet att data ska vara tillgängligt via en nationell åtkomstpunkt och inte genom, vilket i så fall innebär att data behöver lagras i en nationell åtkomstpunkt. De flesta medlemsstaterna implementerar kraven på den nationella åtkomstpunkten som en katalog med metadata.

Principen för teknikneutralitet är inte tillräckligt tydligt som vägledande princip med avseende kring framtagande av specifikationer.

EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS behöver utredas noggrant för att bedöma vilka effekter det kan få för svenska och internationella aktörer på den svenska marknaden.



Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Trafikverkets ställningstaganden för digitalisering av vägtransportsystemet, kring Trafikverkets roll och inriktning i det digitala ekosystemet, utgör en viktig utgångspunkt av Trafikverkets svar i remissen:

- Utgångspunkten är att intelligensen primärt finns i fordonen, inte i väginfrastrukturen. Trafikverket har därmed en restriktiv hållning till att anpassningar av väginfrastrukturen görs för att stödja fordon med avancerade förarstödsystem, uppkoppling och automatiserade fordon.
- Trafikverket eftersträvar en standard på fysiska vägmarkeringar som även beaktar de positiva trafiksäkerhetseffekter som fordon med avancerade förarstödsystem kan ge.
- Trafikverket ser kommersiella kommunikationslösningar från externa aktörer som den primära bäraren för datautbyte till och från fordon.
- Trafikverket har tillsvidare inte för avsikt att etablera vägsidesutrustning för kommunikation direkt till fordon. Skulle sådana lösningar längre fram visa sig kostnadseffektiva på vissa vägsträckor kan det dock bli aktuellt i en framtid.
- Trafikverket ska inom ramen för vårt uppdrag främja och underlätta utvecklingen av IT- och kommunikationsinfrastruktur längs statligt vägnät, vilket företrädesvis drivs av olika marknadsaktörer.
- Trafikverket ska tillhandahålla maskinläsbar data som beskriver trafikregler, egenskaper i den statliga infrastrukturen och aktuell status på platser eller sträckor i den infrastruktur som vi ansvarar för.
- Trafikverket ska sträva efter att tillhandahålla data på de sätt och i de kanaler där detta ger störst samhällsnyttoeffekter, (social och ekonomisk hållbarhet, trafiksäkerhet och miljö)

## 2.2 Detaljerade synpunkter

### Artikel 1 Subject matter and scope

Det är viktigt att vara restriktiv med vilka data och tjänster som ska vara obligatoriska att tillhandahållas, även om vi är positiva till att vissa data som exempelvis trafikregler som hastighetsbegränsningar är obligatoriska. Att göra mängder av data och speciellt tjänster, obligatoriska driver kostnader och kan

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

förhindra innovation, samt att resurser satsas fel i en ständigt föränderlig digital värld.

#### **Artikel 2 Priority areas**

En uppdatering av de prioriterade områdena med mobilitet som en tjänst och uppkopplad och automatiserad mobilitet välkomnas och medför en utökning till arbetsområden som vi idag prioriterar att arbeta med.

#### **Artikel 4 Definitions is amended as follows:**

Det bör tydliggöras i definition punkt 22, att data ska vara tillgängligt via en nationell åtkomstpunkt och inte genom, vilket i så fall innebär att data behöver lagras i en nationell åtkomstpunkt. De flesta medlemsstaterna implementerar den nationella åtkomstpunkten som en katalog med metadata.

Enligt definitionen betyder Samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS), "intelligenta transportsystem som gör det möjligt för ITS-användare att samarbeta genom utbyte av säkra och tillförlitliga meddelanden". Trafikverket ser en risk att det kommer att innebära att endast utbyte av data när man använder den EU-gemensamma PKI-lösning och ETSI-meddelanden kan kallas "C-ITS". Trafikverkets ser därför behov att öppna upp för bredare definition av C-ITS.

#### **Artikel 6 Specification**

Trafikverket ser behov av tydliggörande, vad det innebär med obligatoriskt tillhandahållande av tjänster enligt bilaga IV. Trafikverket ser sin roll att främja en väl fungerande marknad på ett konkurrensneutralt sätt och inte erbjuda tjänster som marknadsaktörer tillhandahåller eller har intresse av att tillhandahålla.

