

PM Rotel I (Dnr KS 2021/1728)

## **Anmälan om svar på remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Anmälan om svar på remiss godkänns.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet bland annat till Stockholms stad för yttrande.

EU-kommissionen lämnade den 14 december 2021 förslag på följande rättsakter och meddelanden i ett paket om effektiv och grön mobilitet.

### **Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)**

Enligt förslag till reviderad förordning ska TEN-T få höjd standard och inbyggd multimodalitet. Medlemsländerna ska säkerställa att urbana noder är rustade exempelvis vad gäller tillgång till infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen, ta fram planer för hållbar mobilitet i städer samt årligen samla in och lämna mobilitetsdata.

### **Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem**

För att med hjälp av smart mobilitet kunna göra transporter och resor mer hållbara föreslår EU-kommissionen en uppdatering av ITS-direktivet från 2010. Det reviderade direktivet möjliggör för EU-kommissionen att kunna begära framtagning av ny data för viktiga uppgifter.

### **Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer**

Förslaget ska stötta städer och snabba på den nödvändiga transformationen till säker, tillgänglig, inkluderande, smart, robust och utsläppsfri mobilitet i städerna. Det har fokus på aktiva, multimodala och delade transporter som stöds av lösningar med låga eller nollutsläpp.

För att så tidigt som möjligt inleda övergången till klimatneutralitet för mobilitet i städerna vill EU-kommissionen se laddmöjligheter och tillgång till alternativa bränslen i urbana noder. Övergången till klimatneutralitet kommer enligt förslaget att ske först i de 100 städer som kvalificerar sig för den mission som kallas Klimatneutrala och smarta städer 2030. EU-kommissionen kommer att stötta övergången inom ramen för olika finansierings- och innovationsprogram.

## **Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg**

Förslaget innehåller åtgärder för att undanröja hinder för gränsöverskridande och långväga resor med tåg. Detta görs för att göra tågresandet mer attraktivt, i syfte att uppmuntra fler att överväga tåget för utlandsresor och därmed bidra till EU:s mål om att fördubbla höghastighetstrafiken på järnväg fram till 2030 och tredubbla den till 2050.

Som svar på remissen har Stockholms stad översänt stadsledningskontorets tjänst-  
utlåtande.

### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholm Stadshus AB har i sin tur remitterat till Stockholms Hamn AB och hänvisar till dotterbolagets svar. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har inkommit med kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på EU-kommissionens förslag till paket för effektiv och grön mobilitet och anser att förslaget lägger stort fokus på förbättringar i det europeiska tågnätverket, främjande av gång, cykel och kollektivtrafik i städer samt utbyggnad av drivmedelsstationer för förnybara drivmedel och laddplatser. Förslaget ökar fokus på klimatmålet och andra strategiska prioriteringar samt betonar vikten av urbana noder i transportnätverket, och ställer därmed mer långtgående krav på städer, regioner och nationella myndigheters agerande.

*Miljöförvaltningen* ser positivt på EU-kommissionens förslag till paket för effektiv och grön mobilitet och menar att det i huvudsak är i linje med stadens inriktning. Miljöförvaltningen har emellertid uppmärksammat att det saknas skrivningar om utfasningen av fossila bränslen och anser att texten bör kompletteras med krav på utfasning av infrastruktur för fossila drivmedel.

*Trafikkontoret* välkomnar paketet som sätter fingret på de aktuella utvecklingsbehoven som städernas transportsystem står inför. Paketets stora drag ligger i linje med vägen som staden har slagit fast i framkomlighetsstrategin och underliggande planer och som omsätts i ett stort antal olika arbeten och projekt varje dag.

*Stockholms Hamn AB* betonar vikten av att Stockholm Norvik Hamn bör ges inkluderas i det framtida TEN-T nätet. Den nya godshamnen fungerar som en strategisk nod för multimodala transporter, digitalisering och automatisering och är en saknad länk i det nuvarande förslaget. Stockholm Norvik spelar en viktig roll i att säkra hamnkapacitet i regionen och att eliminera flaskhalsar i korridoren, och utgör därmed en viktig nod för ökad resiliens i transportsystemet.

### **Mina synpunkter**

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remiss godkänns.

Stockholm den 9 mars 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR

## Bilagor

1. ITS Direktivet
2. Utvidgning av det transeuropeiska nätverket TEN-T till närliggande områden tredje länder
3. EU:s nya ramverk för rörlighet i städer
4. Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik
5. Huvuddokument för riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet, ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr913/2010 och upphävande av förordning (EU) 1315/2013

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet bland annat till Stockholms stad för yttrande.

EU-kommissionen lämnade den 14 december 2021 förslag på följande rättsakter och meddelanden i ett paket om effektiv och grön mobilitet.

### **Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)**

Det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, är ett EU-omfattande nät av transportleder som förbinder 424 större städer, så kallade urbana noder, med hamnar, flygplatser och järnvägsterminaler. Stockholm är en urban nod i nätverket. Enligt förslag till reviderad förordning ska TEN-T få höjd standard och inbyggd multimodalitet. Medlemsländerna ska säkerställa att urbana noder är rustade exempelvis vad gäller tillgång till infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen, ta fram planer för hållbar mobilitet i städer samt årligen samla in och lämna mobilitetsdata.

