

Rekommandation 37/2024
Forslag A 1955/UVU
Behandles af Udvalget for Vækst og Udvikling i Norden

Betænkning over svar på REK 37/2024

Udvalget for Vækst og Udvikling i Norden foreslår, at Nordisk Råd tager svar på rekommandation 37/2024 hvad angår Styrke og forenkle transportmulighederne i Norden til efterretning og anser den som *færdigbehandlet* for rådets vedkommende.

Baggrund

Rekommandationen har følgende ordlyd:

Nordisk Råd anbefaler de nordiske regeringer

- at udvidga det befintliga kollektivtransportnätet i Norden och stärka transporter dygnet runt, till exempel genom att öka nattågsförbindelserna.
- at bygga ut och koppla samman de nordiska ländernas infrastrukturer för kollektivtrafik
- at skapa ett gemensamt biljettsystem så att medborgarna kan köpa biljett från sina nationella biljettsystem– och därmed inte behöva söka hos olika nationella leverantörer.
- at verka för att infrastrukturen blir bättre och mer likartad, till exempel genom att införa gemensamma standar
- at införa ett nordiskt interrailpass, så att vi kan knyta ihop Norden ännu bättre

Svar fra de nordiske regeringer

Ad 1

De nordiska länderna uppmuntrar lokala myndigheter att samarbeta intensivt för att utvidga det nordiska kollektivtransportnätet. De gränsöverskridande förbindelserna inom väg- och järnvägstrafiken betjänar både person- och godstrafiken och stärker



försörjningsberedskapen. På grund av geografin utgör också förbindelserna inom sjö- och flygtrafiken en viktig del av det nordiska kollektivtransportnätet.

Nattågsförbindelser kan göra regionerna tillgängligare och främja turismen. Nattåg är ett miljövänligt och bekvämt sätt att resa långa sträckor för resenärer och semestrare, eftersom tåget gör det möjligt att kombinera vila och resande.

När tjänsterna inom persontågstrafiken utvecklas bör man beakta att transporttjänsterna i princip ordnas på marknadsvillkor. Behöriga myndigheter kan vidta åtgärder för att säkerställa att det tillhandahålls allmännyttiga tjänster som bland annat är tätare av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. I sådana fall ska gemenskapens regler och övriga relevanta rättsakter följas.

Ad 2

Finlands, Norges, Sveriges och Islands ministrar med ansvar för transportfrågor träffades i Fredrikstad, Norge i november 2022. Ministrarna gav en gemensam deklaration där man enades bl.a. om att det nordiska transportsystemet skulle ytterligare utvecklas för att bli ännu mer integrerad. Alla transportsätt är viktiga och de ska utvecklas i samarbete.

Ad 3

De nordiska aktörerna inom kollektivtrafiken har samarbetat inom ODIN-projektet (Open Mobility Data In the Nordics) sedan 2017. Projektet har spelat en viktig roll för att skapa en enhetlig marknad för transportsektorn i de nordiska länderna. De nuvarande medlemmarna är Danmarks trafik-, fastighets- och byggverk, Entur, Helsingfors regionaltrafik, LMJ (Waltti Solutions Oy), järnvägsmyndigheterna i Norge, Rejseplanen, Samtrafiken, SFMCon (Smart Ticketing Consulting), Trafikverket i Sverige samt Traficom och Fintraffic som ingår i kommunikationsministeriets förvaltningsområde i Finland. Syftet med ODIN-projektet är att sänka tröskeln för tillträde på den nordiska marknaden och påskynda igångsättandet av mobilitetstjänster för medborgare i de nordiska länderna. ODIN har också spelat en viktig roll när det gäller att samordna de nordiska ländernas gemensamma ståndpunkter med EU-lagstiftningen. Med tanke på biljettköp är det viktigt att inte endast skapa ett gemensamt biljettsystem, utan på sikt även ett gemensamt biljett- och bokningsgränssnitt. I detta sammanhang bör det vara en prioritet att utveckla välfungerande nationella lösningar, eftersom dessa lösningar kan skalas upp till en nordisk nivå. Välfungerande nationella multimodala mobilitetstjänster är en förutsättning att dessa nationella tjänster kan öppnas för internationella resor i Norden. I detta sammanhang måste man uppmärksamma att arbetet med att skala upp nationella mobilitetstjänster inte innebär reglering utöver det som arbetas med inom den Europeiska unionen.

