

Om integrationen av det europeiska järnvägsnätet

Ett effektivt flöde av varor och människor är en viktig del av den europeiska integrationen. Därför har behovet av en övergång till ett transportsystem utan fossila bränslen inom ett effektivt, integrerat järnvägsnät aldrig varit större.

Flera medlemsstater har planer på att underhålla, återuppta, uppgradera och bygga vanliga järnvägsspår och höghastighetsspår. Det är en bra början, men mer behövs.

Investeringar i infrastruktur för gränsöverskridande förbindelser – såsom höghastighetsjärnväg, EuroCity och Euronight – är nödvändiga för att skapa ett robust och integrerat järnvägsnät, och på allvar utmana flyget som transportmedel för både korta och medellånga resor. Alltför ofta behandlas järnvägstrafik och -transport som nationella frågor, vilket gör att de flesta väljer flyg och väg för gränsöverskridande transporter.

Det finns ett stort behov av EU-finansiering av viktiga gränsöverskridande förbindelser och projekt som de enskilda medlemsstaterna har svårt att finansiera. Det är viktigt att anslagna medel är tillskott till och inte en ersättning för nationella budgetar eller ges på bekostnad av ekonomiskt stöd till regionala järnvägar. EU måste även utveckla mer kraftfulla verktyg för övergången från väg till järnväg för varutransporter – och utarbeta konkreta och bindande mål.

Utveckling av snabbare tåg är ett steg i rätt riktning, men får inte ske på bekostnad av regionala, reguljära tågförbindelser med fasta priser, särskilt med tanke på mobiliteten för personer som har låga inkomster eller bor i glesbefolkade områden. Mobilitet för några få är inget vi eftersträvar, och därför måste den centrala principen för tågtransportsystemen vara tillgänglighet och rätten till mobilitet för alla. Detta måste tillämpas hela vägen genom finansieringsprogram, planering och genomförande.

En annan utmaning för det europeiska järnvägsnätet är att göra det enkelt att boka tågresor. Det måste bli lika enkelt att boka tågresor som att boka flygresor, så att det blir lika lätt för konsumenten att köpa en tågbiljett för en längre resa.

Transportsektorn står för ungefär en fjärdedel av koldioxidutsläppen i EU – en andel som troligen kommer att öka om inte nödvändiga åtgärder vidtas. Tillväxten i transportsektorn uppväger idag med råge de klimatmässiga framstegen som görs inom andra sektorer. Vi tror att det går att vända den här utvecklingen genom ett antal åtgärder:

1. Det måste vara enkelt att välja tåget och andra gröna transportmedel, både för enskilda resenärer och för varutransporter.
2. EU måste skapa plattformar och stödja tekniska lösningar som gör intermodala dörr-till-dörr-nätverk mer effektiva. Biljettförsäljningen är ett exempel. En annan möjlighet är att integrera tidtabellerna för tåg, flyg och buss, precis som flygtidtabeller är integrerade enligt internationella avtal till stöd för intermodalitet.
3. Gränsrelaterade hinder, till exempel gränsöverskridande infrastrukturplanering, tekniska standarder och kompatibilitet, finansieringsmodeller, biljettförsäljning osv. måste övervinnas och problemen lösas. EU borde fastställa standarder för att harmonisera de olika signalsystemen och licenserna för tågen i Europa så att det blir enklare och billigare