#### **Artikel 7a Interim measures**

Det behöver preciseras och förtydligas vad det innebär att ge mandat till kommissionen att vidta åtgärder vid nödsituation, samt vilka åtgärder de kan åberopa

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

#### **Article 10a EU C-ITS security credential management system**

Kommissionen avser att ta på sig rollen för att hantera ett gemensamt ramverk för tillhandahållande av pålitlig och säker kommunikation, ett europeiskt förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS. Denna fråga behöver utredas noggrant för att bedöma vilka effekter det kan få för svenska och internationella aktörer på den svenska marknaden, vilka använder sig av cellulär kommunikation till och från fordon.

Det saknas definition av begreppet C-ITS station och begreppet används inte i någon av artiklarna, och Trafikverket ser därför ett problem att använda ett odefinierat begrepp i skäl 11.

#### **Article 17 Reporting and working programme**

##### **Article 17.2**

I den mall som avses att tas fram för den första medlemsstatsrapporteringen och för kommande lägesrapporter, kommer att innehålla en lista med KPI:er. Listan med KPI:er kommer troligen att innebära styrning av nationella prioriteringar och därför föreslås ett granskningsförfarande istället för rådgivningsförfarande.

#### **Bilaga I**

Trafikverket ser ett behov av användning av andra standarder förutom ETSI inom prioriterat område IV.

#### **Bilaga II**

Beskrivningen i skäl 11 behöver tydliggöras för att säkerställa att den ligger i linje med teknik neutralitet och varken föreskriver eller gynnar användningen av viss typ av teknik. En definition och resonemang av teknikneutralitet bör finnas med i listan om principer för specifikationer och införande av ITS.

#### **Bilaga III**

Det behövs en grundlig analys, i vilken utsträckning Sverige redan lever upp till kraven och om de föreslagna tidpunkterna är realistiska, särskilt vad gäller de data som ska tillhandahållas av kommunerna. För att uppfylla eventuell obligatoriska krav, ser Trafikverket att ansvar behöver pekas ut i Sverige för hantering av data från det kommunala vägnätet.

Det behövs ett förtydligande hur förhållandet mellan kraven för den beslutade delegerade förordningen (EU 885/2013) om informationstjänster för trygg

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

och säker parkering, den kommande delegerade förordningen om EU-standarder för säkra och säkra parkeringsplatser för lastbilar (fotnot 35) och revideringen av TEN-förordningen förhåller sig sinsemellan och till det reviderade ITS-direktivet. Därmed behövs ett klarläggande om vad som avses rörande dynamiska data i Annex III. För obligatoriskt tillhandhållande av multimodal statisk resedata ser Trafikverket skäl att tydliggöra vad som regleras i ITS-direktivet och vad som regleras andra rättsakter som tågpassagerare förordningen och förordningen om förteckning över tillgångar (IoA), för att undvika dubbelreglering.

#### **Bilaga IV**

Det finns oklarheter i EU 886/2013 kring vad som ska bedöms vara en vägsäkerhetsrelaterad trafikinformationstjänst om direktivet ställer krav på införande. Utgångspunkten från Trafikverket är att ITS-tjänster ska tillhandahållas av kommersiella aktörer.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

### 3 Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer

#### 3.1 Sammanfattning

Trafikverket ser positivt på förslaget om fokus på urbana noders roll och ett mer strukturerat systemtänk knutet till detta. En urban nod bör ses inom ramen för ett funktionellt område, oavsett var kommungränserna går. Detta gäller inte minst i en storstadsregion där samverkan mellan flera kommuner är viktigt. Vidare krävs samordning med regionala och nationella nivåer; i vissa fall även internationella beroende på nodens funktion och läge.

Trafikverket ser positivt på förslaget om SUMP. Att Urbana noder tar ett strategiskt grepp över infrastruktur och tillgänglighet ser Trafikverket som positivt och det ligger i linje med det arbete med trafikstrategier som Trafikverket bedrivit tillsammans med SKR.

Insamling av data vilket ger möjlighet till uppföljning och styrning är viktigt. Det är dock av stor vikt att man tydliggöra nyttan och ser över ansvarsfrågan då det inom samma geografiska område kan finnas flera administrativa indelningar och ägare av infrastruktur.

#### 3.2 Detaljerade synpunkter

Nedan följer detaljerade kommentarer numrerade enligt punkterna i ramverket.

##### 2.1 A reinforced approach to TEN-T urban nodes

Den beskrivna problembilden liksom riktningen för de föreslagna åtgärderna ligger i linje med det arbete som bedrivs i Sverige.