Ad 4



I den nationella lagstiftningen har Finland och Danmark främjat skapandet av multimodala digitala mobilitetstjänster. Vi vill dela vår syn på de centrala utmaningarna i utvecklingen av multimodala digitala mobilitetstjänster och tillsammans diskutera lösningar för att stödja ett bredare införande av multimodala persontransporter. En utmaning har varit att det rått oklarhet kring vilken roll offentliga och privata intressegrupper spelar i multimodala digitala mobilitetstjänster.

Vi behöver mer transparenta och konsekventa regler och fler alternativ för dem som använder mobilitetstjänster. I ODIN-nätverket anser man att det är av central betydelse att det skapas en gemensam basnivå för datamängder och tjänster som utgör grunden för skapandet av innovativa tjänster i Norden. I den danska lagstiftningen finns det redan krav om att dela data så att privatpersoner kan skapa digitala mobilitetstjänster

Ad 5

De nordiska länderna stöder utvecklingen av infrastruktur och standarder. Infrastrukturen ska göra det möjligt att utveckla de nuvarande tjänsterna och nya tjänster.

Ett gränsöverskridande transportsystem måste vara hållbart och effektivt. Gemensamma krav på standarder för infrastrukturen är därför en viktig åtgärd. EU har satt standardkrav och definierat ett gemensamt europeiskt transportnät i förordning (EU) 2024/1679. Island och Norge anslöt sig till den tidigare förordningen och överväger som EES-länder att gå med 2025. TEN-T ska bidra till att nå de ambitiösa målen om hållbara, säkra och effektiva transportlösningar i ett standardiserat nordiskt och europeiskt transportnätverk

ODIN-projektet spelar en central roll i samarbetet kring digital infrastruktur. Målet är att skapa ett nordiskt ekosystem som möjliggör rörlighet i framtiden. Det centrala tillvägagångssättet är en öppen nordisk miljö som främjar samarbete och innovationer. Uppfattningen inom ODIN-projektet är att det behövs gemensamt överenskomna standarder och verksamhetsmodeller för att data och tjänster ska kunna utnyttjas i hela Norden. Detta är viktigt eftersom standarderna är effektiva verktyg för att skapa nya mobilitetsekosystem globalt.

Det är också viktigt att identifiera vilka faktorer som begränsar utvecklingen av nordiska tjänster. De nordiska länderna utnyttjar olika standarder inom kollektivtrafiken, vilket har ansetts vara en utmaning när det gäller skapandet av nya tjänster. Därför är det viktigt att fokusera på att anpassa användningen av standarder eller kompatibilitet mellan standarderna inom kollektivtrafiken, till exempel kan detta vara (standarderna NeTEx, OSDM och SIRI Nordic). Målet är att främja ett nordiskt system av trafik tjänster med kompatibla hållplatsbeteckningar. Det centrala är att främja gemensamma synpunkter i fråga om systemens interoperabilitet, också när det handlar om att boka och



betala för biljetter. I detta sammanhang är det också centralt att inte införa restriktioner för sektorn, vilket skapar oproportionerliga merkostnader och skapar så stor flexibilitet att det riskerar att gå emot syftet, som ytterst är att säkerställa rörligheten.

Ad 6

De nordiska länderna anser att det är viktigt att persontrafikförbindelserna mellan de nordiska länderna sker lätt och utan onödiga hinder.

Det bör emellertid beaktas att persontrafiken sker på marknadsvillkor, om trafiken inte får offentligt stöd. Då beslutar järnvägsföretagen självständigt vilka tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor och om prissättningen av dem. Inom järnvägstrafiken är det förordningen (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 som fastställer den gemenskapsrättsliga ramen för hur medlemsstaterna kan tillhandahålla, beställa och organisera tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i fråga om kollektivtrafik på järnväg och väg.