### **Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem**

För att med hjälp av smart mobilitet kunna göra transporter och resor mer hållbara föreslår EU-kommissionen en uppdatering av ITS-direktivet från 2010. Direktivet uppdateras utifrån krav som nya koncept såsom mobilitet som tjänst och automatiserade fordon ställer på ITS vilket även påverkar bestämmelser avseende databehov. Det reviderade direktivet möjliggör för EU-kommissionen att kunna begära framtagning av ny data för viktiga uppgifter. EU-kommissionen kommer framöver att ta fram bindande direktiv som förtydligar och specificerar krav på viktig data.

### **Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer**

Förslaget ska stötta städer och snabba på den nödvändiga transformationen till säker, tillgänglig, inkluderande, smart, robust och utsläppsfri mobilitet i städerna. Det har fokus på aktiva, multimodala och delade transporter som stöds av lösningar med låga eller nollutsläpp. EU-kommissionen kommer i slutet av 2022 ge ut en rekommendation för medlemsländerna om nationella program för att stödja städernas arbete med planer för hållbar mobilitet, så kallade SUMP. För att så tidigt som möjligt inleda övergången till klimatneutralitet för mobilitet i städerna vill EU-kommissionen se laddmöjligheter och tillgång till alternativa bränslen i urbana noder. Övergången till klimatneutralitet kommer enligt förslaget att ske först i de 100 städer som kvalificerar sig för den mission som kallas Klimatneutrala och smarta städer 2030. EU-kommissionen kommer att stötta övergången inom ramen för olika finansierings- och innovationsprogram.

### **Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg**

Förslaget innehåller åtgärder för att undanröja hinder för gränsöverskridande och långväga resor med tåg. Detta görs för att göra tågresandet mer attraktivt, i syfte att uppmuntra fler att överväga tåget för utlandsresor och därmed bidra till EU:s mål om

att fördubbla höghastighetstrafiken på järnväg fram till 2030 och tredubbla den till 2050.

Sammantaget beskriver paketet en utbyggnad av, samt en modernisering och hållbar omställning av EUs transportsystem genom en övergång till renare, grönare och smartare mobilitet i linje med målen för den europeiska gröna given.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholm Stadshus har i sin tur remitterat till Stockholms Hamn AB och hänvisar till dotterbolagets svar. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har inkommit med kontorsyttranden.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar, där staden intar rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Vidare framgår att stadens infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden i stora delar redan har delgivit synpunkter på det remitterade paketet om effektiv och grön mobilitet genom EUs öppna konsultationsprocess, och att synpunkter och förslag nedan ska ses mot bakgrund av det.

Stadsledningskontoret ser positivt på EU-kommissionens förslag till paket för effektiv och grön mobilitet och menar att det i huvudsak är i linje med stadens inriktning. Förslaget skapar förutsättningar för en fossilfri och mer energieffektiv utveckling av transporter i Europa samt möjliggör en ökad takt i den lokala omställningen. Förslaget lägger stort fokus på förbättringar i det europeiska tågnätverket, främjande av gång, cykel och kollektivtrafik i städer samt utbyggnad av drivmedelsstationer för förnybara drivmedel och laddplatser. Det ökar fokus på klimatmålet och andra strategiska prioriteringar samt betonar vikten av urbana noder i transportnätverket, och ställer därmed mer långtgående krav på städer, regioner och nationella myndigheters agerande.

När det gäller utvecklingen av TEN-T-nätverket menar stadsledningskontoret att det är viktigt att Stockholm Norvik hamn inkluderas i det framtida TEN-T-nätet. Den nya godshamnen fungerar som en strategisk nod för multimodala transporter, digitalisering och automatisering och är en saknad länk i det nuvarande förslaget.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget saknar skrivningar om utfasningen av fossila bränslen. Det tas för givet att utbyggnaden av infrastruktur för biodrivmedel och el kommer att leda till omställning. Stadsledningskontoret anser att en tydligare skrivning om utfasning av infrastruktur för fossila drivmedel skulle underlätta för staden att nå målet om ett fossilfritt Stockholm 2040.

Stadsledningskontoret delar den optimistiska bild av digitaliseringens möjligheter som förslaget ger, men vill också peka på utmaningarna. För att exempelvis bygga upp intelligenta transportsystem (ITS) behövs stora mängder data, både statisk och strömmad, och i det arbetet krävs en noggrann avvägning av hur mycket data som ska tillhandahållas för att hitta en balans mellan kostnad och nytta. EU-kommissionen aviserar i förslaget att tillhandahållande av viss data kommer att bli obligatorisk och att mer detaljer på datakrav kommer att presenteras i ett senare skede. Stadsledningskontoret menar att den europeiska och nationella nivån

har en viktig roll i att stötta med finansiering, samordning och synkronisering så att tillhandahållandet av data blir effektivt och inte för resurskrävande.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget även rör utvecklingen av lokala hållbara mobilitetsplaner, så kallade SUMP, utifrån en europeisk definition och specifika riktlinjer. Många svenska kommuner har existerande hållbara mobilitetsplaner, vilka dock inte alltid uppfyller EUs krav på en SUMP. Stadsledningskontoret menar att EUs riktlinjer för SUMP kan stärka kommuners arbete med hållbara mobilitetsplaner, men att definitionen och riktlinjerna bör formuleras så att det arbete som lagts ner i kommunerna inte ska behöva göras om.