Trafikverket stöder förslaget att stärka TEN-T-regelverket med att inbegripa även urban mobilitet. För Sverige innebär detta bland annat att de tre urbana noder utökas till 18. Trafikverket ser positivt på förslaget som innebär mer fokus på urbana noders roll. En urban nod bör ses inom ramen för ett funktionellt område, oavsett var kommungränserna går. Detta gäller inte minst i en storstadsregion där samverkan mellan flera kommuner är viktigt.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Att man vill ta ett strategiskt grepp över infrastruktur och tillgänglighet ser Trafikverket som positivt och det ligger i linje med det arbete med metodutveckling och stöd gällande trafikstrategiskt arbete som Trafikverket bedrivit tillsammans med SKR, TRAST.

Trafikverket samverkar med städer som redan idag tar fram SUMPar. För arbete med SUMP kan det lokala perspektivet vara för snävt. Det kan krävas samordning med regionala och nationella nivåer; i vissa fall även internationella beroende på nodens funktion och läge.

#### 2.2 A reinforced approach to Sustainable Urban Mobility Plans

För de i förslaget utpekade noderna gäller att de (kommunerna) med något eller några undantag i dag har en trafikstrategi/SUMP. Som förslaget visare på skiljer sig dessa i kvalitet och omfattning.

Trafikverket som under många år arbetat med metodutveckling och framtagande av stöd material för trafikstrategiskt arbete, stöder förslaget om ett ökat fokus på SUMP/trafikstrategier. Erfarenheterna från detta arbete visar på vikten av ett sammanhållet stöd i dessa frågor. Trafikverket stöder tanken om ett "national longterm SUMP support programme". Uppdrag, former, roll och resurser behöver tas med i det fortsatta arbetet kring detta.

En utmaning blir att på ett smart och resurseffektivt sätt samordna detta arbete även på EU-nivå.

#### 2.3 Monitoring progress – sustainable urban mobility indicators

Att mäta utvecklingen är av stor vikt. Flera av de variabler som lyfts i förslaget, omfattas idag av olika datainhämtningssystem Sverige. Det är av stor vikt att uppföljning ger ett värde för städerna.

Trafikverkets bedömning är att detta kan bli mycket resurskrävande även om man endast beaktar den statliga delen av infrastrukturen.

#### 2.4 Attractive public transport services, supported by a multimodal approach and by digitalisation

Trafikverket stöder skrivningarna.

#### 2.5 Healthier and safer mobility: a renewed focus on walking, cycling and micromobility

Skrivningarna berör i första hand kommunerna.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

#### 2.6 Zero-emission city Freight logistics and last-mile delivery

Trafikverket ser positivt på att gods inkluderas och att kommissionen avser att arbeta brett med olika aktörer samt arbeta för att få fram mer dataunderlag och för att stimulera ökad fyllnadsgrad. Nya konsumtionsmönster och ny teknik ger möjligheter till nya lösningar.

Detta ligger i linje med arbete som bedrivs i verket genom regeringsuppdrag under godstransportstrategin.

#### 2.8 Towards climate-neutral cities: resilient, environmentally friendly and energy-efficient urban transport

I Sverige har 23 städer skrivit under klimatkontrakt 2030. Trafikverket är sedan december 2021 med i Klimatkontrakt 2030 som en av fem deltagande myndigheter. Klimatkontraktkommuner och Urbana noder överensstämmer delvis.

Kopplat till TEN-T och urbana noder finns förslaget om laddinfrastruktur. Trafikverket ser positivt på detta men ser också att en standardisering inom området är rimligt gällande energimätning. Standardisering bör dock inte hanteras inom ramen för TEN-T-skrivningarna.

### Urbana noder

Det finns stora fördelar med ett ökat fokus på urbana noders roll ur ett bredare samhällsperspektiv. En urban nod bör ses inom ramen för ett funktionellt område (Funktionella urbana områden – FUA), oavsett var kommungränserna går. Detta gäller inte minst i en storstadsregion där samverkan mellan flera kommuner är viktigt. Vidare krävs samordning med regionala och nationella nivåer, i vissa fall även internationella där nodens funktion har det geografiska läget.

Att vi har flera aktörer inom samma geografiska område (FUA) leder till behov av samordning. Detta kräver att det i grunden finns ett fastlagt ansvar för de krav som finns i förslaget till förordning. Detta bör beaktas i det fortsatta arbetet.

### SUMP

Att Urbana noder tar ett strategiskt grepp över infrastruktur och tillgänglighet ser Trafikverket som positivt och det ligger i linje med det arbete med trafikstrategier som Trafikverket bedrivit tillsammans med SKR. För att nå målen i Agenda 2030 är den strategiska nivån viktig. SUMP är ett viktigt

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

verktyg detta strategiska arbete. Genom ett strategiskt arbete kan gamla och nya verktyg, åtgärder, metoder och styrmedel verka i Agenda 2030:s riktning.

