



Nordiska rådets rekommendation 37/2024 om att stärka och förenkla transportmöjligheterna i Norden

- *utvidga det befintliga kollektivtransportnätet i Norden och stärka transporter dygnet runt, till exempel genom att öka nattågsförbindelserna.*

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.

- *bygga ut och koppla samman de nordiska ländernas infrastrukturer för kollektivtrafik*

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.

- *skapa ett gemensamt biljettsystem så att medborgarna kan köpa biljett från sina nationella biljettsystem– och därmed inte behöva söka hos olika nationella leverantörer.*

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. Vålfungerande 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.

- *inrätta ett gemensamt regelverk som gör det lättare för alla i Norden att betala med sin lokala reseapp när de reser i Norden*

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

- *verka för att infrastrukturen blir bättre och mer likartad, till exempel genom att införa gemensamma standarder*

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 oflexibilitet att det riskerar att gå emot syftet, som ytterst är att säkerställa rörligheten.

- *införa ett nordiskt interrailpass, så att vi kan knyta ihop Norden ännu bättre*

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.