Stadsledningskontoret konstaterar att de mer långtgående kraven på kommuner som paketer ställer kan innebära ökade kostnader för exempelvis infrastruktur, rapportering och delning av data. För att kunna möta dessa kostnader anser stadsledningskontoret att det är viktigt att såväl EU som den svenska nationella nivån erbjuder finansieringsmöjligheter och annat stöd som underlättar kommunernas arbete. Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang påpeka att staden fortsatt bör utveckla förmågan att söka och genomföra satsningar med EU-stöd.

Stadsledningskontorets konstaterar också att EU-kommissionen knyter arbetet med hållbara transporter till missionen om Klimatneutrala och smarta städer 2030. Genom att staden under januari 2022 skickat in en intresseanmälan till EU om att bli en av de 100 städer som väljs ut, så bedömer stadsledningskontoret att stadens möjlighet att erhålla EU-finansiering till klimatsatsningar ökar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Miljöförvaltningen

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 20 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen välkomnar EU-kommissionens förslag till paket för effektiv och hållbar mobilitet. Förslaget skapar bättre förutsättningar för en klimatanpassad och mer energieffektiv utveckling av transporter i Europa samt möjliggör en ökad takt i den lokala omställningen till fossilfria transporter.

Förslaget lägger stort fokus på förbättringar i det europeiska tågnätverket, främjande av gång, cykel och kollektivtrafik i städer samt utbyggnad av drivmedelsstationer för förnybara drivmedel och laddplatser. Det ökar fokus på klimatmålet och andra strategiska prioriteringar såsom multimodalitet, tillgänglighet, framkomlighet, minskad föroreningar, trafik-säkerhet osv.

Förslaget betonar vikten av urbana noder i transportnätverket som går mellan de europeiska länderna och ställer mer långtgående krav på städer, regioner och nationella myndigheters agerande.

Miljöförvaltningen är positiva till förslagets utformning men vill göra följande påpekanden:

### **Förslagets syn på urbana noder och strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan)**

Alla städer över 100 000 invånare eller en stad per EU-region räknas som urbana noder och ska ta fram strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter. Planerna motsvarar Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

Miljöförvaltningen konstaterar att den utvidgade definitionen av urbana noder och kravet på strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter kommer att innebära att fler städer måste fördjupa sitt arbete med hållbar mobilitet och transporter och bidra till klimatomställningen. Det är positivt. Samtidigt bör kommuner som redan har tagit fram sådana planer inte behöva upprepa eller göra om detta arbete och hänsyn bör tas till olika kommunernas förutsättningar avseende resurser mm.

### **De nationella myndigheternas roll och ansvar i förhållande till städernas strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter**

I förslaget betonas vikten av ökad sammanhållning och samordning i hela det europeiska transportnätverket för att minska och förebygga transporternas negativa påverkan på städer och längs transportkorridorer.

Nationella myndigheter har en viktig roll i framtagandet av nationella infrastrukturplaner och det föreslås att myndigheten ska inrätta stödfunktioner för att bistå kommuner i deras arbete med strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter (genom samordning, kunskapsöverföring, utbyte mm).

I Artikel 58 i förordningen COM(2021)812 beskrivs hur medlemsländernas nationella planer ska överstämja med existerande EU-policy. Miljöförvaltningen konstaterar att det däremot saknas tydliga skrivningar om huruvida de nationella myndigheterna även ska ta hänsyn till innehållet i kommunernas strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter och anpassa de nationella planerna för att bättre återspegla lokala behov.

Man bör kunna ställa krav på att medlemsländerna förklarar hur de nationella planerna stämmer överens och skapar synergier med kommuners planer för att till exempel påskynda och förstärka arbetet med klimatomställningen. Miljöförvaltningen anser att texten i COM(2021)811 bör förstärkas för att återspegla även detta.

### **Infrastruktur till alternativa drivmedel och utfasning av fossila bränslen**

COM(2021)812 punkt 21 ställer krav på ett ”tillräckligt” stort nätverket av drivmedelsstationer med förnybara drivmedel och laddning för att främja en omställning till nollutsläppstransporter.

Miljöförvaltningen har emellertid uppmärksammat att det tyvärr saknas skrivningar om utfasningen av fossila bränslen. Det tas för givet att utbyggnaden av infrastruktur för bi-odrivmedel och el kommer att leda till omställning. Här bör texten kompletteras med krav på utfasning av infrastruktur för fossila drivmedel. Miljöförvaltningen föreslår att en text om utfasning även borde vara obligatorisk i projektförslag inom CEF (Connecting Europe Facility, EU:s finansieringsprogram för infrastrukturinvesteringar), nationella planer och kommunernas strategiska planer för hållbar mobilitet och transporter.

### **Smarta satsningar bör komplettera tågsystemet**

Att tågtransporter prioriteras är bra och bör kompletteras med ytterligare åtgärder inom och utanför de urbana noderna.

Miljöförvaltningen vet att kapacitetsbrister i spårbundna nätverk kan orsaka en överflyttning till fossildrivna vägtransporter. Riktade satsningar på strategiska stråk med till exempel elvägar, geofencing eller andra tekniker för exempelvis privatägda långfärdsbussar och turistbussar skulle kunna avlasta det spårbundna nätverket och påskynda omställningen till fossilfria vägtransporter.

