

EU-samråd: Översyn av riktlinjer för TEN-T

SKR:s sammanfattande synpunkter

- SKR anser att TEN-T-förordningen har mycket stor betydelse för regional och lokal utveckling framåt och att det är av största vikt att genomförandet av det planerade TEN-T-nätet fullföljs. Det är även viktigt att kommissionen tar hänsyn till de särskilda förutsättningar som råder i Sverige.
- SKR anser det är mycket positivt med ett större fokus på grön omställning av transportsektorn och en snabb minskning av de klimatpåverkande utsläppen, men efterfrågar teknikneutralitet och en större helhetssyn i drivmedelsfrågan.
- SKR anser att samverkan och flexibilitet är viktiga faktorer framåt för att åstadkomma en ökad resiliens i TEN-T-systemet och att det är nödvändigt att ta höjd för förändrade förutsättningar framåt.
- SKR anser att digitaliseringen är ett viktigt verktyg för omställning och effektivisering, men att regleringar måste anpassas så att den övergripande nyttan blir större än kostnaderna för att utföra åtgärderna.
- SKR anser att framtida fokus på TEN-T måste ligga på flera samverkande processer, som till exempel att hantera gränsöverskridande flaskhalsar och stråk, samt att det behöver finnas utrymme för regionernas olika förutsättningar.

Sveriges Kommuner och Regioners ställningstagande

Den Europeiska kommissionen efterfrågar synpunkter från berörda parter inför den översyn som sker av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Nuvarande riktlinjer finns i EU:s förordning om det transeuropeiska transportnätet som antogs 2013. Sveriges kommuner och regioner (SKR) svarar härmed på samrådet.

SKR är medlems- och arbetsgivarorganisation för Sveriges samtliga kommuner och regioner. SKR verkar på medlemmarnas uppdrag och ska med utgångspunkt i den lokala och regionala demokratin stödja sina medlemmar. SKR bevakar såväl infrastrukturpolitiken som klimat- och energipolitiken, på både nationell och internationell nivå och verkar för att kommuner och regioners behov höras.

TEN-T har stor betydelse för utvecklingen i Sveriges kommuner och regioner

SKR ser ett stort mervärde i ett utvecklat och sammanlänkat europeiskt transportsystem och sätter ett mycket stort värde på att europeiska städer och regioner sammankopplas genom gränsöverskridande infrastruktur och att multimodala transportkedjor möjliggörs, liksom på att gemensamma europeiska standarder sätts. Transportinfrastrukturen spelar en mycket viktig roll för Sveriges kommuner och regioner. Sverige har, jämfört med flera andra länder i Europa, en liten befolkning på

Ert dnr:

en geografiskt stor yta. Detta innebär inte minst i de norra delarna av landet att det är långa transportsträckor mellan tätorter och andra målpunkter. En god tillgänglighet är därför beroende av både en väl utbyggd och en väl underhållen infrastruktur.

SKR anser att det är av största vikt att den planerade utvecklingen av TEN-T-nätet fullföljs. SKR välkomnar den planerade förlängningen av stomnätkorridorerna som knyter samman hela Europa – inte minst i norra Sverige och Finland genom korridorerna Scandinavian-Mediterranean och North Sea-Baltic – något som är viktigt för både en fungerande inre marknad och för transporter till och från länder utanför EU. SKR understryker vikten av en synkronisering mellan stomnätkorridorerna och EU:s godskorridorer för att uppnå bästa möjliga koordinering av godstransporter på järnväg. I ett nordiskt perspektiv är det även värdefullt att knyta samman huvudstäderna och inte endast storstadsregioner.

SKR anser att det är oerhört viktigt att hållbara biodrivmedel kan fortsätta att spela en roll parallellt med utveckling av fossilfri eldrift och grön vätgas i syfte att nå en snabb omställning av transportsektorn i alla delar av Europa. En omställning av transportsektorn kan inte se ut på samma sätt överallt eftersom befolkningstäthet, klimat och topografi skapar olika förutsättningar. Elektrifieringen av fordonsflottan är till exempel inte möjlig att genomföra på samma sätt i norra Sverige som i tätare delar av Sverige och Europa då stora avstånd, och ett delvis arktiskt klimat, innebär utmaningar sett till räckvidd för batterier och marknadsförutsättningar utifrån antalet användare.

SKR anser också att arbetet med samhällsekonomiska kalkyler behöver utvecklas och än mer beakta längre stråkperspektiv – inte minst de gränsöverskridande. I beslutsunderlag behöver många aspekter beaktas, och utifrån Sveriges geografi och befolkningsstruktur ger infrastrukturåtgärder med dagens beräkningsgrunder sällan den samhällsekonomi som krävs för att konkurrera med satsningar i mer tätbefolkade delar av Europa. Av denna anledning är det viktigt att tydligt kunna planera i stråk och inte endast se till enskilda kortare sträckor. Beslutsunderlag behöver tydligt väga in långsiktigt hållbara parametrar kopplat till klimat och hållbarhet utöver mer traditionella kalkylvärden.

