

EU-kommissionens paket för effektiv och grönmobilitet

Regeringen har bett att få synpunkter på EU-kommissionens förslag till ändring av förordning (nr 1315/2013) om transeuropeiska nätverk, TEN-T, inför den kommande förhandlingen i rådet som förväntas starta i början av januari 2022. Förslaget är en del i det mobilitetspaket, ”Efficient and green mobility package” som presenterades i december 2021 som en följd av den nya europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet. Förslaget ska bidra till utbyggnaden av TEN-T och en hållbar omställning av transportsektorn. Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) svar har avgränsats till den del av mobilitetspaketet som berör förslag till ändring av förordning om TEN-T.

Sammanfattning

- SKR är positiv till att förslaget håller fast i den grundstruktur som finns från 2013 men för att möjliggöra en snabb grön omställning bör TEN-T-kartorna ses över med inriktningen att inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler.
- SKR välkomnar riktlinjernas ökade fokus på minskade utsläpp från transportsektorn. För att ni klimatmålen måste TEN-T sättas i ett helhetsperspektiv och synkroniseras med andra EU-initiativ.
- SKR anser att ett ökat tempo i genomförandet av TEN-T är önskvärt. Det är därför beklagligt att det förslag till nationell plan som nu remitteras parallellt med TEN-T förordningen saknar förutsättningar att nå målen nationellt.
- SKR är kritisk till förslaget om att kommissionen ska granska nationell plan. SKR anser att stråkkordinatorernas roll är intressant att utveckla, delvis med ökat fokus på uppföljning av genomförandet.
- SKR ser att den svenska nationella nivån måste möta upp de ökade kraven med ökat engagemang och stöd. Det gäller bland annat proaktivt arbete med CEF-ansökningar.
- SKR välkomnar ändringen som innebär att fler svenska städer räknas som urbana noder. Samtidigt anser SKR att det är viktigt att bevaka att det inte kvarstår vita fläckar på kartorna – och därför kan ytterligare städer/kommuner behöva räknas in som noder i glesa delar av landet.
- SKR ser att definitionen av urbana noder kan behöva breddas och innefatta hela det funktionella området kring noden, vilket inkluderar peri-urbana och regionala områden kring en stadskärna.
- SKR efterfrågar stöd och vägledning till utpekade urbana noder, vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse.
- SKR menar att det i Sverige finns gott om exempel på hållbara mobilitetsplaner och är kritisk till kravet på att alla urbana noder ska upprätta en SUMP (Strategic Urban Mobility Plan). SKR menar att förslaget bör baseras på en högre grad av

frivillighet och flexibilitet för att bättre anpassas efter varje kommuns unika förutsättningar och för att det arbete som redan lagts ner inte ska vara förgäves.

- SKR är mycket kritisk till den årliga rapportering som åläggs utpekade urbana noder. SKR anser att det bör vara tillräckligt med återrapportering på nationell nivå avseende ett antal övergripande indikatorer för vilka statliga myndigheter bör ansvara.
- SKR välkomnar förslagets ökade fokus på förnybara drivmedel. SKR ser att det behövs ett teknikneutralt förhållningssätt som integrerar både ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna fordon, hållbar vätgas och biodrivmedel.
- SKR välkomnar kommissionens införande av European Transport Corridors (ETC).
- SKR ser positivt på kommissionens förslag om att medlemsstaterna åläggs att genomföra marknadsanalyser av multimodala godsterminaler.
- SKR menar att de medel som avsatts på EU-nivå för att stödja lokala och regionala aktörer i genomförandet av digitaliseringsomställningen i dagsläget inte är tillräckliga.

Mindre justeringar framför stora förändringar

SKR ser ett stort mervärde i ett utvecklat och sammanlänkat europeiskt transportsystem och sätter ett stort värde på att europeiska städer och regioner sammankopplas genom gränsöverskridande infrastruktur och att multimodala transportkedjor möjliggörs, liksom på att gemensamma europeiska standarder sätts. Den TEN-T förordning från 2013 som idag gäller anser SKR fungerar relativt väl och har därför i samband med utvärdering av förordningen endast påpekat behovet av mindre justeringar av lagstiftningen. Det är därför välkommet att det förslag som nu läggs, håller fast vid den grundstruktur som antogs 2013. SKR anser dock att i syfte att möjliggöra en snabb grön omställning och för att åtgärda de nuvarande vita fläckarna i TEN-T-kartorna, bör förordningen ses över för att inkludera ytterligare järnvägs- och vägsträckor, noder, hamnar och terminaler.