I COM(2021)811 punkt 29 nämns åtgärder riktade mot bussflottor i kollektivtrafik. Miljöförvaltningen efterfrågar ett breddare angreppssätt, där även privatägda långfärdsbussar och turistbussar med mera behandlas. Detta skulle förstärka förutsättningarna för fossilfria längre resor mellan städer där spårbindelser saknas eller spårkapaciteten är begränsad.

### **Insamling av data**

Miljöförvaltningen välkomnar förslaget om en förbättrad datainsamling och särskilt texten om vikten av dialog och samverkan med intressenter för hållbara urbana godstransporter i (COM(2021)811 avsnitt 2.6).

Miljöförvaltningen anser också att det vore positivt om kommuner fick ett tydligare mandat att kunna kräva inlämning av icke-känsliga och anonymiserade data från till exempel logistikföretag. Ett sådant mandat gällande persontransporter föreslås i COM(2021)811 avsnitt 2.6 och bör kunna utvidgas till att även omfatta godstransporter i städer.

### **Distansarbete**

Förslaget betonar vikten av att dra lärdomar av pandemins påverkan på transporter. Men miljöförvaltningen konstaterar att distansarbete (det vill säga hemarbete och digitalt arbete) inte behandlas i texten. Pandemin har visat att fler kan utföra stora delar av sitt arbete på distans och därmed ändra sina resvanor. Detta medför både positiva och negativa konsekvenser vilka alla aktörer bör sträva efter att dra nytta av eller lösa.

### **Omställning till aktiv, hållbar och fossilfri mobilitet**

Framtagande av resplaner uppmuntras och arbetsgivare pekas ut som viktiga aktörer i främjandet av aktiv och hållbar mobilitet.

Miljöförvaltningen tycker detta är positivt och föreslår ett tillägg till COM(2021)811 punkt 39 där det står att arbetsgivare ska främja folkhälsa genom att uppmuntra aktiv och hållbar mobilitet. Miljöförvaltningen föreslår att arbetsgivare utöver detta även bör ta ansvar för en utfasning av miljöskadliga förmåner såsom fossildrivna företagsbilar, gratis p-platser med mera.

Miljöförvaltningen välkomnar förslaget om att uppmuntra tågresor genom ändring av Erasmus-reglerna i COM(2021)810. Miljöförvaltningen anser att förslaget är bra och en



tillämpning även i andra lämpliga sammanhang, såsom EU-projekt, bör eftersträvas för att öka omställningstakten.

### **Överoptimistisk syn på teknikutveckling**

Mycket av fokus i förslaget läggs på teknik- och produktutveckling och andra slags innovationer. Men exempelvis nya metoder eller organisatoriska förbättringar nämns knapp-talls.

Dessutom namnges vissa tekniska lösningar i förordningstexter. Vilket miljöförvaltningen anser bör undvikas. I COM(2021)811 finns till exempel ett krav på att städer ska integrera självkörande fordon och luftmobilitet i sin strategiska plan för hållbar mobilitet och transporter i ”ett tidigt skede”.

Miljöförvaltningen förespråkar istället ett krav på att städer ska hålla sig informerade om dessa tekniker och deras eventuella potentialer och möjligheter.

### **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret välkomnar paketet som sätter fingret på de aktuella utvecklingsbehoven som städers transportsystem står inför. Utredningen och materialet är omfattande. Med hänsyn till den korta remisstiden har kontoret valt att enbart översiktligt ta ställning till förslagen i paketet och fokusera på de delar som berör mobilitet i städer. Generellt beträffande remissunderlaget vill kontoret påpeka att översättningen av det engelska ordet ”mobility” till ”mobilitet” vore att föredra framför det i den svenska remissen använda begreppet ”rörlighet” då ”mobilitet” omfattar användningen av transportsystemet på ett bättre sätt.

### **Utveckling av planer för hållbar mobilitet (SUMP)**

Stockholm är en urban nod i TEN-T. I förslaget för den uppdaterade förordningen för TEN-T föreslås att urbana noder senast år 2025 har en plan för hållbar mobilitet, SUMP. Dessa planer kommer också att få större betydelse i unionens finansieringsinstrument framöver. Stockholms stad har sedan år 2013 en SUMP bestående av framkomlighetsstrategin och underliggande planer. Strategin är för närvarande under uppdatering med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi där prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik samt godsfordon med hög beläggning ligger fast. Stadens inriktning för utveckling av transportsystemet ligger helt i linje med inriktningen som kommissionen presenterar.

I takt med att TEN-T kommer att utvecklas och därmed tillgängligheten till de urbana noderna förbättras är det viktigt att nationell, regional och lokal planering sker samordnat så att inriktningen av de lokala SUMP:arna stöds av den övergripande planeringen. Samtidigt är det viktigt att kommuner även i fortsättningen kan driva på utvecklingen av sina transportsystem utifrån sina egna mål.

Kommissionen eftersträvar att samla in enhetliga indikatorer för mobilitetsutvecklingen för att kunna följa upp utvecklingen i städerna vilket kan komma att innebära en ökad administrativ börda för berörda kommuner, se även nästa avsnitt om digitalisering och data.

