

## III

(Förberedande akter)

## REGIONKOMMITTÉN

## 81:A PLENARSESSIONEN DEN 5–7 oktober 2009

## Yttrande från Regionkommittén om ”Ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik”

(2010/C 79/09)

## REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

- Regionkommittén välkomnar den rättsakt som reglerar hur ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ska fungera. Syftet är att inrätta ett effektivt godstransportnät genom att utnyttja eller bygga ut den befintliga infrastrukturen på ett intelligent sätt.
- Kommittén anser att ett konsekvent genomförande av principerna i ovan nämnda rättsakt snabbt skulle öka effektiviteten i järnvägstrafiken som är det miljövänligaste och säkraste transportmedlet, så att det kan konkurrera med andra transportslag med avseende på effektivitet.
- ReK anser att de järnvägsgodskorridorer som inrättas bör kopplas samman med andra transportmedel genom lämpliga terminaler för både land-, vatten- och lufttransporter, inbegripet inlandshamnar.
- Regionkommittén vill rikta uppmärksamheten på utvecklingen av logistikcentrum där lokala och regionala myndigheter är involverade. Dessa bör beaktas när man inrättar ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. De lokala och regionala myndigheterna bör göras delaktiga i planering och utveckling av sådana logistikcentrum.
- Kommittén vill rikta uppmärksamheten på vissa punkter i förordningen som kan leda till mer onödig byråkrati i det europeiska järnvägsnätets ledningssystem.
- Kommittén understryker att godstransport på järnväg är relativt miljövänlig, säker och kan, om dess konkurrenskraft ökas, bli ett alternativ till mer energiintensiva, mindre människovänliga samt farligare transportslag.
- Regionkommittén understryker att ett europeiskt järnvägsnät för godstrafik förutsätter en internationell struktur som kan stimulera samordning mellan medlemsstaterna och infrastruktur förvaltarna i de olika transportkorridorerna. Detta organ bör kräva av medlemsstaterna att de genomför sitt åtagande när det gäller att inrätta korridorer.

**Föredragande:** Witold Krochmal (PL-UEN-AE), borgmästare i Wołów

### Referensdokument

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrens kraftig godstrafik

KOM(2008) 852 slutlig

## I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

### INLEDNING

1. Förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik antogs mot bakgrund av behovet att skapa ett så säkert, effektivt och rent godstransportsystem som möjligt för medborgarna och de ekonomiska aktörerna.

2. I enlighet med vitboken om den gemensamma transportpolitiken från 2001 och med hänsyn till de aktuella strukturomvandlingarna i EU samt de ständiga utmaningar som EU-länderna ställs inför, bör man inrikta sig på utvecklingen av sammodalitet omfattande alla transportslag.

3. Inom väg- och luftfartstransporter har redan en rad åtgärder med positiva effekter vidtagits, men det återstår mycket att göra inom järnvägstransporternas område.

4. Förslaget lades fram efter brett samråd i medlemsländerna, bland järnvägsoperatörer, infrastrukturförvaltare, företrädare för näringsliv och befraktare.

5. Resultatet av detta var att man fastställde att inrättandet av internationella järnvägskorridorer för en konkurrenskraftig godstrafik på kort tid skulle bidra till att öka järnvägens konkurrenskraft och förbättra de makroekonomiska indikatorerna.

### Politiska rekommendationer

6. Regionkommittén välkomnar den rättsakt som reglerar hur ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ska fungera. Syftet är att inrätta ett effektivt godstransportnät genom att utnyttja eller bygga ut den befintliga infrastrukturen på ett intelligent sätt.

7. Kommittén anser att ett konsekvent genomförande av principerna i ovan nämnda rättsakt snabbt skulle öka effektiviteten i järnvägstrafiken som är det miljövänligaste och säkraste transportmedlet, så att det kan konkurrera med andra transportslag med avseende på effektivitet.

8. ReK anser att de järnvägsgodskorridorer som inrättas bör kopplas samman med andra transportmedel genom lämpliga terminaler för både land-, vatten- och lufttransporter, inbegripet inlandshamnar.