Trafikverket har under en längre tid, tillsammans med SKR, arbetat med metodutveckling och stöd gällande trafikstrategiskt arbete (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-atraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>).

Trafikverket ser positivt på förslaget om SUMP och ser att det finns behov av nationell samordning vad gäller metodutveckling och – i begränsad utsträckning - stöd. Trafikverket har tillsammans med aktörerna under en längre tid arbetat med ett nationellt supportprogram som i stora drag stämmer överens med i underlaget.

Det tar tid att få fram ett nationellt supportprogram vilket bör beaktas när man ser till tidplanen överlag. Även resurssättning och organisering av ett sådant löpande program bör beaktas.

Dock ska man inte bortse från att arbetet även kommer att kräva resurser från de ansvariga noderna, vilket i Sveriges fall blir kommunerna.

Sverige har en lång tradition av trafikstrategiskt arbete och Trafikverket har flera gånger varit en aktiv part i kommunernas framttagande av trafikstrategi. Trafikverkets erfarenhet gör att vi ser positivt på en gemensam riktlinje i enlighet med Annex 5 men med en öppenhet för att kommuner och andra aktörer gör lokala anpassningar.

Vidare bör behovet av samordning mellan ansvarig part (kommun) och samverkansparter inom eller i anslutning till den aktuella geografin tydliggöras i skrivningarna. En urban nod avgränsas inte alltid av en kommungräns utan kan utgöras av ett större sammansatt område. Exempel finns framför allt i storstadsområdena. I dessa fall bör en SUMP beakta hela området och inte begränsas av kommunala gränser. Till detta kommer behov av samordning med andra administrativa indelningar, framför allt regional och nationell nivå, men även andra relevanta aktörer utanför kommunens ansvarsområde. Exempel kan här vara andra kommuner, regioner (med dess olika uppdrag inom infrastrukturplanering och regionalt utvecklingsansvar), statliga myndigheter, intresse- och branschorganisationer samt internationell nivå.

### Datainsamling

Nytt krav på datainsamling som kommer beröra statlig infrastruktur i de urbana noderna. Trafikverkets bedömning är att detta kan bli mycket



Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

resurskrävande även om man endast beaktar den statliga delen av infrastrukturen. Erfarenheten visar också att det är allt för täta intervall (varje år). Det saknas också motivering till den omfattande datainsamlingen. Det förefaller inte helt genomtänkt att man exempelvis vill ha data för olyckor och skadade istället för döda och svårt skadade.

Det finns idag strukturer för insamling av data inom flera olika områden. Det är av stor vikt att använda redan existerande strukturer och att kraven på datainsamling inte ger upphov till parallella uppföljningssystem. För flera av dessa är det dock svårt att bryta ned dem till regional och lokal nivå. Detta bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Analogt med skrivningen ovan med oklarheten kring definition och avgränsning vad gäller urbana noder, bör även detta beaktas vad gäller uppföljning och datainsamling.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

## 4 Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga persontrafik på järnväg

### 4.1 Sammanfattning

Genom handlingsplanen avser kommissionen att främja gränsöverskridande och långväga persontrafik på järnväg och fokus är därmed på persontrafik. Målsättningen från EUs sida, liksom från den svenska regeringens, är att öka såväl person- som godstransporternas andel på järnväg. Att ensidigt rikta in sig på åtgärder för att lyfta den internationella persontrafiken kan påverka möjligheterna att bedriva gränsöverskridande godstransporter. Infrastrukturkapaciteten är en begränsad resurs där vissa delar redan idag är hårt belastade. I samband med beslut om åtgärder behöver därför det samlade bidraget till genomförandet av den gröna given beaktas så att åtgärderna medger att såväl person- som godstransporters intressen tillgodoses. Godskorridorregleringen togs fram i syfte att värna godset på järnväg. Det är därför viktigt att de åtgärder som vidtas inte leder till en sämre situation för godstransporter i strid med intentionerna bakom framtagandet av godstransportkorridorförordningen och att gods beaktas i arbetet.

Erfarenheten visar att problem när det gäller gränsöverskridande trafik ofta bottnar i att EU-medlemsstaterna infört EU-regleringen på olika sätt, eller tolkar den på skiftande sätt. Det är därför mycket välkommet att kommissionen nu signalerar att den kommer att ha fokus på att arbeta med de hinder som skylls olika sätt att införa och tillämpa det gemensamma regelverket.