Generellt anser kontoret att tanken att följa upp utvecklingen i städerna med hjälp av jämförbara data är god, samtidigt behöver man vara medveten om att det är ett komplext arbete. Bland annat finns det utmaningar i att synkronisera olika städers och länders metoder för datainsamling så att data blir jämförbara. Det kan också vara svårt att bedöma om en stad har gjort framsteg i utvecklingen av transportsystemet mot i SUMP uppsatta mål då utgångsläget kan vara väldigt olika mellan olika städer och en mindre förbättring i en stad kan vara ett stort steg i en annan.

### **Digitalisering, ny utveckling och data**

Kommissionen ritlar en optimistisk bild av vilka möjligheter digitalisering och ny utveckling innebär för transportsystemet där alltifrån olika mobilitetstjänster, nya fordon, automatisering och artificiell intelligens samt luftburen mobilitet nämns. Kontoret delar denna syn samtidigt som det är viktigt att utvecklingen styrs så att den bidrar till att uppnå den övergripande inriktningen för transportsystemet med yteffektiv, hållbar, säker och socialt rättvis mobilitet.

Det är också viktigt att städerna styr utvecklingen utifrån önskade funktioner utan att binda sig till en viss typ av lösning eller teknik. Städerna ska formulera utmaningarna som sedan löses med hjälp av innovationer och samverkan. Kontoret bedriver flera olika utvecklingsprojekt, ofta i samarbete med näringsliv och akademi, för att testa ny teknik, bland annat inom områdena datainsamling, geofencing och autonoma fordon. En annan viktig aspekt att beakta är integritets- och dataskyddsfrågor i utvecklingen av digitaliserade nya lösningar.

Kontoret anser som kommissionen att olika ITS-lösningar behöver utvecklas vidare för att möjliggöra de nya utvecklingarna. För att bygga upp intelligenta transportsystem (ITS) behövs stora mängder data, både i realtid och statiskt, varför det krävs en noggrann avvägning av hur mycket data som ska tillhandahållas för att hitta en balans mellan kostnad och nytta. Kontoret arbetar redan idag med utveckling av digital data inom flera olika områden rörande sitt ansvar som väghållare. Kommissionen aviserar att tillhandahållande av viss data, både i rapporteringssyfte och för att underlätta reseplanering, kommer att bli obligatorisk. Staden berörs av rapportering av data om transportsystemet och data rörande väghållaruppgifter, medan tillhandahållande av information om transporttjänster snarare berör regionen som trafik huvudman och andra aktörer.

Kommissionen kommer att presentera mer detaljer på datakrav i ett senare skede. Kontoret inväntar dessa för att kunna bedöma omfattning och konsekvenser i form av ökade kostnader och andra resursbehov för tillhandahållande av ny eller befintlig data. Den europeiska och nationella nivån har en viktig roll i att hjälpa till med finansiering, samordning och stöd så att datatillhandahållandet blir effektivt och inte för resurskrävande. Viss data tas även fram på nationell nivå genom statliga myndigheter och här behöver rutiner utvecklas så det inte bedrivs dubbelt arbete på lokal och nationell nivå samt att uppgifter från olika aktörer är likvärdiga.

### **Kollektivtrafik som ryggrad**

Kommissionen ser kollektivtrafiken som ryggraden i städernas hållbara transportsystem och resandet med den ska öka. Stockholms transportsystem bärs upp av en i internationella jämförelser mycket väl utbyggd och attraktiv kollektivtrafik. Stockholm har redan idag en hög andel kollektivtrafikresor jämfört med andra europeiska städer. Därför kan inte samma ökning förväntas som i andra länder och städer.

Utvecklingen av kollektivtrafiken och tillhörande krav på tillhandahållande av data för att planera resor ligger i Stockholm inom regionens ansvarsområde. Staden är ingen transportleverantör men har givetvis ett stort samarbetsansvar i frågor kring utveckling av kollektivtrafik, både som planupprättare och väghållare. Kontoret kommer att fortsätta samarbeta med regionens trafikförvaltning för bättre framkomlighet för bussarna på stadens vägar och gator, attraktiva bytespunkter och tillvaratagande av kollektivtrafikens behov i stadsbyggandet.

Utvecklingen av passagerarhubbar så som kommissionen beskriver de behöver ske i samarbete med regionen, Trafikverket och andra berörda aktörer som har ansvar för större knutpunkter och stationer för kollektivtrafik. Kontoret vill påpeka att det är viktigt att krav på passagerarhubbar ändå ger flexibilitet för varje stads behov utifrån sina förutsättningar. Exempelvis är infartsparkeringar inte alltid en lämplig del av det multimodala erbjudandet

i en bytespunkt i en tät stad. Bortsett från att det kan främja resor med bil där det inte är lämpligt eller nödvändigt är marken runt kollektivtrafikpunkter ofta för attraktiv för att användas som parkering. Enligt stadens översiktsplan ska förtätning ske i kollektivtrafiknära lägen.

I vissa delar av regionen som ligger längre ut kan infartsparkeringar dock vara en del av lösningen för mer hållbara multimodala transporter. Redan idag finns det i Stockholm många kollektivtrafikknutpunkter med goda möjligheter för cykelparkering och ett med hållplatserna sammanlänkat gång- och cykelvägnät. Kontoret arbetar kontinuerligt med att bygga ut felande länkar och förbättra utbudet.