Positivt med ökat fokus på klimat och hållbarhet

SKR är positiv till att de nya riktlinjerna innebär ett ökat fokus på att minska utsläpp från transportsektorn samt att riktlinjerna skärps för att möjliggöra en snabb utfasning av fossila bränslen. I den takt klimatomställningen sker idag kommer vi inte nå utsatta mål i tid. SKR välkomnar därför att EU, som en viktig global aktör, genom regelverk sätter hårdare press på medlemsländerna och i förlängningen även på industri och handel i syfte att nå klimatmålen.

SKR framhåller vikten av ett helhetsperspektiv samt ett teknikneutralt förhållningssätt där flera åtgärder – beteendeförändringar, multimodalitet, innovation, digitalisering, elektrifiering, hållbara biodrivmedel m.m. – samspelar för att uppnå klimatmålen för transportsektorn. Helhetsperspektivet innebär ett behov av synkronisering av TEN-T-förordningen med andra EU-initiativ och att ett systemperspektiv anammas där transportsektorn ställs i relation till andra sektorer där samhällsviktiga tjänster behöver levereras.

Ökat tempo i genomförandet önskvärt

SKR anser att det är viktigt att kraftsamla för att färdigställa TEN-T-nätet enligt målsättningarna om ett utbyggt stomnät till 2030, ett utvidgat stomnät till 2040 och ett utbyggt övergripande nät till 2050. Detta innebär bland annat att flaskhalsar inom infrastrukturen skyndsamt behöver åtgärdas och den svenska regeringen behöver ta ett större ansvar för genomförandet av det transeuropeiska nätverket i Sverige genom tydligt riktade insatser. I det förslag till nationell transportplan som nu remitteras saknas förutsättningar för att nå de utpekade målen vilket SKR anser vara beklagligt.

SKR anser därför att det är motiverat av kommissionen att uttrycka oro över implementeringstakten och håller med om att det behövs ett utvecklat återrapporteringssystem kopplat till genomförandet av TEN-T. SKR är dock kritisk till förordningens förslag om att kommissionen ska ges möjlighet att granska den nationella planen (artikel 58), då den nationella planeringen bör utgå från ett nationellt mandat.

SKR anser att de koordinatörer som inrättats för samordning av genomförandet av stomnätskorridorerna har fungerat väl och att dessa bland annat har bidragit till transparens och öppenhet i kontakterna med kommissionen. I förslaget till förordning föreslås en utvecklad roll för dessa koordinatörer vilket SKR välkomnar. SKR skulle dock vilja se att koordinatörrollen utvecklas till en funktion snarare än en position, för att undvika att den blir allt för personberoende. Ett utvecklat återrapporteringssystem i syfte att driva på genomförandet av TEN-T skulle möjligtvis kunna kopplas till denna funktion.

För att möta ökade krav måste den svenska nationella nivån möta upp med ökat engagemang och stöd. SKR ser att Trafikverket kommer få en viktig roll i att sammanställa underlag och kommunicera nationellt och med kommissionen. Det gäller exempelvis engagemang och proaktivitet från CEF-sekretariatet och Regeringskansliet vad gäller ansökan om CEF finansiering till infrastrukturåtgärder. Det gäller även koordinering med andra myndigheter i frågor som rör digitalisering och elektrifiering, kopplat till bland annat CEF. När beslut om ny TEN-T-förordning är fattat bör Trafikverket också ges i uppdrag att utreda och redovisa vilka investeringar som bör prioriteras och när i tid de ska genomföras för att nå de europeiska kraven på infrastrukturen i TEN-T-nätet inklusive kraven för urbana noder.

Urbana noder välkomnas

SKR välkomnar ändringen som innebär att städer över 100 000 invånare eller en stad per NUTS 2-region räknas som urbana noder. Ändringen innebär att flera svenska städer nu räknas som urbana noder i TEN-T-systemet. Samtidigt är det viktigt att bevaka att det inte kvarstår vita fläckar på kartorna – och därför kan ytterligare städer/kommuner behöva räknas in som noder i glesa delar av landet. De urbana noderna är viktiga element i TEN-T-systemet och behöver vara sammanlänkade både i ett interregionalt och ett inomregionalt perspektiv.

För att säkerställa nätets funktionalitet ser SKR att definitionen av urbana noder kan behöva breddas och innefatta hela det funktionella området kring noden, vilket inkluderar peri-urbana och regionala områden kring en stadskärna. En bredare definition skulle ta vara på de goda förutsättningar som finns för att öka andelen hållbart resande. Det är också viktigt för att underlätta ”första/sista kilometern” av godstransporterna där logistiken är beroende av ett väl fungerande transportsystem runt och inom städerna.