Sverige har erfarenheter av en marknad med flera aktörer och behöver dela med sig av sina erfarenheter, något som efterfrågats från företrädare för kommissionen. Det är särskilt viktigt inför de reformer som hanteringen av kapacitet och trafikledning står inför och som utgör del av denna handlingsplan.

Kommissionen lyfter även behovet av att ha ett starkare internationellt perspektiv något som är särskilt viktigt för järnvägen eftersom det är ett nätverk med många beroenden. Det kan i vissa situationer finnas behov av att kunna vända sig till en enhet som har mandat att agera utifrån det internationella perspektivet. I sammanhanget kan noteras att regleringsorganen inte har möjlighet att agera annat än inom ramen för nationell lagstiftning.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

Åtgärderna syftar till att göra det lättare att välja tåget som transportmedel särskilt för internationella resor. För att få resenärer att välja järnvägen krävs att resenären kan känna trygghet i att nå resmålet och att resenären inte lämnas åt sitt öde vid ev. störningar i trafiken. Det behövs ett hela resan perspektiv på tjänsterna, ett kvalitetsarbete och resiliens i tidtabellen så att inte en mindre störning ger en dominoeffekt och därmed minskar järnvägens attraktivitet som transportmedel.

## 4.2 Övergripande synpunkter

### Bättre regeltillämpning

Det är utomordentligt viktigt att kommissionen säkerställer att redan framtagna EU reglering efterföljs. En hel del av problemen idag grundas i att medlemsstaterna endast har infört regleringen delvis eller gör olika tolkningar. Det är därför mycket positivt att kommissionen lyfter regelefterlevnad som en viktig förutsättning för att underlätta gränsöverskridande trafik.

### Ökad interoperabilitet

Standardisering av järnvägen är en utmaning. ERTMS är ett exempel på det. Det är väsentligt att kommissionen reflekterar kring fortsatt utveckling av den tekniska standardiseringen och att särkrav och undantag undviks i så stor omfattning som möjligt. I dessa sammanhang behöver EU beakta att marknaden ska bära kostnaderna för standardiseringen och försöka hitta lösningar som inte är onödigt kostnadsdrivande. I detta sammanhang är det viktigt att lyfta behovet av samsyn vad gäller olika versioner för att undvika att hinder uppstår för den som avser att trafikera flera olika delar av det europeiska järnvägsnätet.

### Effektivare användning av järnvägen

Järnvägen är ett nätverk med många beroenden. Det är därför av stor vikt att de åtgärder som vidtas för att öka långväga och gränsöverskridande persontrafik även medger att godstransporter på järnväg kan öka. Infrastrukturförvaltarna behöver, i enlighet med direktiv 2012/34 bilaga VII, koordinera större banarbeten och det internationella perspektivet ges utrymme för att medge en effektiv internationell trafik.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

## 4.3 Detaljerade synpunkter

### 1. The green potential of rail

Det är positivt att kommissionen lyfter fram EUs järnvägsreglering som en grundbult som ger medlemsstaterna verktyg och möjligheter att ta bort hinder och att öppna järnvägsmarknaden för nya aktörer och tjänster. Det är också mycket välkommet att kommissionen pekar på behovet av det internationella perspektivet eftersom järnvägen är ett nätverk av beroenden. Ett starkare internationellt perspektiv och koordinering behövs för att få mer konkurrenskraftiga gods- och persontransporter på järnväg. I vissa fall kan det internationella perspektivet behöva ha företräde framför strikt nationella överväganden för att möjliggöra attraktiva gränsöverskridande järnvägstjänster.

### 2. Seizing the momentum for rail

Kommissionen hänvisar här till det samarbete mellan statliga järnvägsföretag som sker inom plattformen för internationell persontrafik (IRP). Det behöver bevakas att detta inte leder till att de befintliga aktörerna delar upp marknaden mellan sig vilket skulle innebära en återgång till förhållandena som de var innan det första järnvägsdirektivet togs fram 1991 (direktiv 91/440) och som skulle stå i strid med intentionerna bakom EUs reglering av järnvägsmarknaden. Sverige är ett relativt litet land i EUs utkant som har, både när det gäller person- och godstrafik, intresse av att ha tillgång till järnvägsnätet i EU.

### 3. Actions to boost long-distance and cross-border passenger rail

Upphandling ska vara ett komplement och tidsbegränsad, viktigt att lyfta att huvudinriktningen är att tjänster ska erbjudas av marknaden och först när marknaden inte gör det bör medlemsstaterna gå in och stötta.