### **Aktiv mobilitet och hälsa**

Kontoret anser att det är bra och viktigt att kommissionen lyfter betydelsen av gång och cykling som aktiva transporter och kopplingen till hälsa. I uppdateringen av framkomlighetsstrategin är hälsa en av de tre stora utmaningar som Stockholm lyfter – ökad konkurrens om utrymme, brist på fysisk aktivitet och social interaktion samt klimatförändringarnas påverkan.

Ett medskick i sammanhanget är att gång och cykel behöver hanteras som skilda trafikslag i planeringen då de har väldigt olika behov. I sammanhanget vore det även önskvärt om olika styrmedel som kan bidra till att främja aktiva transporter och deras effekter lyftes mer utförligt i underlaget, också i samband med nya möjligheter som exempelvis geofencing.

Även kommissionens inriktning att planera för att transportera människor och gods istället för fordon är helt i linje med stadens framkomlighetsstrategi där kapacitetsstarka färdmedel prioriteras och mer utrymme ges för attraktiva vistelsezoner. För närvarande är flera strategiska planer under uppdatering. Inom ramen för strategi för offentliga rum pågår många olika projekt, bland annat framtidsgator och utvecklingen av järnvägsparken. Stadens sommargånggator växer kontinuerligt i antal och konceptet har utökats till torg och vintergånggator samt permanentande av vissa projekt.

Det vore önskvärt om kommissionen nämnde troliga nya vanor efter pandemin som kan påverka mobiliteten i städerna. Här kan framförallt ett ökat hemarbete nämnas som kommer att påverka hur människor rör sig i staden.

### **Godstransporter**

Kommissionen eftersträvar en starkare integrering av godstransporter i städernas planering för hållbar mobilitet. Planer för hållbara godstransporter (SULP) ska integreras i städernas SUMP. Stadens uppdaterade framkomlighetsstrategi har ett förstärkt fokus på godstransporter och näringslivets behov och stadens godstrafikplan är en underliggande plan till framkomlighetsstrategin varmed den ingår i stadens SUMP.

Godsområdet präglas av att städer har begränsad direkt påverkan varför det krävs samarbete och gemensamma testprojekt med näringslivet. Här kan bland annat kontorets arbete med off-peak-transporter, elektrifieringen av den tunga fordonsflottan samt utveckling av geofencing nämnas. Kontoret arbetar även med översyn av regelverk för att skapa nya möjligheter för hållbara och effektiva godstransporter samt samarbetar med stadens olika förvaltningar och bolag kring utvecklingen av godshubbar.

Kontoret ser positivt på att kommissionen beskriver utmaningen med data och datadelning för godstransporter.

### **Fossilfrihet**

Kontoret är positivt till att de nya riktlinjerna innebär ett ökat fokus på minskade utsläpp från transportsektorn för att snabba upp omställningen. Staden har ambitiösa mål för klimat- och miljöutmaningarna och arbetar med många olika områden för att nå dessa mål. När det gäller arbete med fossilfrihet är det i samband med planeringen också viktigt att fo-

kusera på effektiva transporter av människor och gods istället för på fordon vilket också nämns i underlaget.

När det gäller utveckling av laddinfrastruktur för både personbilar och tunga fordon är det viktigt att förmedla att denna utveckling för Stockholms del behöver ske i samarbete med eloperatörerna då staden inte själv handlar upp och sätter ut laddinfrastruktur. Där- emot arbetar kontoret med att skapa förutsättningar för detta genom löpande dialog kring behov, hantering av markupplåtelse och hänsynstagande till laddfunktionen i planeringen av det offentliga rummet.

### **Summering**

Trafikkontoret kan avslutningsvis konstatera att paketets stora drag ligger i linje med vägen som staden har slagit fast i framkomlighetsstrategin och underliggande planer och som om- sätts i ett stort antal olika arbeten och projekt varje dag.

I paketet framgår i många delar inga exakta krav på städerna, exempelvis i datafrågor, men det aviseras att sådana kommer att tas fram i fortsättningen. Kontoret kommer att följa detta arbete för att bedöma innebörden för exempelvis ekonomi och fortsatta utvecklings- behov.

## **Stockholms Stadshus AB**

### **Underremiss**

**Stockholms Hamn AB:s** yttrande daterat den 19 januari 2022 har i huvudsak föl- jande lydelse.

#### **Bolaget saknar i EU-kommissionens förslag:**

Bolaget anser att dagens utformning av TEN-T nätet, inklusive förbindelser och knutpunkter, endast till viss del tillgodoser transportsektorns och användarnas behov. Bolaget betonar vikten av att Stockholm Norvik Hamn ges en klassning och inklude- ras i det framtida TEN-T nätet.

Den nya godshamnen fungerar som en strategisk nod för multimodala transporter, digitali- sering och automatisering och är en saknad länk i det nuvarande förslaget. Stockholm Norvik spelar en viktig roll i att säkra hamnkapacitet i regionen och att eliminera flaskhalsar i korri- doren, och utgör därmed en viktig nod för ökad resiliens i transportsystemet.