9. Regionkommittén vill rikta uppmärksamheten på utvecklingen av logistikcentrum där lokala och regionala myndigheter är involverade. Dessa bör beaktas när man inrättar ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. De lokala och regionala myndigheterna bör göras delaktiga i planering och utveckling av sådana logistikcentrum.

10. Kommittén vill rikta uppmärksamheten på vissa punkter i förordningen som kan leda till mer onödig byråkrati i det europeiska järnvägsnätets ledningssystem.

11. Kommittén understryker att godstransport på järnväg är relativt miljövänlig, säker och kan, om dess konkurrenskraft ökas, bli ett alternativ till mer energiintensiva, mindre människo vänliga samt farligare transportslag.

12. Regionkommittén anser att man bör inrikta åtgärderna på att förbättra effektiviteten i de europeiska järnvägstransporterna och öka konkurrenskraften genom att så snabbt som möjligt lösa de problem som nu finns, till exempel genom att

- förbättra samarbetet mellan infrastrukturförvaltare och medlemsstaterna när det gäller att undanröja hindren vid gränspassager, genomföra investeringar samt förbättra samarbetet och samordningen mellan olika transportslag vad avser utnyttjandet av järnväg,

- utveckla och konstruera intermodala terminaler som omfattar järnvägstransporter samt göra dem effektivare genom att utnyttja den modernaste tekniken i förvaltningen av dem,

- tydligt förbättra interoperabiliteten,

- minimera de effektivitetsförluster som beror på den uppdelning av företag som marknadsöppningen leder till,

- bygg ut järnvägsnätet så att hela EU kopplas samman i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning.

13. I det sammanhanget bör man utnyttja de initiativ och det arbete som redan inletts på både nationell och internationell nivå när det gäller

- tillträde till och uttag av avgifter för infrastruktur,

- förvaltning av kapacitet och trafikstyrning i transportkorridorerna,
- järnvägssäkerhet,
- utveckling av driftskompatibiliteten i fråga om järnvägar.

Samtidigt behövs också

- en kapacitetsorienterad utbyggnad av järnvägsnätet,
- inrättande av nya effektiva omledningar av godstrafiken (på samma sätt som man leder vägtrafiken runt tätbebyggda områden) vid hårt belastade järnvägsknutpunkter.

14. Erfarenheterna av programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), det europeiska järnvägssignalsystemet (ERTMS) och andra åtgärder som vidtagits hittills möjliggör i stor utsträckning ett snabbt och effektivt inrättande av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrens kraftig godstrafik genom samverkans-effekter mellan olika åtgärder.

15. Ett europeiskt järnvägsnät för godstrafik förutsätter en internationell struktur som kan stimulera samordning mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna i de olika transportkorridorerna. Detta organ bör kräva av medlemsstaterna att de genomför sitt åtagande när det gäller att inrätta korridorer.

16. Lämpliga EU-organ, medlemsstaterna eller lämplig ledningsstruktur måste arbeta vidare med att undanröja de begränsningar i funktionen som i dag finns och som försämrar effektiviteten och därmed också järnvägstransporternas konkurrenskraft, t.ex. följande:

- Undanröjande av språkliga hinder för gränsöverskridande transporter.
- Avsaknad av enhetliga utbildningsprogram för tågförare som omfattar de grundläggande principerna för järnvägs-transporter i hela EU.
- Avsaknad av gemensamma normer för säkerhet och lastkapacitet.
- Avsaknad av enhetligt utnyttjande av informations- och kommunikationsteknik (IKT) samt satellit- och radiosystem.
- Avsaknad av ett system för och ett entydigt civilrättsligt ansvar i samband med transportförsändelser i den intermodala transportkedjan.
- Ett stort antal tekniska och administrativa problem i samband med gränsöverskridande transporter i internationell järnvägstrafik.
- Undanröjande av flaskhalsar, framför allt i tätbebyggda områden, för att kunna separera godstrafik och persontrafik och öka järnvägens sammanlagda konkurrenskraft i den mån detta är tekniskt och planeringsmässigt möjligt.

- Varierande spårbredder.

— Brister i iakttagandet av punktlighetsnormer för transporterna, i synnerhet i fråga om kombinerade transporter, t.ex. järnväg-väg.

