

i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.nationellplan@regeringskansliet.se

## Remissyttrande

### Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Er ref: I2020/02739

*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

Handelsbranschen är bred och mångfacetterad. Partihandeln som säljer till annan handel och andra företag, detaljhandeln med såväl dagligvarubutiker som sällanköpsbutikerna samt den alltjämt växande e-handeln utgör olika delar och försäljningskanaler. Gemensamt för samtliga delar är att de är beroende av tillförlitliga transporter.

Handelns transformation har påverkat logistiken där bland annat alternativen för överlämning av vara till kund blivit fler. Numera kan kunden välja mellan att få varan levererad till hemmet, till butik eller utlämningsplats. Det medför att logistiken och transportererna blivit mer komplexa och därmed blir fungerande infrastruktur en allt viktigare del för handelns utveckling och framtida konkurrenskraft.

Handeln är idag den mest internationella branschen och svenska handelsföretag konkurrerar med handelsföretag över hela världen. Det gör att villkoren som skapas för svenska företag kommer att påverka konkurrenskraften antingen negativt eller positivt beroende på inriktning. Oavsett om transport av varor sker på land via väg eller järnväg eller till sjöss är tillförlitlighet, kostnadseffektivitet och miljöpåverkan vägledande. Det gör att samtliga dessa tre aspekter måste vägas in när incitamentsstrukturer skapas. Vi menar därför att konkurrenskraften ständigt måste vägas in i de beslut som fattas.

### Synpunkter på utredningens förslag

Svensk Handel är en del av Svenskt Näringsliv samt medlemmar i Näringslivets Transportråd och hänvisar därför också till remissvar därifrån och de synpunkter som framförs däri. Vi vill också belysa ett antal av punkterna särskilt.

### *Fokus på underhåll – finansiering av nya stambanor utanför nationell plan*

Handelns transporter baseras i övervägande del på den befintliga infrastrukturen. Lager och noder byggs i anslutning till de vägar, transportled och hamnar som finns varför ett kontinuerligt och förebyggande underhåll är av största vikt. Vi delar Näringslivets Transportråds efterfrågan på en underhållsplan med mål om att ta igen det eftersläpande underhållet under en 20-årsperiod. Utbyggnad av nya stambanor måste därför ske utanför den nationella planen.

### *Omställning utan att äventyra konkurrenskraften*

Handeln är en lågmarginalbransch och varje fördyring påverkar möjligheten att långsiktigt bedriva verksamhet. Vi oroas därför av utredningens syn på fördyring av bränsle då det är en inte försumbar del av många handelsföretags kostnader. Det finns en stor risk att samhällsservicen på glesbygden inte kan upprätthållas om transporterna blir avsevärt dyrare. Handeln bidrar gärna till en nödvändig omställning men transporteffektivitet bör vara vägledande snarare än höjda kostnader.

### *Elektrifiering och elförsörjning måste hänga ihop*

Det pågår många initiativ kring elektrifiering av transporter. Det gäller inte minst de för handeln viktiga korta transporterna (last mile) där stadstransporter ofta redan idag drivs med el. Men med allt fler batteridrivna fordon och den ökande efterfrågan på laddningskapacitet kan inte frågan om elförsörjning lämnas utanför. Vi delar även här Näringslivets Transportråds önskan om att de olika processerna inom elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt nationella planen för transportinfrastruktur länkas ihop.

### *Det internationella perspektivet bör lyftas fram*

Sedan många år har arbetet pågått att sammanfläta Europas transportsystem till ett gränsöverskridande, robust och pålitligt nät.

Liksom konstateras i rapporten är det viktigt att Sverige är proaktivt inom EU, då näringslivets och inte minst handelns internationella konkurrenskraft är beroende av hög kvalitet på transporter. Den svenska infrastrukturplaneringen behöver i högre grad ta hänsyn till och integreras med vad som planeras i den närmaste omvärlden. Ett exempel är det dansk/tyska tunnelbygget Fehmarn Bält som i hög grad kommer att påverka transportflöden såväl till som inom Sverige. Transportkorridorer behöver dimensioneras så att de möter industrins och handelns behov, och krav och regelverk för internationella transporter behöver harmoniseras.

#### SVENSK HANDEL



Mats Hedenström  
Näringspolitisk chef



Henrik Ekelund



Marie Enhörning