

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Angående Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er ref: I2021/02884

Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företräder drygt 9 000 små, medelstora och stora företag med nära 300 000 medarbetare, får med anledning av remissen anföra följande:

Allmänna synpunkter

Handeln är en av näringslivets största branscher. Våra medlemsföretag säkerställer att svenska konsumenter har möjlighet att handla det som de behöver och önskar. Genom digitalisering, e-handel och internationalisering har kundernas förväntningar på var man kan köpa en vara och vart man kan få varan levererad förändrats radikalt. Det ställer allt högre krav på snabba och tillförlitliga leveranser över hela Sverige. Samtidigt ökar transportkostnaderna vilket är kännbart i en bransch där många aktörer redan har låga marginaler. För handelsbranschen är en välfungerande infrastruktur och möjlighet till tillförlitliga och prisvärda transporter därmed en grundförutsättning.

Handelssektorn är den svenska bransch, bortsett från malmtransporter, som transporterar mest mätt i tonkilometer. Dessutom är partihandel med livsmedel är den delbransch i det svenska näringslivet som transporterar det största aggregerade värdet i monetära termer. Med det blir transporter en essentiell förutsättning för handeln och utgör en betydande del av verksamhetens kostnader. Som exempel kan nämnas att livsmedelssektorns transportkostnader uppgår till 12 procent av butikernas totala kostnader och att resterande delsektorer inom handeln är underskattade i statistiken. Ökade transportkostnader leder därmed till kännbart ökade kostnaderna för handelsföretag vilket också i slutändan drabba konsumenter genom ett behov av prisjusteringar för att kompensera ökade transportkostnader.

Svensk Handels medlemsföretag har generellt sett höga ambitioner att effektivisera transporter – dels för att minska kostnader, dels för att bidra till hållbarhetsomställningen. Då handeln har en kombination av relativt många transporter till glesbygden och en stor del brådskande färskvaror medför det att lastbil är det mest lämpade transportmedlet. Definieras handelssektorn som varugrupperna livsmedel, möbler och textilvaror, transporteras 93 procent med lastbil inom Sverige. Genomsnittet för näringslivet ligger på 65 procent.

Livsmedelssektorns väglogistik uppvisar en hög fyllnadsgrad. Enbart 8,8 procent av transporterarna går tomma. Det kan jämföras med näringslivets genomsnitt på 20,4 procent.

Handelssektorns järnvägstransporter, varav livsmedel utgör majoriteten, uppgår till 6 procent av transporterarna och ökar i absoluta termer. Handelssektorn nyttjar nästan inga nationella flyg eller sjötransporter.

Sektorns sjötransporter bedöms dock vara underskattade i den officiella statistiken, då statistiken inte inkluderar en stor del av godset som går under den allmänna klassificeringen containertrafik. Den absoluta majoriteten av de varor som säljs i handeln är importerade och då huvudsakligen via sjöfart.

Med de förutsättningar som redogörs för ovan kan det konstateras att handeln är beroende av tillförlitliga och prismässigt konkurrenskraftiga transporter över hela landet. Ett upprustat och välunderhållet vägnät är en förutsättning för detta. I de fall omflyttning till sjöfart eller järnväg ska ske krävs goda prismässiga villkor samt kombiterminaler för omlastning till vägtransporter.

Svensk Handel är medlemmar i Svenskt Näringsliv, Svensk Turism och Näringslivets Transportråd och hänvisar därför också till deras remissvar som vi ställer oss bakom

Synpunkter på utredningens förslag

Stärk underhållet

Då handelns företag behöver leverera varor till alla hushåll och butiker runt om i Sverige ser vi med oro på att vägunderhållet släpar efter och Svensk Handel noterar i likhet med Näringslivets Transportråd att Trafikverket särskilt understryker betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll. Trafikverkets analyser visar på att vidmakthållande av befintlig infrastruktur har hög samhällsekonomisk lönsamhet och pengarna som satsas ger således stor nytta för hela samhället. En uppenbar risk med ett eftersläpande förebyggande underhåll är att man riskerar att i längden inte kunna tillgodose näringslivets behov av tillförlitliga transporter.

I likhet med Näringslivets Transportråd föreslår vi att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en plan som visar vad som skulle krävas för att återta det eftersläpande underhållet på väg och järnväg fram till ett tydligt årtal då underhållsskulden ska vara minimerad.