— Avsaknad av normer för optimala dimensioner och tåglängder med tanke på en ökning av transportkapaciteten och miljöskyddet.

17. Det vore önskvärt att införa en enhetlig standard för järnvägen, eftersom detta skulle sänka logistikkostnaderna, förbättra konkurrenskraften, öka tillgängligheten till marknaderna, stärka interoperabiliteten och säkra balansen mellan ekonomisk utveckling och miljöhänsyn. Införandet av standarder skulle också göra järnvägen till en integrerad del av företags nätverket inom EU, vilket skapar ett mervärde och bidrar till optimala processer för produktion, försörjning och distribution.

18. Om det inte går att delegera befogenheterna att undanröja barriärer bör EU eller medlems staterna direkt undanröja dessa begränsningar genom egna åtgärder.

19. Förvaltningsstrukturen för korridorerna bör inte vara alltför byråkratisk, den bör fungera flexibelt beroende på situationen på marknaden och vara motståndskraftig mot oönskade ingripanden från medlemsstaterna och EU-institutionerna.

20. Efterfrågan på transporttjänster bör avgöra hur många transportkorridorer för järnväg som inrättas i de enskilda länderna.

21. Inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik kan bara lyckas om det finns ett nära samarbete med de lokala och regionala myndigheter genom vilkas territorium transportnätets korridorer kommer att gå.

22. Samarbetet bör inbegripa både planering och samordning av investeringar i samband med nätet, liksom utnyttjande, reparationer och modernisering av järnvägstransportkorridorerna, med beaktande av befintlig infrastruktur och nuvarande transporter.

23. Det är viktigt att säkerställa att linjerna för godstransporter är av god kvalitet och tillförlitliga samt att trafiken sköts väl, men det är också viktigt att man fastställer principer för hur båda transportsätten på dessa spår som är avsedda för både godstrafik och passagerartrafik ska fungera och att hänsyn tas till lokala och regionala intressen. Det bör ske på så vis att de inte negativt påverkar invånarnas rörlighet och inte strider mot andra samhällsintressen.

24. Lämplig regional och lokal planering vad avser markanvändning med beaktande av korridorernas sträckning och terminalernas och omlastningsstationernas placering ökar i stor omfattning effektiviteten i nätet och bidrar samtidigt till en förbättring av städernas och regionernas ekonomi.

25. Det krävs åtgärder från de regionala och lokala myndigheternas samt medlemsstaternas sida i syfte att anpassa vägtrafiken till distribution och leverans till konsumenterna av varor som transporterats via järnväg.

26. De lokala och regionala myndigheterna har större möjlighet till samarbete och dialog med producenter och aktörer som utnyttjar järnvägstransport, de kan vad avser transporttjänster effektivt främja vissa tillvägagångssätt hos mottagarna i samband med valet av transport medel och vissa sträckningar. Detta säkerställer ett optimalt beteende hos företagen när de väljer transportmedel för sina produkter med avseende på miljövänlighet, tillförlitlighet och snabbhet samt naturligtvis konkurrenskraft vad avser priserna.

## II. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

27. Inrättandet av en inre marknad för järnvägstrafik är en nödvändig beståndsdel inom ramen för Lissabonstrategin och gemenskapens strategi för hållbar utveckling, och Regionkommittén konstaterar att förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning är en viktig rättsakt som gör det möjligt för järnvägstrafiken att konkurrera med andra, mindre miljövänliga och mindre människovänliga transportslag. Inom ramen för tillämpningen bör man när man fastställer spårdragningen för den prioriterade godstrafiken ta lämplig hänsyn till den redan befintliga trafiken, till exempel personbefordran. Den nationella godstrafiken måste också principiellt likställas med den gränsöverskridande godstrafiken.

28. De lokala och regionala myndigheterna kommer att spela en viktig roll i genomförandet av förordningen eftersom de genom lämplig planering, kloka investeringar i vägnätet, i regionala järnvägar och hamnar i stor utsträckning kan öka järnvägs-transporternas effektivitet och konkurrenskraft.

