

Trafikverket
Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Remissyttrande om Trafikverkets förslag till Nationell plan

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er ref: LI2025/01587

Svensk Handel som är en bransch- och arbetsgivarorganisation för små och stora företag inom parti-, detalj- och e-handeln med cirka 260 000 medarbetare får med anledning av remissen anförda följande:

Allmänna synpunkter

Sverige är beroende av handeln. Utan den ingen tillväxt och utveckling, inte heller några nya vägar eller upprustning av järnväg. Handeln i sin tur är beroende av väl fungerande logistik. Varor behöver transporteras till butikshyllor, E-handelns paket ska levereras och kunder ska kunna ta sig till butiken. Det kräver en väl fungerande statlig infrastruktur.

Svensk Handel välkomnar därför att Trafikverket i sin plan föreslår utökade medel till investering och underhåll, samt Trafikverkets besked att allt eftersatt vägunderhåll beräknas återtats under planperioden. Även beskedet om ökade bidrag till enskilda väghållare är positivt.

Vi efterfrågar dock en högre ambitionsnivå gällande minskning av underhållsskulden för järnväg då allt fler haverier och akuta underhållsåtgärder försvårar den punktlighet och tillförlitlighet som handeln behöver. Vi ställer oss också frågande till rimligheten i målbilden om återtagen underhållsskuld på järnväg till 2050 givet att endast en liten del väntas återtats till 2037.

Även vad gäller underhåll av väg behöver ambitionsnivån höjas. Svensk Handels transporter går till över 90 % på väg och behöver nå ut till alla hushåll och butiker. Desto längre ut från europavägarna - desto mer brister underhållet. Detta är i grunden problematiskt, och en fråga om en levande landsbygd, stark beredskap och tryggad varuförsörjning i hela landet.

I planen saknas några vitala delar som är av avgörande vikt för Sveriges utveckling. Utvecklingen går fort. Självkörande fordon, förarlösa fordon och drönare kommer sannolikt att spela en viktig roll i transportsystemet. Redan nu måste samhället anpassa sig till detta. Här ligger Sverige långt efter många andra länder. Det handlar om att justera lagar och regleringar för att möjliggöra denna utveckling, men även om planer och anpassningar i den fysiska miljön och befintliga system.

I planen saknar vi tydliga investeringar i intermodalterminaler för omlastning av gods mellan trafikslagen. Många aktörer nyttjar såväl båt, bil som tåg för sina transporter. För att kunna lyfta bort gods från vägtrafik är det av yttersta vikt att bytet av transportslag går enkelt och att möjligheterna till att göra dessa omlastningar finns.

Planen nämner inget specifikt om High Capacity Transport, HCT. Det finns skrivningar om BK4-vägar, men BK4-väg innebär inte automatisk att man får köra HCT-kombination på denna vägsträcka. Det finns idag HCT-godkända vägsträckor som inte går att använda då denna sträcka inte är sammanbunden med övriga godkända vägsträckor. Generellt ser vi att regelverket kring HCT måste utvecklas. En dispens för högre fordonsvikter vid elektriska transporter är därtill något vi ser är av vikt. Genom att möjliggöra för längre fordon skapas förutsättningar för att optimera godstransporter och samtidigt minska den totala miljöpåverkan.

Homogenisering av tåglängder i Europa är ett viktigt steg i att flytta över mer av transporterna på tåg, speciellt efter öppningen av Fehmarn-Bälttunneln. De olika tåglängderna mellan länderna ger en extra hantering av godset vilket skapar merkostnader som kan göra tåget till ett icke kostnadseffektivt alternativ jämfört med de övriga transportslagen.

Handeln är även en viktig faktor när det kommer till säkerhet. Om inte varor kommer fram till butik blir det snabbt ett allvarligt läge. Därför behöver transportsystemets motståndskraft ses över och stärkas. Ett tydligt exempel är Södertäljebro, den smala lyftbro över Södertälje kanal som utgör den enda storskaliga infarten till Stockholm söderifrån. Bron är Sveriges tredje mest trafikerade och saknar realistiska omledningsvägar för tunga godstransporter.

Bron utgör dels en kapacitetsbrist, som skapar köer in och ut ur Stockholm varje dag, därtill även en allvarlig sårbarhet för varuförsörjningen i hela Stockholmsregionen och Mälardalen. I förslaget till nationell plan föreslås en breddning av bron för att åtgärda kapacitetsproblemet. Vi anser att problemet är bredare än så, utifrån ett beredskapsperspektiv. Alternativa vägar behöver beaktas.

Svensk Handel är en del av Näringslivets Transportråd och Svenskt Näringsliv och hänvisar också till remissvaren därifrån.

SVENSK HANDEL

Martin Kits, Chef näringspolitik och opinionsbildning

Linda Wedin, Näringspolitisk expert