

Yttrande över remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet består av fyra avgränsade delar och remissmissivet ger instruktioner om att yttrandet delas upp med avseende på dessa delar. Nedan följer således VTI:s synpunkter för var och en av de fyra delarna.

1) Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

VTI anser att det är naturligt att riktlinjerna för transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) revideras efter behov, vi har dock inte möjlighet att kommentera de specifika förändringarna i Sverige som nämns i dokumentet Explanatory fact sheets per country. Vi förutsätter att det säkerställs att den nationella planeringen koordineras med EU:s TEN-T-förordningar, Clydebankdeklarationen för gröna sjöfartskorridorer som lanserades vid COP26-mötet 2021 i Glasgow mm. En fråga som vi kan ställa oss är hur den nyetablerade hamnen in Norvik (som inte ingår i det föreslagna TEN-T) skall behandlas i infrastrukturplaneringen framöver.

I dokumentet Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (COM(2021) 812) uppskattas förslagets konsekvenser. Mot bakgrund av konstanta eller minskade andelar för järnväg och de vattenburna transporterna i Sverige och Europa och de pågående och planerade effektiviseringarna inom vägtransportsektorn förefaller de beräknade utsläppsminskningarna och samhällsekonomiska vinsterna tack vare överflyttning som en aning överskattade.

2) Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem

I 2021/0419 (COD) finns en beskrivning av ”Data om ankomstnoder”. Detta anser VTI vara en alltför vag formulering för att intentionen av det som står i stycket verkligen skulle uppfyllas. I stället skulle skrivelsen snarast vara ”data om ankomstnoders fysiska utformning” eller något motsvarande. Här behövs dock mer forskning för att etablera vad det minst skulle krävas för att stödja digitala verktyg för reseplanering/digital ledsagning ur ett tillgänglighetsperspektiv.

3) Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer

VTI ställer sig i grunden positiv till ambitionen i det föreslagna programmet som förutom klimatanpassning även inkluderar flera andra hållbarhetsmål. Även om programmets legala status är

en Kommissionsrekommendation som inte är bindande bör Sverige överväga att integrera hela eller delar av ansatsen. VTI har emellertid en del specifika synpunkter och förslag till förbättring:

- **Kollektivtrafikanvändning:** Fokus i en stor del av förslagen rör främjande av kollektivtrafikanvändning. Kollektivtrafiken är, särskilt i större städer, en viktig del av transportsystemet för att främja inkludering och tillgänglighet i olika dimensioner. Kollektivtrafiken kan emellertid inte vara en lösning i alla reserelationer och det är således viktigt att rikta insatser, exempelvis kollektivtrafikutbud, dit där de gör mest samhällsnytta.
- **Jämställdhet:** Vi vill peka på vikten av att inkludera ett genusperspektiv. Ett sätt att göra det är att bli bättre på att ta fram könsuppdelad statistik men även att genomföra analyser och regelbundna uppföljningar av jämställdheten i transportsystemet i Europa. (se även punkt om Data, uppföljning och metodstöd nedan)
- **Digitalisering:** En utpekad del i programmet rör digitaliseringens ökande roll för transportsystemet. Ett perspektiv som emellertid inte framkommer särskilt mycket i dokumentet är tillgängligheten för personer med små IT-kunskaper, samt användargrupper eller geografiska områden som saknar tillgång till internet. Digitalisering är inte den mest självklara lösningen för alla, och det som är smart är inte alltid digitalt.
- **Data, uppföljning och metodstöd:** En viktig del av syftet med förslagen går ut på att främja medlemsstaternas städers förmåga att välja, följa upp och utvärdera sina egna åtgärder för hållbar urban planering. VTI vill framhäva att det är angeläget att data utformas och samlas in på ett sätt som underlättar uppföljning och konsekvensanalyser av åtgärderna i olika dimensioner. Vi vill också peka på behovet av metodstöd för kommunerna och regionerna inom planering, exempelvis jämställdhetsintegrering (Gender Mainstreaming) och sociala konsekvensanalyser (Social Impact Assessment).
- **Kostnader och nyttor:** Generellt bör åtgärderna leverera måluppfyllelse på ett sätt som ökar samhällsnyttan mer än kostnaderna, vilket bör följas upp och utvärderas.
- **Citylogistik:** Lastcyklar [cargobikes] kan lyftas fram ytterligare som ett sätt att förbättra citylogistik för att exempelvis kunna leda till en bättre stadsmiljö med mindre externa kostnader såsom luftföroreningar och buller.
- **Finansiering:** Förslagen kommer rimligtvis att medföra en ökad administrativ kravnivå för de städer som ingår. Stadsplanering och kollektivtrafik är i Sverige i första hand kommunala och regionala angelägenheter. Staten bör överväga vilka ytterligare åtaganden som läggs på dessa förvaltningsnivåer och vilka kostnader som följer med dessa åtaganden. I den mån de föreslagna kraven från EU ökar de administrativa bördorna bör staten överväga att finansiera detta.

4) Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg

Kommissionen föreslår att ge riktlinjer under 2023 för att sätta banavgifter som uppmuntrar utvecklandet av långdistans- och gränsöverskridande passagerartrafik på järnväg. VTI anser att infrastrukturavgifter för samtliga trafikslag bör sättas med syftet att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande, snarare än syfta till att trafiken med enskilda trafikslag ska öka. Tidigare beskrivna principer av kommissionen (KOM 2011:144) gör gällande att avgifter för transportinfrastruktur bör reflektera de samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. I

enlighet med detta anser VTI att banavgifter bör sättas i enlighet med tågtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader, inklusive bland annat kostnader för slitage, trängsel, knapphet och buller. VTI är dock positiva till kommissionens ambition om att gå vidare med de marknadsbaserade klimatstyrmedel som föreslås gälla för transportsektorn i Fit-for-55-paketet, vilket väntas utjämna vissa skillnader i trafikslagets internaliseringsgrad.

Kommissionen föreslår att se över behovet och vid behov gå vidare med förändringar i Direktiv 2012/34/EU, som reglerar unionens mekanismer för kapacitetstilldelning på järnväg. Utifrån informationen i handlingsplanen kan VTI inte bedöma lämpligheten i de förändringar som föreslås. I allmänhet anser dock VTI att förändringar av regelverket som styr kapacitetstilldelning bör föregås av samhällsekonomiska konsekvensanalyser. Detta gäller även kommissionens förslag om att utse en unionsövergripande entitet för optimering av gränskorsande järnvägstrafik.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Den huvudsakliga handläggningen av ärendet har genomförts av utredningsledare Inge Vierth, forskningschef Magnus Berglund, forskningschef Jessica Berg, forskningsledare Lena Levin, senior forskare Roger Pyddoke och forskare Axel Merkel. Forskningschef Jan-Erik Swärdh har sammanställt yttrandet.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI