

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Remissvar

### Angående Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Diarienummer: LI2023/03919

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

#### Allmänna synpunkter

Svensk Handels medlemsföretag är genom sina verksamheter inom handelns olika delar stora beställare av transporter och i vissa delar också transportörer. Sett till tonkilometer är handeln den bransch i Sverige som transporterar mest bortsett från malmtransporter. Tillförlitliga, hållbara och kostnadseffektiva transporter är avgörande för att den svenska handeln ska fungera.

Handelns transporter skiljer sig från övriga näringslivets transporter på så sätt att våra varor har oerhört många leveranspunkter då de dels måste nå butiker i alla Sveriges kommuner, dels måste nå konsumenterna på den plats som konsumenterna själv önskar och ofta på tider som passar mottagaren. Inom dagligvaruhandeln rör det sig dessutom ofta om brådskande leveranser med färskvaror då konsumenterna helst vill ha så stor del av produktens hållbarhetstid hemma snarare än på ett lager eller i en butik.

Handelns inrikes transporter sker till drygt 90 procent med lastbil (mot snittet i näringslivet som är 65 procent). Drygt 5 procent sker med tåg och resterande få procent sker med fartyg eller flyg. Handeln är beroende av både import och export av sina varor och står för 14% av de svenska skatteintäkterna och 11% av Svensk BNP.

Handelns marginaler är generellt sett låga och för handeln är det viktigt att transporterna är kostnadseffektiva samtidigt som branschen har höga miljöambitioner – inte minst drivna av konsumenters förväntningar och krav.

Infrastrukturprojekt som påverkar svensk trafik behöver också vägas in i den svenska infrastrukturplaneringen. Ett tydligt exempel på detta är Fehrman – Bält-förbindelsens påverkan på Södra stambanan, Göteborgs Hamns farledsfördjupning eller sträckan Göteborg-Borås. Sträckor som redan idag är nära sitt kapacitetstak. Vi hoppas att Regeringen tar höjd för dessa projekt i den kommande propositionen

### Synpunkter på utredningens förslag

Svensk handel ställer sig positiva till den ambition Trafikverket uttrycker i infrastrukturunderlaget för perioden 2026 – 2037. Infrastruktur är en förutsättning för att handeln ska fungera i Sverige. Det förutsätter att handeln har god tillgång till alla transportslag och att de kopplas samman på ett sömlöst och tidseffektivt sätt. Snabba, hållbara och effektiva transporter är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv i hela Sverige. Det är klokt att lägga största fokus på den infrastruktur som redan finns och se till att den fungerar.

Mest oroande i underlaget är de kostnadsökningar som redovisas i kombination med en stor och växande underhållsskuld på väg och järnväg. Många objekt i befintlig plan sträcker sig in i nästa planperiod, vilket innebär att stora resurser redan är in-tecknade. Kort sagt, behoven överstiger de befintliga ramarna och trots en omfattande föreslagen ökning med 20% blir det svårt att inrymma nya investeringar i kommande planperiod.

Vid långsiktig planering av järnvägsunderhåll är det viktigt att upphandlingar är effektiva och korrekta redan från början för att undvika ökade kostnader och försenade projekt. Den kritik som riksrevisionen tidigare påpekat är viktigt att ha i beaktande vid en ny infrastrukturplan. Planeringsprocesserna är idag alldeles för tidskrävande och ledtiderna alltför långa. Även här finns potential att spara både tid och pengar med ett smartare och mer moderniserat arbetssätt. Dialog med berörda parter är viktigt för att nå både kvalitet och önskvärt pris för projekt och hålla kostnadskontroll och ett gott resultat vid slutproduktion.

Att man nu från Trafikverkets sida ser över möjligheten för alternativa finansieringslösningar är bra då det kan frigöra utrymme i planen som helhet. Det finns annars en risk för att viktiga och nödvändiga investeringar för tillväxt och klimat skjuts på framtiden med en ökad prislapp och försämrade finansieringsmöjligheter som följd. I sammanhanget är det också angeläget att Sverige blir bättre på att nyttja de finansieringsmöjligheter som EU erbjuder. Svensk Handel ser positivt på tidigareläggning av vissa strategiskt viktiga sträckningar. Det är dock viktigt för näringslivets långsiktiga planering att andra projekt inte prioriteras bort.

Ett kontinuerligt underhåll är nödvändigt och vi håller med om Trafikverkets beskrivning om vikten av robusthet, modernisering och utveckling av befintliga transportsystem. Vi vill även lägga till att planeringen måste vara långsiktig och planerbar för att viktiga transporter ska kunna planeras i god tid vid planerade underhåll.

Den direkta och kortsiktiga handlarpåverkan som Trafikverkets verksamhet får av avstängda vägar leder ibland leder till svåra konsekvenser för butiken, kunder och leverantörer. Eftersom till exempel dagligvaruhandeln är samhällsviktig är det centralt att Trafikverket gör en grundlig intresseavvägning i varje enskilt fall kring när och hur tillgängligheten till butiker, handelsplatser och lager påverkas. Det är viktigt att dialogen sker så tidigt som möjligt för att undvika onödiga intressekonflikter. Det ligger i hela samhällets intresse och skulle därtill öka förståelsen för och insynen i Trafikverkets viktiga uppdrag

Svensk Handel är positiva till ambitiösa klimatmål och branschen är långt framme i många avseenden. Ska de svenska målen för transportsektorn nås behövs fler verktyg eller incitament för att främja utvecklingen mot minskade klimatutsläpp. Ett steg på vägen är omställningen till elektriska fordon eller fordon med andra mer miljövänliga bränslen. Handelns omställning till elfordon går framåt, var femte lastbil som nyregistrerades under juli 2022 var eldriven, vilket påverkar uppsatta klimatmål positivt. Svensk Handel efterlyser konkreta åtgärder kopplat till elektrifiering för att bibehålla de höga ambitionerna i klimatmålen som hänvisas till i klimathandlingsplanen. Vid underhåll av främst vägnätet är det bra om synpunkterna från klimathandlingsplanen även beaktas när det kommer till elektrifiering av transportsektorn för att klara klimatmålen

Regeringens proposition om att tillåta att fordon på upp till 4,25 ton som drivs med el eller annat miljövänligare bränsle med B-körkort kommer bidra till en mer elektrifierad fordonsflotta, främst i städer. Dock behöver processen snabbas på då många kommuner ligger långt fram i sin planering och handelns företag behöver planera inköp av transporter och fordon i god tid för att klara konkurrens och nya regler. Ett problem som inte kan negligeras i detta sammanhang är bristen på yrkeschaufförer. En förändring av behörigheterna kan lindra bristen på behöriga chaufförer men insatser för att få fler att vilja utbilda sig kommer sannolikt ändå att krävas.

Svensk handel är beroende av både import och export av varor som ofta passerar flera transportslag på väg till och från slutkund. Omlastningscentraler och hamnar är därför avgörande för att transporter ska flyta smidigt. Det är också av stor vikt att kostnaderna för transporter hålls nere.

Vid långsiktig planering av järnvägsunderhåll är det viktigt att upphandlingar är effektiva och korrekta redan från början för att undvika ökade kostnader och försenade projekt. Den kritik som riksrevisionen tidigare påpekat är viktigt att ha i beaktande vid en ny infrastrukturplan. Dialog med berörda parter är viktigt för att nå både kvalitet och önskvärt pris för projekt och hålla kostnadskontroll och ett gott resultat vid slutproduktion.

Handelns transporter har fler slutleverans punkter än någon annan bransch och sista milen sker mer eller mindre alltid med en vägtransport som inte får glömmas bort i viktig infrastrukturplanering. Handeln är även beroende av att personal kan ta sig till och från arbetet och godstransporterna får därför inte tränga undan den för oss viktiga persontrafiken. Handeln står idag för 12% av sysselsättningen i Sverige och är bland de fyra största arbetsgivarna i 173 av Sveriges kommuner.

Regeringen kan i arbetet med infrastrukturpropositionen, som aviserats till hösten 2024, med fördel hämta inspiration från industrin som har samlats kring en gemensam vision för godstransporter ”*ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, tillväxt och sysselsättning i hela landet*”

Svensk Handel är medlemmar i såväl Svenskt Näringsliv som Näringslivets Transportråds och hänvisar till deras remissvar på Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 som vi ställer oss bakom. Slutligen vill vi göra ett medskick om vikten av att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen utgår från och ytterligare förstärker stråk- och systemperspektivet och lyfter fram betydelsen av en effektiv samverkan mellan trafikslagen.

SVENSK HANDEL

Henrik Ekelund

Chef Näringspolitiska enheten

Åsa Coenraads

Näringspolitisk expert