Positivt med fokus på grön omställning av transportsektorn

SKR är mycket positiva till att fokus kraftigt har skärpts för att minska växthusgasutsläppen snabbare från transportsektorn samt att riktlinjer skärps och möjliggör en snabb utfasning av fossila bränslen. Sverige har redan genomfört en utfasning av fossila bränslen i produktionen av elektricitet och värme, och har som målsättning att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. De flesta kommuner och regioner i Sverige har ambitiösa klimatmål och SKR välkomnar därför att EU, som en viktig global marknad, genom regelverk sätter hårdare press på industri och handel, och genom det stödjer kommunerna och regionerna i deras arbete med att nå sina klimatmål.

Ert dnr:

SKR vill samtidigt framhålla att även om det är av avgörande betydelse att få bort de klimatpåverkande och hälsostörande utsläppen, är det också viktigt att skapa livsmiljöer som understödjer andra transportmedel än personbilar. Fossilfria bränslen och fordon är nödvändiga men inte tillräckliga delar i omställningen, det krävs samtidigt ett fokus på en omvandling till ett mer transporteffektivt samhälle där gång, cykel och kollektiva transportmedel som tåg och buss prioriteras i såväl de urbana noderna som i det övergripande transportnätet och stomnätet.

SKR anser också att det är viktigt att styrningen från EU är teknikneutral så att inte innovativa lösningar motverkas. Många svenska kommuner och regioner har till exempelvis drivit på omställningen genom att ställa krav i upphandling och genom att utveckla cirkulära system för framställning av förnybara drivmedel. Från ett svenskt perspektiv är det svårt att förstå varför inte EU-kommissionen har en större helhetssyn på drivmedelsfrågan – avancerade biodrivmedel är hållbara ur ett livscykelperspektiv och kan spela en stor roll för omställningen som ett mellansteg till elektrifiering och användning av grön vätgas, samtidigt som inte vätgas och elektricitet som producerats med fossil elkraft kan jämföras med motsvarande som producerats med förnybar energi. SKR efterfrågar därför att livscykelperspektiv och well-to-wheel-metodologi används i större utsträckning när regelverken sätts.

Samverkan nödvändig kring transportinfrastrukturens kvalitet och resiliens

Det finns ett stort behov av europeisk samverkan för att åstadkomma ett hållbart, effektivt och säkert transportsystem i hela Europa. Utifrån den sårbarhet, som såväl en pandemi som växande problem med ett förändrat klimat nu tydligt visar, ökar också detta behov. SKR ser därför att mer flernivåsamverkan och en tydligare involvering av regional och lokal nivå i utarbetandet av en ny framåtsyftande TEN-T-förordning är nödvändiga komponenter framåt.

SKR anser att det i utformningen av kommande arbete behöver finnas en flexibilitet som tar hänsyn till förändrade transportflöden, och att det efter fastställd förordning också ska finnas möjlighet till mindre justeringar av kartor under kommande period. Det gäller exempelvis för sträckan Oslo-Stockholm samt kopplingen Gdynia-Karlskrona-Göteborg, där förutsättningarna kan förändras.

Tillgång till hållbar energi är en avgörande fråga för omställningen av transportsektorn där även elinfrastrukturen spelar en viktig roll. Det behövs därför en tydlig harmonisering i arbetena mellan TEN-T och TEN-E då omställningen av såväl transportsektorn som andra sektorer kräver en stabil elförsörjning och en infrastruktur som kan hantera elproduktion som allt mer baseras på förnybara energikällor.

SKR anser också att det behövs en utvecklad metodik i utpekandet av hamnar och noder i stomnätet. Den funktionella geografien behöver beaktas så att medlemsstater bättre kan bidra till de mervärden som eftersträvas i arbetet med TEN-T och andra områden inom EU. Till exempel är idag endast en av Stockholms hamnar utpekad i stomnätet, trots att alla fyra hamnar som ingår i Stockholms Hamnar samverkar och är

Ert dnr:

viktiga för den urbana noden Stockholm och för TEN-T-nätet som helhet. För ett effektivt samspel mellan olika transportslag behöver även det övergripande nätet kompletteras med hamnar som idag inte är TEN-T-klassificerade, särskilt längs med förlängningen av stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean norrut.

De urbana noderna är viktiga element i TEN-T-systemet och behöver vara länkade både i ett interregionalt och inomregionalt perspektiv. Det är mycket värdefullt med satsningar som än mer koordinerar och påskyndar överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart genom att långväga multimodala transportkedjor stärks. I detta arbetet är det viktigt att även lägga en extra betoning på lösningar för första och sista milen för tunga godstransporter, förbindelser som kan involvera många parter sett till väghållaransvar med olika förutsättningar för att uppnå ett övergripande, regionalt och lokalt hållbart transportsystem. SKR anser även att kriterierna för urbana noder bör utvecklas för att, utöver Stockholm, Göteborg och Malmö, även inkludera viktiga knutpunkter i norra och mellersta Sverige.