29. Förvaltarna av järnvägskorridorerna samt de regionala och lokala myndigheterna måste tillsammans fastställa principer för transport av farligt gods.

30. Trots att beslutet om inrättande av en godskorridor ska granskas och godkännas på gemenskapsnivå måste man innan beslutet fattas, i samband med planering och samordning på nationell nivå, samråda med de lokala och regionala myndigheterna.

31. Ett sådant samråd bör kartlägga nödvändiga beståndsdelar i infrastrukturen i samband med inrättandet av korridorerna för att se till att deras sträckning inte kommer att påverka de lokalsamhällen som befinner sig längs korridorernas sträckning negativt och för att göra det enklare att välja de områden som lämpar sig bäst för korridorernas sträckning.

32. Det är absolut nödvändigt att se till att näten för höghastighetståg, konventionella tåg och lokaltåg för persontransporter existerar vid sidan om godstrafiknäten.

33. De fastställda parametrarna för järnvägsledningarna i transportkorridorerna innebär att man måste ses över planeringen av vägtrafiken och järnvägstrafiken i de lokalsamhällen där transportkorridorerna kommer att passera. Därför måste de lokala och regionala myndigheterna förses med lämpliga finansieringsinstrument som ger dem möjlighet att genomföra de investeringar och moderniseringar som blir nödvändiga då järnvägslinjerna byggs genom deras områden. Samtidigt måste man förenkla den rättsliga grunden för expropriering av mark för allmännyttiga ändamål, så att principen om rättvis ersättning för exproprierad mark inte står i vägen för planer på att modernisera eller anlägga leder och infrastruktur.

34. Dessa instrument bör stå till förfogande i tid för att de i kapitel II, artikel 3.3 i förordningen, fastställda obligatoriska tidsgränserna för genomförandet av de olika godskorridorerna ska kunna hållas.

35. De logistikcentrum som finns i dag och där de lokala och regionala myndigheterna är involverade bör utnyttjas effektivt och integreras i systemet med godskorridorerna för järnvägstrafik.

36. En sådan integrering av infrastruktur som förvaltas av lokala och regionala myndigheter bör i enlighet med artikel 4.2 i förordningen möjliggöra deltagande av företrädare för lokala och regionala myndigheter i ledningsorganen för transportkorridorerna.

37. Antalet godskorridorer i EU:s olika medlemsländer (se förordningens artikel 3) bör fastställas med hänsyn till den potentiella efterfrågan på transporttjänster, en analys av effektiviteten och de faktiska tekniska möjligheterna att genomföra åtgärderna inom fastställda tidsgränser.

38. Man bör avstå från att ange ett obligatoriskt antal transportkorridorer i EU:s olika medlemsstater med utgångspunkt i kriterier för antalet tonkilometer godstransport i berörda stat.

39. Den marknadsundersökning som nämns i artikel 5.3 i förordningen bör genomföras vid behov, en fråga som förvaltarna av korridoren bör avgöra. Mot den bakgrunden bör det inte vara obligatoriskt att utföra sådana undersökningar varje år, vilket anges i förordningen.

40. Under inledningsperioden efter införandet av förordningen måste alla lokaliseringsbeslut om järnvägskorridorer för godstrafik bygga på välgrundade skäl kopplade till effektivitet, tillgänglighet, kvalitet och infrastrukturens omfattning. Politiska skäl måste i möjligaste mån lämnas åt sidan.

41. Kommittén anser att man i samband med inrättandet av transportkorridorerna för järnvägs trafik bör kontrollera efterlevnaden av miljöskydds- och hälsonormerna, i synnerhet vad avser

buller, trafiksäkerhet och andra företeelser, normer som kan förebygga negativa effekter på människors miljö. I detta hänseende bör man prioritera frågan om att hälsan, levnads förhållandena och trafiksäkerheten inte får försämrats för de människor som lever vid järnvägskorridorerna.

42. Regionkommittén uppmanar kommissionen att så snabbt som möjligt genomföra förordningen, med beaktande av de synpunkter och rekommendationer som lagts fram i detta yttrande.

Bryssel den 7 oktober 2009.

*Regionkommitténs  
ordförande*

LUC VAN DEN BRANDE

---