I de fall där marknaden inte tillhandahåller den trafik som medlemsstaten anser nödvändig så kan medlemsstaten vidta åtgärder genom EU:s kollektivtrafikförordning. Beträffande internationell trafik krävs dock en överenskommelse med den andra medlemsstaten.

För internationell trafik där det inte går att nå en överenskommelse så att EU:s kollektivtrafikförordning kan nyttjas eller där stödbehovet är mindre är det viktigt att det finns tydliga riktlinjer om på vilka andra sätt medlemsstaten kan stötta järnvägstrafiken.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

I kommissionens riktlinje för statligt stöd till järnvägsföretag (härefter järnvägsriktlinjen)<sup>4</sup>, avsnitt 6, finns idag villkoren för detta. Av handlingsplanen framgår att järnvägsriktlinjen ska ses över och kommissionen har nu en öppen konsultation om denna.<sup>5</sup> I det arbetet är det viktigt att undersöka om villkoren och nivåerna i järnvägsriktlinjen är lämpliga även för internationell trafik.

I kommissionens utkast till tolkningsriktlinje för EU:s kollektivtrafikförordning finns en del om förutsättningarna för när en linje har en delsträcka som drivs kommersiellt och en delsträcka som är under allmän trafikplikt och upphandlad.

*Trafikverket har av Näringsdepartementet, enheten för marknad och konkurrens, fått möjlighet att inkomma med synpunkter på järnvägsriktlinjen senast den 21 februari.*

3.1. Better implementation of the Union rail acquis and accelerated interoperability, sidan 4f  
Det är oerhört positivt att kommissionen kommer arbeta för att säkerställa att nu gällande regler införs och tillämpas på ett korrekt sätt i medlemsstaterna. En del av de hinder och problem som finns för att åstadkomma internationell trafik beror på att reglerna inte följs eller tolkas på olika sätt. Kommissionen borde bl.a. titta närmare på de fall där medlemsstaterna låser fast tåglägen till ett järnvägsföretag flera år framöver samt på om de uppräknings ("mark-ups") av avgifterna som järnvägsföretagen som bedriver internationell trafik betalar verkligen är förenliga med direktiv 2012/34. Det är först vid en aktiv granskning av medlemsstaterna från kommissionens sida som det också kommer välbehövlig praxis som visar om medlemsstaternas hantering är förenlig med direktiven eller inte.

Det vore bekymmersamt om kommissionen börjar ändra reglerna innan det är klarlagt att de problem som kvarstår faktiskt beror på reglerna och inte på felaktig implementering hos medlemsstaterna.

Det är också positivt att kommissionen lyfter behovet av att säkerställa att EUs reglering av järnvägen vad gäller teknik och säkerhet följs och att antalet nationella undantag och särkrav behöver minska. Kommissionens erfarenhet kopplad till Connecting Europe Express är förmodligen en del i detta, då svårigheterna att köra ett och samma tåg genom flera länder i EU tydliggjordes.

<sup>4</sup> Meddelande från kommissionen Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).

<sup>5</sup> The European Commission has launched on 22 December 2021 a public consultation on EU Survey inviting all interested parties to comment on a proposed revision of the 2008 Guidelines on State aid for railway undertakings (the 'Railway Guidelines'). Interested parties can respond to the consultation until 16 March 2022

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

När det gäller ERTMS är det viktigt att beakta att det innebär att en del av infrastrukturanläggningen, signalsystemet, flyttas in i loket och att denna flytt innebär ökade kostnader som får bäras av operatörerna. Det är även viktigt att utrullningen görs harmoniserat och i takt, annars kan det skapa hinder för de som använder järnvägen att planera och köra tåg på ett enkelt sätt över gränserna inom EU.

Fokus kan vidare inte enbart vara på linjen, det behövs kapacitet på stationer, uppställningsplatser, underhållsdepåer etc.

### 3.2. A strengthened infrastructure for passenger rail

För att uppnå miljömålen är det viktigt att säkerställa att gods inte trängs undan från järnvägen till förmån för passagerartrafik. Det är därför viktigt att ha ett brett strategiskt synsätt med hänsyn till alla transportslag. Noderna är viktiga i det sammanhanget och behöver omfattas av detta.

### 3.3. Sufficient rolling stock availability, sidan 9

Enligt uppgift från järnvägsföretagen, i samband med arbetet i IRP, framkom att ett skäl till att rullande materiel för internationell trafik är så dyrt är att det är olika säkerhetsregler och förutsättningar att få trafikeringsstillstånd i olika medlemsstater. Detta gör att ett företag redan vid beställning av fordon måste ha klart för sig vilka länder som det har för avsikt att trafikera, vilket minskar flexibiliteten. Att fordon inte kan rulla i alla länder gör även begagnatmarknaden mindre och den finansiella risken för den som ska låna ut medel högre.