- att införa tågförbindelser som korsar landsgränser. EU-systemet måste i mycket större utsträckning användas som ett verktyg som bidrar till innovativa lösningar.
4. Tåg och andra gröna transportmedel får inte längre diskrimineras när det gäller avgifter, skatter, investeringar och regleringar på infrastrukturområdet.
 5. EU måste arbeta strategiskt för att skapa bättre villkor för tåg och nattåg som ett alternativ till flyget. EU-medel måste därför finnas tillgängliga för internationella tåglinjer och nattåg.
 6. En övergång från väg till järnväg för godstransporter kommer att göra stor skillnad för transportsektorns koldioxidavtryck. Därför måste dagens EU-lagar uppdateras och förbättras så att bättre förutsättningar kan skapas för den här nödvändiga övergången.
 7. Eftersom målsättningarna i Parisavtalets ännu inte riktat in sig på luft- och sjötransporter måste EU införa en förordning som gör Parisavtalet relevant även på dessa områden. Detta skulle i första hand kunna ske genom att förbjuda subventionering och lågkostnadsbiljetter, som skapar diskriminering mellan flyg- sjö- och järnvägstransporter.
 8. Inför ett moratorium på investeringar från EU-instrument såsom TEN-T¹, FSE², EIB³ och Efsi⁴ på all transportinfrastruktur som ökar Europas beroende av olja. Målet med investeringarna ska vara att integrera det europeiska infrastruktursystemet genom främst investeringar i gränsöverskridande järnvägsförbindelser och hållbara sjötransporter. Fokus måste ligga på regionala gränsöverskridande järnvägsförbindelser som har övergivits eller nedmonterats (se <http://www.missing-rail-links.eu>). Dessutom borde överenskomna investeringar i motorvägar, flygplatser mm. omprövas.
 9. För att optimera TEN-T-projekten borde det inledas en diskussion angående vilken roll en europeisk transportmyndighet skulle kunna spela.
 10. Pengarna i TEN-T-projekten borde i mycket högre grad användas i infrastruktur utan fossila bränslen. Det är nödvändigt att förändra konkurrenssituationen till förmån för

¹ TEN-T = Transeuropeiska transportnätet

TEN-T-politiken stöder genomförandet av prioriterade projekt som representerar ett högt europeiskt mervärde, liksom projekt av gemensamt intresse och viktiga trafikledningssystem. I fleråriga och årliga arbetsprogram anges de specifika mål och prioriteringar som ska mötas.

² FSE = Fonden för ett sammanlänkat Europa

Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) ska påskynda investeringar i transeuropeiska nätverk och tillvarata finansiering från både den offentliga och den privata sektorn. FSE ska göra det möjligt att fullt ut tillvarata samverkans effekter mellan transport-, telekommunikations- och energisektorn.

³ EIB = Europeiska investeringsbanken

EIB är Europeiska unionens bank, vars aktieägare är EU:s medlemsstater. Den har ett nära samarbete med övriga EU-institutioner i genomförandet av EU:s politik, och är världens ledande internationella offentliga låneinstitut.

⁴ Efsi = Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi)

Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) är ett initiativ som lanserats gemensamt av EIB-gruppen och Europeiska kommissionen. Syftet med Efsi är att överbrygga dagens investeringsklyfta i EU genom att mobilisera privat finansiering för strategiska investeringar i nyckelområden såsom infrastruktur, utbildning, forskning och innovation, liksom riskkapital för småföretag.

järnvägar genom att lägga om investeringar i transportinfrastrukturen från väg till järnväg. EU har i själva verket ett ansvar för att främja ett paneuropeiskt transportnätverk utan fossila bränslen. Offentliga medel ska spenderas inte bara där det blir en ekonomisk avkastning på investeringarna. Även den miljömässiga avkastningen måste tas med i beräkningen. Därför måste investeringarna prioritera dem som bidrar till att minimera externa kostnader i stället för att generera dem.

11. I den kommande fleråriga budgetramen måste mer pengar anslås till slutförandet av järnvägen i TEN-T.
12. Kommissionen behöver fler verktyg för att följa upp varje medlemsstats nationella plan i syfte att säkerställa att tillräckligt görs för att slutföra det huvudsakliga och heltäckande järnvägsnätet inom TEN-T. EU-medel som betalar för studier och infrastruktur borde ses som ett ekonomiskt tillskott utöver de nationella medel som spenderas på infrastruktur, och inte som ekonomiska resurser som ersätter nationella investeringar i infrastruktur.