Målsättningen ska vara att nå ett läge där fokus kan ligga på förebyggande underhåll istället för akut avhjälpande underhåll. Vi delar också åsikten att nya stambanor bör finansieras utanför plan då det annars riskerar att trycka undan mer brådskande och samhällsekonomiskt lönsamma satsningar – inte minst för godstrafiken.

Omställning med bibehållen konkurrenskraft

Handelns företag vill vara en del av lösningen av klimatutmaningen och arbetet med att ställa om till mer klimat- och miljövänliga transporter pågår ständigt. Tillsammans med konsumenterna ställer vi ökade krav på de som transporterar varor och de av våra medlemsföretag som transporterar själva ställer om sina fordonsflottor till mer miljövänliga bränslen. Omställningen måste dock ske med en bibehållen konkurrenskraft.

Det innebär dels att kostnadsökningarna inte får bli för höga (i synnerhet om rimliga alternativ saknas) och att takten på omställningen är rimlig i förhållande till kraven på nyinvesteringar, dels att staten tar sin del av ansvaret genom en kraftigt utbyggd laddinfrastruktur och stabil tillgång till billig el. Det hade också varit önskvärt att mer tydligt länka ihop de olika initiativen som nu pågår parallellt: elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt den nationella planen för transportinfrastruktur. Utöver elektrifieringen är en ökad och hållbar produktion av biodrivmedel i Sverige centralt. Både för att främja omställningen till fossilfritt på kort och medellång sikt men även för att minska de samhällsviktiga godstransporternas beroende av importerade drivmedel.

Svensk Handel menar, liksom Näringslivets Transportråd, att de insatser som leder till ökad transporteffektivitet och som tas upp i den nationella godstransportstrategin behöver fortsätta och intensifieras. Istället för att lägga ytterligare pålagor på vägtransporter behöver staten undanröja hinder som försvårar användningen av de trafikslag som politiken önskar se överflyttning till. Knutpunkter för järnväg och sjöfart behöver fortsätta utvecklas för effektiv omlastning för vidare transport på väg till slutkund.

Dessutom bör åtgärder för att möjliggöra för såväl tyngre som längre vägfordon prioriteras. I planförslaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd är ett effektivt sätt att både förbättra näringslivets godstransporter och minska transportsektorns klimatpåverkan. Ett möjliggörande av längre fordon på väg har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet. Redan i juni 2019 presenterade Trafikverket ett omfattande regeringsuppdrag som visade att sammanhängande stråk på upp till 450 mil skulle kunna öppnas för längre lastbilar. Med mötesseparering på fler vägar skulle sannolikt ytterligare sträckor kunna öppnas. Finland införde längre lastbilar på upp till 34,5 meter i januari 2019.

Ökat internationellt perspektiv

Handeln är den mest internationella branschen. En mycket stor del av det som säljs i Sverige är importerat och en väldig majoritet av det som importeras till och exporteras från Sverige gör så med fartyg. Det innebär att infrastrukturen kring sjöfart och hamnar måste följa med i utvecklingen. Det gäller inte minst digitalisering där det bör finnas stora möjligheter till effektivisering. Dessutom behövs investeringar i en isbrytarflotta för att säkerställa leveranser över hela landet under alla tider på året.

Det internationella perspektivet rör inte bara hamnimport utan även behovet av en internationell harmonisering av infrastruktur och regelverk för att underlätta och effektivisera godstransporter över gränser. Liksom Näringslivets Transportråd vill Svensk Handel understryka vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov. Sådan dimensionering av korridorer kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Det kan också handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För

näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Det gäller inte minst till exempel Fehmarn Bält och tillgänglighet till Nordsjöhamnar och andra viktiga noder.

Mer flexibilitet i planerna

En välunderhållen och välutbyggd infrastruktur är en förutsättning för bibehållen och stärkt svensk konkurrenskraft – inte minst inom handelns område. Den stärkta konkurrenskraften är det som möjliggör företagande och arbetstillfällen i Sverige varför det i högre utsträckning bör vara vägledande för de infrastrukturåtgärder som görs. Infrastrukturåtgärder behöver kunna anpassas över tid efter utvecklingen som sker och vi är därför oroad över att alltmer utrymme låses upp över planperioderna. Det bör finnas en större utrymme för flexibilitet och omprioriteringar i planerna för att kunna stärka effektiviteten i godstrafiken över tid.

SVENSK HANDEL



Mats Hedenström
Näringspolitisk chef



Henrik Ekelund
Näringspolitisk expert