Innovation, digitalisering och automatisering är viktiga verktyg för omställningen

SKR anser att digitaliseringen är mycket viktig för möjligheterna att effektivisera transportsystemet men också för att möjliggöra övergången till mer hållbar mobilitet. Det är viktigt att inom TEN-T identifiera gemensamma europeiska standarder för digital infrastruktur kopplat till transportinfrastrukturen så att inte varje medlemsland utvecklar lösningar som leder till suboptimering. Samtidigt är det viktigt att balansera styrningen utifrån att EU har en viktig roll för att skapa förutsättningar utan att detaljstyra på ett sätt som förhindrar innovation och utveckling.

SKR ser en möjlighet i att utveckla samordnad trafikledning i realtid i korridorerna, vilket skulle underlätta för gränsöverskridande transporter och skapa stor nytta när fordonsflottan kopplas upp och fordonsleverantörerna utvecklar molnlösningar för datautbyte med fordonen. Det är samtidigt viktigt att inte kommunerna och regionerna får bära de ökade kostnader som kan uppstå när digitaliseringslösningar ska genomföras. Det är också lämpligt att EU ser över möjligheter till harmonisering så att teknikutveckling inte snedvrider konkurrens och hämmar omställningen till ett mer hållbart transportsystem där överflyttningen till järnväg är en viktig del.

Framtida fokus måste ligga inom flera samverkande processer

SKR anser att det är viktigt att kraftsamla för att färdigställa TEN-T-nätet enligt målsättningarna om ett utbyggt stomnät till 2030 och ett utbyggt övergripande nät till 2050. Detta innebär bland annat att flaskhalsar inom infrastrukturen skyndsamt behöver åtgärdas. SKR anser att det är viktigt att EU fortsatt tydligt betonar frågan om gränsöverskridande infrastruktur – både i fråga om flaskhalsar och när det gäller hela stråk över nationsgränser. Det senare är en särskilt viktig bevakningspunkt i den löpande dialogen med medlemsländerna. SKR menar att det är lämpligt med en tydlig återrapporteringsmekanism och uppföljning av TEN-T-förordningen och rapportering

Ert dnr:

avseende medlemsstaternas bidrag till ett väl utbyggt nät och att EU fortsatt driver på i frågor kring gränsöverskridande samverkan mellan länder.

Det är positivt med ett tydligt fokus på järnvägstrafik. SKR föreslår ett tillägg till TEN-T-kriterierna med en linjehastighet på 250 km/h för persontåg för att öka tågets konkurrenskraft relativt både flyg och personbil. Men även i de delar av nätet där inte järnvägsspår finns, och inte kommer att byggas ut, måste bra förutsättningar för tillgänglighet finnas. Flyget och de regionala flygplatserna spelar fortfarande en avgörande och samhällsviktig roll för att försörja ytterområden och glesbefolkade delar av EU. SKR vill också framhålla att en grön och hållbar omställning av flygsektorn inte endast kan handla om elektrifiering, utan att det är nödvändigt att hållbara biodrivmedel och grön vätgas får spela en roll för flyget, liksom för sjöfarten, på vägen mot ett klimatanpassat transportsystem.

Även vägar spelar en viktig roll för att säkerställa tillgänglighet i de glesare delarna. Här är det också nödvändigt att TEN-T-förordningen samordnas med direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFID) för att säkerställa kontinuerlig täckning av infrastruktur för alternativa bränslen inklusive laddinfrastruktur för såväl stomnätet som det övergripande nätet, och för alla transportsätt inom hela EU. Särskilt med hänsyn till de utmaningar som ställs i regioner med långa avstånd till de större marknaderna.

Avslutningsvis vill SKR betona vikten och värdet av en ökad dialog mellan EU och den regionala och storregionala nivån angående det europeiska transportsystemet. Betydelsen av god internationell tillgänglighet för den regionala utvecklingen är väldokumenterad, där utvecklingen av TEN-T spelar en mycket viktig roll.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape
Ordförande

Reservation lämnades av Sverigedemokraterna, se bilaga 1.

SKR Styrelsen
2021-04-23

Reservation från Sverigedemokraterna

EU-samråd: Översyn av riktlinjer för TEN-T

Sverigedemokraterna reserverar sig till förmån för eget yrkande enligt följande:

Sverigedemokraterna ställer sig positiva till SKR:s yttrande. Däremot bör SKR ytterligare påpeka behovet av investeringar i överföringskapacitet i de europeiska elnäten. Sverige, Tyskland med flera europeiska länder har stora utvecklingsbehov av strategiska stamnät. TEN-T:s infrastrukturplan bör även inkludera utbyggnaden av stamnäten för att uppnå visionen med elektrifiering av transportfordon.

Sverigedemokraterna föreslår SKR tillägga följande i sitt yttrande:

Flera europeiska länder har stora utvecklingsbehov i de strategiska stamnäten för överföring av el. TEN-T:s infrastrukturplan bör därför även ta stamnäten, och energikapaciteten i beaktning för att möjliggöra målet för elektrifiering av fordonsflottan.