Tillägget av ett järnvägsprotokoll till Kapstadskonventionen avsåg att underlätta finansiering av rullande material genom möjligheten till säkerhet i fordon, men Luxembourg Rail Protocol har ännu inte trätt i kraft. Det är positivt att kommissionen enligt handlingsplanen ska arbeta för att det ska börja gälla.

Riksdagen har gett regeringen mandat att besluta om detta.<sup>6</sup>

Möjligheterna till stöd till rullande materiel ska enligt handlingsplanen ses över i järnvägsriktlinjen. Trafikverket kommer som nämnts ovan att senast den 21 februari lämna synpunkter till näringsdepartementet på kommissionens konsultation av järnvägsriktlinjen.

<sup>6</sup> § 1 i Lag (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

3.4. Bringing train drivers and railway staff training and certification in line with future needs  
Engelska används inom luftfarten och förefaller, särskilt efter Storbritanniens utträde ur EU, vara ett neutralt som språk som skulle kunna användas även vid trafik på järnväg genom EU.

Kommissionen räknar här upp ett antal aktiviteter och projekt som syftar till att få den yngre generationen intresserad av att arbeta med järnvägen. År 2022 är ungdomens år i EU och kommissionen planerar aktiviteter kopplade till järnvägen och ungdomar. Det kan finnas intresse från svensk sida att ta del av och delta i detta arbete.

### 3.5. A more efficient use of the networks

Kommissionen lyfter behovet av att nyttja järnvägen effektivt med hänsyn till såväl gods- som persontransporter. Den nya processen för kapacitetsplanering, Timetabling and Capacity Redesign Programme (TTR) omnämns som en "game changer", dock med en felaktig beskrivning. Det är infrastrukturförvaltarna som kommer att hantera prioriteringen av ansökningar i TTR, inte operatörerna. Detta är ett krav i EUs järnvägslagstiftning (direktiv 2012/34). Det bör noteras att TTR är en skrivbordsprodukt med den vällovliga ambitionen att värna såväl persontrafikens önskemål om längre tidsfrister som godstransporternas behov av flexibilitet. TTR innebär en grundläggande förändring av den årliga kapacitetstilldelningsprocessen och en övergång från en efterfrågestyrd till en utbudsstyrd process, där viss kapacitet ska låsas för senare tillkommande ansökningar avseende godstransporter. Utbudet är avsett att baseras på transportmarknadsstudier och uttalade transportbehov. Det är viktigt att utbudet följer marknadens behov och utformas så att det kan användas av majoriteten av potentiella aktörer. Det finns inga studier eller försök som visar att TTR fungerar i praktiken. I handlingsplanen anges att godskorridorförordningen kan komma att revideras för att medge en ny process för kapacitetstilldelning där den årliga tågplanen ersätts med en flerårig och där förutom gods- även persontrafik ska omfattas. Det är viktigt att inte godset får ett sämre utgångsläge om godskorridorförordningen ändras.

Godskorridorförordningen togs fram för att värna godset. Det ligger i svenskt intresse att säkerställa att internationella godstransporter på järnväg fortsatt underlättas och att det fortsatt kommer att finnas attraktiva tåglägen även för godstransporter.

I godskorridoren ScanMed som i samband med EUs granskning av hur korridorarbetet fungerar, framstår som ett positivt exempel, sker dialog med aktörerna på marknaden och inom korridoren bedrivs ett målmedvetet arbete med att förbättra kvaliteten i tjänsterna som erbjuds. Det sker genom bland

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

annat koordinering av banarbeten mellan infrastrukturförvaltarna i de olika länderna och genom gemensam hantering vid större störningar som kan påverka den internationella trafiken.

Eftersom person- och godstrafik använder samma gränsöverskridande infrastruktur finns ett värde i att samplanera och koordinera. Det är i det sammanhanget viktigt att hitta en balans mellan persontrafiken och godstrafiken. Särskilt viktigt är detta eftersom godstrafiken oftast har svårare att göra sin röst hörd.

En europeisk "Eurocontrol" kan behövas i vissa fall både i planeringsskedet och operativt, när alla normala processteg och samordning uttömts, men vilka uppgifter som i så fall kommer att läggas på den behöver utredas. Det finns ett behov av ett starkare internationellt perspektiv och koordinering så att marknadens behov kan mötas.