#### **Bolaget välkomnar i EU-kommissionens förslag:**

Bolaget välkomnar kommissionens förslag till fastställande av de nya riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Förslaget lyfter vikten av den maritima dimensionen och hamnarnas roll inom ramen för Europas TEN-T-politik och definierar hamnar som in- och utfartsportar för landinfrastrukturen i TEN-T.

Förslaget erkänner för första gången hamnarnas roll och betydelse som gränsöverskri- dande och strategiska multimodala noder samt nav för elektrifiering och digitalisering, vilket är mycket positivt.

Bolaget är positivt till att de nya riktlinjerna innebär ett ökat fokus på klimat och hållbar- het, bland annat i form av minskade utsläpp från transportsektorn samt att riktlinjerna skärps för att möjliggöra en snabb utfasning av fossila bränslen. Bolagets förhoppning är att detta le- der till att användningen av alternativa bränslen och framdrivningssystem främjas i större ut- sträckning.

Bolaget välkomnar att förslaget särskilt syftar till att underlätta en ökning av andelen järn- väg, närsjöfart och inre vattenvägar. Detta med syfte att skapa en mer hållbar sammansättning av transportsystemet och följaktligen minska dess negativa externa effekter.

Bolaget välkomnar att förslaget lyfter betydelsen av den maritima infrastrukturen inom Motorways of the Sea (MoS) så att den integreras i, och blir en viktig del av, det framtida TEN-T-nätet. Detta sker enligt förslaget i ett övergripande och integrerat koncept av TEN-T som omfattar hamnar, sjöfart och alla andra maritima infrastrukturelement och samlas i ett nytt begrepp kallat ”The Maritime Space”.

Bolaget är positiva till förslaget att ersätta den nuvarande sträckan söder om Stockholm i TEN-T nätet med en förbättrad väglänk från Nynäshamn, vilket Bolaget uppfattar är den nyli- gen beslutade Tvärförbindelse Södertörn.

Bolaget ställer sig positivt till förslaget att medlemsstaterna åläggs att genomföra mark- nadsanalyser av multimodala godsterminaler, inklusive konsultationer med transportörer och logistikföretag, som underlag för en handlingsplan för att utveckla ett fungerande godstermi- nalsnätverk.

#### **Stockholms Hamnar noterar följande angående EU-kommissionens förslag:**

Transporter, framför allt inom sjöfarten, är internationella och ett europeiskt synsätt och ge- mensamma prioriteringar är därmed av stor betydelse. Bolaget är positivt till den europeiska transport- och infrastrukturpolicyn som antogs 2013, då den tydligt satte hamnarna på TEN- T-kartan. Det är viktigt att TEN-T förordningen fortsätter sitt helhetsperspektiv för god funk- tionalitet i det transeuropeiska infrastruktursystemet. Farlederna över Östersjön är ett sådant exempel. Det är välkommet att det förslag som nu läggs, håller fast vid den grundstruktur som antogs år 2013.

Bolaget välkomnar kommissionens förslag till fastställande av de nya riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Förslaget lyfter vikten av den maritima dimensionen och hamnarnas roll inom ramen för Europas TEN-T-politik. Förslaget definierar hamnar som in- och utfartsportar för landinfrastrukturen i TEN-T och erkänner hamnarnas roll och bety- delse som gränsöverskridande och strategiska multimodala noder samt nav för elektrifiering och digitalisering. Detta ovanpå hamnarnas traditionella roll som komponenter i sjötransport- infrastruktur.

#### **Positivt med ökat fokus på klimat och hållbarhet**

Bolaget är positivt till att de nya riktlinjerna innebär ett ökat fokus på minskade utsläpp från transportsektorn samt att riktlinjerna skärps för att möjliggöra en utfasning av fossila brän- slen. Förhoppningen är att detta leder till att användningen av alternativa bränslen och fram- drivningssystem främjas i större utsträckning. Med både fartyg och vägfordon i åtanke anser Bolaget inte att det målet har beaktats i tillräckligt stor utsträckning i tidigare förordning.

Bolaget välkomnar även att förslaget särskilt syftar till att underlätta en ökning av andelen järnväg, närsjöfart och inre vattenvägar med syfte att skapa en mer hållbar sammansättning av transportsystemet och följaktligen minska dess negativa externa effekter. Nationellt har när- sjöfarten tidigare uppmärksammats av regeringen för sin potential att avlasta väginfrastruktu- ren, minska andelen kortväga lastbilstransporter och därmed minska trängseln på vägarna.

För att Sverige ska nå klimatmålen behöver en större överflytt av godstransporter till järn- väg och till sjö ske. Det är därmed positivt att förslaget även på den europeiska nivån nu er- känner närsjöfartens potential att bidra till minskade koldioxidutsläpp av transporter. Detta genom att transportera mer gods och passagerare till sjöss.

#### **Hamnar som komponent i ”The Maritime Space” välkomnas**

Bolaget har i tidigare samråd gällande utvecklingen av det europeiska transportnätet betonat vikten av Motorways of the Sea (MoS) som en integrerad och viktig del av TEN-T-nätverket. Detta då den maritima infrastrukturen bör betraktas som lika viktig som de landbaserade TEN-T-korridorerna. Bolaget uppfattar att kommissionen i förslaget har hör- sammat detta och dessutom förenklat den tidigare alltför komplicerade definitionen av MoS. I förslaget föreslås en förenkling och en integrering i ett övergripande och integrerat koncept av

TEN-T som omfattar hamnar, sjöfart och alla andra maritima infrastrukturelement, vilket samlas i ett nytt begrepp kallat ”The Maritime Space”.