Udvalgets synpunkter

Svaret från regeringarna har inkommit och det finns separata svar till varje att-sats. Nedan följer korta sammandrag av svaret till varje rekommendation.

- 1) De nordiska länderna uppmuntrar lokala myndigheter att samarbeta intensivt för att utvidga det nordiska kollektivtransportnätet. När tjänsterna inom persontågstrafiken utvecklas bör man beakta att transporttjänsterna i princip ordnas på marknadsvillkor.
- 2) Finlands, Norges, Sveriges och Islands ministrar med ansvar för transportfrågor träffades i Fredrikstad, Norge i november 2022 där de undertecknade en gemensam deklARATION där man enades bl.a. om att det nordiska transportsystemet skulle ytterligare utvecklas för att bli ännu mer integrerad.
- 3) De nordiska aktörerna inom kollektivtrafiken har samarbetat inom ODIN-projektet (Open Mobility Data In the Nordics) sedan 2017. Syftet med ODIN-projektet är att sänka tröskeln för tillträde på den nordiska marknaden och påskynda igångsättandet av mobilitetstjänster för medborgare i de nordiska länderna. I detta sammanhang bör det vara en prioritet att utveckla välfungerande nationella lösningar, eftersom dessa lösningar kan skalas upp till en nordisk nivå.
- 4) I den nationella lagstiftningen har Finland och Danmark främjat skapandet av multimodala digitala mobilitetstjänster. En utmaning har varit att det rått oklarhet kring vilken roll offentliga och privata intressegrupper spelar i multimodala digitala mobilitetstjänster.
- 5) ODIN-projektet spelar en central roll i samarbetet kring digital infrastruktur. Målet är att skapa ett nordiskt ekosystem som möjliggör rörlighet i framtiden.



De nordiska länderna utnyttjar olika standarder inom kollektivtrafiken, vilket har ansetts vara en utmaning när det gäller skapandet av nya tjänster. Målet är att främja ett nordiskt system av trafik tjänster med kompatibla hållplatsbeteckningar.

- 6) Det bör beaktas att persontrafiken sker på marknadsvillkor, om trafiken inte får offentligt stöd. Då beslutar järnvägsföretagen självständigt vilka tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor och om prissättningen av dem.

Utskottet konstaterar att svaret är utförligt skrivet med separata svar till varje att-sats, vilket är positivt. Svaren är lite svävande och skrivna på ett allmänt plan med meningar som "de nordiska länderna uppmuntrar", "bör man beakta", "bör det vara en prioritet", "är en förutsättning", "vi behöver", "anser man" och "de nordiska länderna stöder", men i vissa svar saknas konkreta åtgärder vad man gör eller konkreta åtgärdsförslag. Man hänvisar också till att många frågor gällande förenkling av transportmöjligheter faller inom den privata marknaden och sker på marknadsvillkor.

Som helhet kan svaret anses vara svävande och det är oklart om det svarar på de rekommendationer utskottet har fört fram. I och med att det inte finns något transportministerråd utan endast ett informellt transportsamarbete, har utskottet inte någon insyn i vad som sker och vad som planeras. Därför kommer utskottet att bjuda in transportministrarna till ett samrådsmöte vid sessionen i Stockholm för att där få en statusrapport om vad som har hänt och vad som är på gång angående detta.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att Nordiska rådet lägger meddelandet till handlingarna och anser att rekommendationen för rådets del är slutbehandlad.

Helsingfors, den 31. mars 2025

Gunilla Carlsson (S)

Kim Aas (S)

Mirja Räihä, (S)

Ragnhild Male Hartviksen (A)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Johan Dahl (sb)

Liz Mattsson (ÅC)

Markku Siponen (C)

Ann-Sofie Alm (M)

Lars Püss (M)

Liv Kari Eskeland (H)

Ann-Christine Frohm (SD)

Liljan Weihe, (T)

Silje Hjemdal (FrP)