3.6. Appropriate pricing for track access, s 12

Det välkomnas att kommissionen avser att komma med riktlinjer om avgifter.

Kommissionen bör dock, i linje med ambitionen tidigare i handlingsplanen om att säkerställa korrekt implementering av direktiven, även titta närmare på och granska de uppräknings ("mark-ups") som finns. Det är först vid en aktiv granskning av medlemsstaterna som det också kommer välbehövlig praxis på om medlemsstaternas hantering är förenlig med direktiven eller inte.

Om uppräkningsen av avgifterna är så höga att de inte kan bäras av segmentet så torde de inte vara i linje med artikel 32.1 direktiv 2012/34.<sup>7</sup>

3.7 User-friendly ticketing and access to the rail system

Det finns behov av att utveckla internationella biljettlösningar som underlättar för resenärer vilket kan bidra till att skapa förutsättningar för en överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan. Tillgång till data och information är förutsättningar för detta. En viktig del som kan bidra till denna utveckling är att skapa tillgång och tillgänglighet till biljetter genom att underlätta tredjeparts-försäljning under rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor.

3.8. A level playing field with other transport modes

Åtgärder för att skapa likvärdiga villkor mellan trafikslagen.

<sup>7</sup> "...Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen."



Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

3.9. Public Service Obligations to promote sustainable cross-border and/or multimodal collective transport

I handlingsplanen nämns att kommissionen ska publicera tolkningsriktlinjer till EU:s kollektivtrafikförordning under år 2022. Det kan noteras att Sverige fått utkast på tolkningsriktlinje för synpunkter och att Trafikverket lämnat kommentarer till infrastrukturdepartementet den 19 januari 2022.

Det är av intresse att frågor kring kombination av kommersiell och upphandlad trafik, s k hybridlösningar, också omfattas.

3.10. Empowering youth

Åtgärder för att öka tågresandets attraktionskraft hos ungdomar.

4. Pilotes

De aktiviteter kommissionen avser att vidta för att stödja de 15 piloter för gränsöverskridande tjänster som omnämns i mobilitetspaketet syftar till att ta bort hinder och tydliggöra behov av implementering av befintlig reglering (som t ex direktiv 2012/34). Piloterna ska skapa bättre förutsättningar för internationell persontrafik. De är öppna för alla aktörer, medger test av nya anslutningar och tjänster samt en mix av kommersiell och samhällsstödd trafik. Piloterna kan komma att bidra till utformningen av och förutsättningar för ett framtida europeiskt persontrafiksnätverk. Även om det är otydligt vad piloterna kommer att omfatta och vad kommissionen kan göra för att underlätta trafiken finns det skäl att noga följa detta och, om möjligt, föreslå piloter från svensk sida.

Ärendenummer  
TRV 2021/147942  
Motpartens ärendenummer  
I2021/03357

Dokumentdatum  
2022-02-09

## 5 Beslutande, föredragande och deltagande i den slutliga beredningen

Beslut i detta ärende har fattats av vikarierande generaldirektör Bo Netz. Föredragande har varit Ulla-Stina Ingemarsson, avdelning Nationell planering. I den slutliga beredningen har även Stefan Engdahl, chef verksamhetsområde Planering, avdelningschef Lennart Kalander, enhetschef Petter Åsman samt enhetschef Håkan Persson deltagit.

Samråd och sakgranskning har skett med av ett 30-tal sakområdeskunniga på Trafikverket verksamhetsområde Planering, Investering, Underhåll, Trafik, Stora Projekt samt Central funktion Strategisk utveckling.

Kontaktpersoner:

### Kap 1:

#### **Ulla-Stina Ingemarsson**

ulla-stina.ingemarsson@trafikverket.se

Direkt: 010-123 15 57

Artikel 65, ändringar i (EU) nr 913/2010

#### **Linda Thulin**

linda.thulin@trafikverket.se

Direkt: 010-123 51 38

### Kap 2:

#### **Clas Roberg**

clas.roberg@trafikverket.se

Direkt: 010-123 58 79

### Kap 3:

#### **Henrik Zetterquist**

henrik.zetterquist@trafikverket.se

Direkt: 010-123 59 65

### Kap 4:

#### **Åsa Tysklind**

asa.tysklind@trafikverket.se

Direkt: 010-123 16 02

**Ärendenummer**  
TRV 2021/147942  
**Motpartens ärendenummer**  
I2021/03357

**Dokumentdatum**  
2022-02-09

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/147942, Motpartens ärendenummer I2021/03357, Dokumentdatum 2022-02-09, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.