TEN-T-kartorna bör inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler

År 2020 öppnade Bolaget en helt ny godshamn; Stockholm Norvik Hamn. Östersjöns nyaste djuphavshamn ligger i en av Sveriges mest expansiva regioner på Södertörn, i närhet av den urbana noden Stockholm. Stockholm Norvik Hamn säkerställer hamnkapacitet i Sveriges absolut största konsumtionsområde; Stockholm-Mälarenregionen och främjar överflyttning av gods från landtransport till sjöfart och skapar förutsättningar för multimodala transporter.

Generellt är landanslutningarna bristande söder om Stockholm till Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn. Bolaget är därmed positiva till förslaget att ersätta den nuvarande sträckan i TEN-T nätet med en förbättrad väglänk från Nynäshamn. Vad Bolaget förstår rör det sig om Tvärförbindelse Södertörn, vilken är en planerad del av Comprehensive-nätet som länkar samman med core-nätet.

Bolaget anser dock att i syfte att möjliggöra en snabbare grön omställning bör TEN-T-kartorna ses över för att inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler.

#### **TEN-T-kartorna bör inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler**

År 2020 öppnade Bolaget en helt ny godshamn; Stockholm Norvik Hamn. Östersjöns nyaste djuphavshamn ligger i en av Sveriges mest expansiva regioner på Södertörn, i närhet av den urbana noden Stockholm. Stockholm Norvik Hamn säkerställer hamnkapacitet i Sveriges absolut största konsumtionsområde; Stockholm-Mälarenregionen och främjar överflyttning av gods från landtransport till sjöfart och skapar förutsättningar för multimodala transporter.

Generellt är landanslutningarna bristande söder om Stockholm till Nynäshamn och Stockholm Norvik Hamn. Bolaget är därmed positiva till förslaget att ersätta den nuvarande sträckan i TEN-T nätet med en förbättrad väglänk från Nynäshamn. Vad Bolaget förstår rör det sig om Tvärförbindelse Södertörn, vilken är en planerad del av Comprehensive-nätet som länkar samman med core-nätet. Bolaget anser dock att i syfte att möjliggöra en snabbare grön omställning bör TEN-T-kartorna ses över för att inkludera ytterligare noder, hamnar och terminaler.

#### **Stockholm Norvik Hamn - en saknad länk i förslaget**

Bolaget anser att dagens utformning av TEN-T nätet, inklusive förbindelser och knutpunkter, endast till viss del kan tillgodose transportsektorns och användarnas behov. Stockholms Hamn är klassad som corehamn medan hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn hör till comprehensive-nätet.

Stockholm Norvik Hamn, en av Sveriges största godshamnar, har som ny hamn ännu ingen status i TEN-T. Då de europeiska transportkorridorerna enligt förslaget ska bestå av delar av det transeuropeiska transportnätet som är av största strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och multimodala gods- och passagerartransportflöden i Europa, anser Bolaget att Stockholm Norvik Hamn är en saknad länk i det nuvarande förslaget och bör inkluderas i det framtida TEN-T nätet.

Stockholm Norvik Hamn fungerar som en strategisk nod för multimodala transporter, digitalisering och automatisering. Hamnen består, fullt utbyggd, av ett helt nytt transport- och logistiksamhälle med toppmodern infrastruktur, däribland nylagd järnväg. De fyra kilometer långa järnvägsspåren kopplar samman Stockholm Norvik Hamn med hela Sveriges järnvägsnät. På dessa grunder anser Bolaget att den nya godshamnen spelar en viktig roll för att säkra hamnkapaciteten och att eliminera flaskhalsar i korridoren, samt utgör en viktig nod för ökad resiliens i det transeuropeiska transportnätet.

I detta sammanhang vill Bolaget även passa på att lyfta att de investeringar som görs i transportinfrastruktur på EU-nivå är mycket värdefulla för en hållbar utveckling och för att stärka konkurrenskraften i Stockholm-/Mälardalsregionen, Sverige och Europa. Utan klassning inom TEN-T har inte Stockholm Norvik Hamn möjlighet att söka medel inom EU:s program och fonder som en del i vidareutvecklingen av verksamheten. Sveriges modernaste

godshamn har dock potential att sätta Sverige på kartan med möjlighet till pilottest-/projekt där innovativa och intelligenta framtidslösningar för logistik och infrastruktur, både på hamnplan och i det närliggande området, kan ingå.

Slutligen noterar Bolaget att medlemsstaterna i kommissionens förslag, åläggs att genomföra marknadsanalyser av multimodala godsterminaler, inklusive konsultationer med transportörer och logistikföretag, som underlag för en handlingsplan för att utveckla ett fungerande godsterminalsätverk. Det finns begränsad kunskap om detta i Sverige i nuläget. Bolaget ställer sig därför positivt till att sådana analyser genomförs på nationell nivå och menar att förslaget ligger väl i linje med den nationella godsstrategin.