Urbana noder förpliktigar

Förslagets tydliga fokus på omställning av transportsystemet lägger mer ansvar och krav på medlemsstaterna. När flera städer uppgraderas till urbana noder och transportnoder ökar ansvaret gentemot kommissionen. Det handlar dels om årlig återrapportering och krav på hållbarhetsplaner, dels att agera som facilitatorer (för bland annat första/sista kilometern-kopplingar) för ett smidigare skifte mellan olika transportslag och infrastruktur på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Därtill kommer också ökade krav för tillgänglighet till alternativa bränslen och överflyttning av gods åläggas de utpekade noderna.

SKR efterfrågar stöd och vägledning från nationell nivå vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. Här är det viktigt att beakta att utpekade noder kan ha olika förutsättningar och tillgång till resurser varför stöd från den nationella nivån behöver anpassas utifrån varje nods förutsättningar.

Kravet på SUMP:ar bör vara flexibelt

SKR menar att det i Sverige finns gott om exempel på olika varianter av hållbara mobilitetsplaner och är kritisk till kravet på att alla urbana noder ska upprätta en SUMP (Strategic Urban Mobility Plan). SKR menar att kommissionens vilja att strömlinjeforma rapportering och arbetssätt rimmar illa med kommunernas olika förutsättningar och arbetssätt. SKR kan förstå kommissionens vilja att understödja arbete för ökat hållbart resande men anser att förslaget bör baseras på en högre grad av frivillighet och flexibilitet i utförandet. SKR menar även att det är av stor vikt att det arbete som lagts ner på diverse trafikstrategiska dokument i kommunerna inte måste göras om utan att redan befintliga motsvarande planer bör kunna räknas som SUMP:ar.

Rapportering bör ske på nationell nivå

Vad gäller den årliga rapporteringen som föreslås avseende bland annat resvanor, utsläpp av växthusgaser, trängsel med mera är SKR mycket kritisk och oroas över dess omfattning och frekvens liksom den administrativa börda förslaget kommer att innebära för berörda kommuner. Den typ av data kommissionen efterfrågar saknas idag hos svenska kommuner. Det är ett omfattande och resurskrävande arbete som i Sverige idag, i delar, sköts på nationell nivå. Det gäller bland annat Trafikanalys nationella resvaneundersökning och Naturvårdsverkets årliga uppföljning av

miljömålen. Den uppföljning som idag sker hos svenska kommuner görs på initiativ av kommunen och anpassas efter de behov respektive kommun har av uppföljning. SKR anser att det bör vara tillräckligt med återrapportering på nationell nivå avseende ett antal övergripande indikatorer för vilka statliga myndigheter bör ansvara.

Välkommet med stärkt fokus på förnybara bränslen

SKR välkomnar kommissionens förslag att TEN-T ska säkerställa en långsiktig försörjning av hållbara drivmedel. Transportsystemet behöver ses utifrån ett systemperspektiv och sättas i ett sammanhang med övrig planering för att kunna säkerställa en långsiktig försörjning av hållbara drivmedel längs med TEN-T nätet till så väl transportsektorn som andra viktiga samhällstjänster så som värme och kyla till byggnader och digitaliseringsinfrastruktur. Revideringen av TEN-T behöver därmed samordnas med andra EU-initiativ såsom direktivet/förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, direktivet för byggnaders energiprestanda, förnybarhetsdirektivet och EU:s klassificeringssystem för gröna investeringar. SKR ser att det behövs ett teknikneutralt förhållningssätt som integrerar både ladd- och tankinfrastruktur för eldrivna fordon, hållbar vätgas och långsiktigt hållbara biodrivmedel.

Välkommen synkronisering av korridorer och analys av godsterminaler

SKR har tidigare påpekat vikten av en synkronisering mellan stamnätsskorridorerna och EU:s godskorridorer för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnväg. SKR välkomnar därför kommissionens införande av European Transport Corridors (ETC).

SKR välkomnar också kommissionens förslag om att medlemsstaterna åläggs att genomföra marknadsanalyser av multimodala godsterminaler, inklusive konsultationer med transportörer och logistikföretag, som underlag för en handlingsplan för att utveckla ett fungerande godsterminalsnätverk. Då regionerna har ett övergripande utvecklingsansvar utgör de också viktiga intressenter att inkludera i diskussionerna. SKR menar att förslaget ligger väl i linje med den nationella godsstrategi som presenterades 2018.

Positivt med ökad flexibilitet och digitalisering

SKR ser att digitalisering kan bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem och välkomnar därför förslaget ökade fokus på digitalisering. Implementeringen av digitaliseringsarbetet kommer emellertid att innebära ökade kostnader för kommuner och regioner vilka inte bör underskattas. SKR menar att de medel som avsatts på EU-nivå för att stödja lokala och regionala aktörer i genomförandet av digitaliseringsomställningen i dagsläget inte är tillräckliga.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knappe

Ordförande