

Näringsdepartementet

PostNord Sverige AB  
SE-105 00 Stockholm

T +46 10 436 00 00

**Remissvar på Trafikverkets "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029"**2017.11.30  
Sida 1/11

PostNord AB har tagit del av rubricerad remiss och har följande kommentarer.

PostNord konstaterar att Trafikverket har gjort ett seriöst och gediget utredningsarbete som ligger till grund för rapporten "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029".

Ert datum  
2017-08-31Vår beteckning  
N/A

PostNord redovisar nedan hur vår verksamhet är beroende av ett stabilt och pålitligt transportsystem med hög tillgänglighet samt kommenterar även enskilda avsnitt i remissen. Detta remissvar bygger på det svar som PostNord tidigare lämnat på Trafikverkets utredning "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029", men innehållet har uppdaterats och utvecklats.

Er beteckning  
N2017/05430/TIFInformationsklass  
Öppet

Spridning

**PostNords verksamhet**

PostNords dotterbolag, PostNord Group AB, är i Sverige utpekad att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten. Detta medför att en del av verksamheten bland annat regleras av Postlagen (2010:1045), postförordningen (2010:1049) och av särskilda villkor från tillsynsmyndigheten Post- och telestyrelsen. Dessa regler innebär att en del av verksamheten omfattas av bestämmelser vad gäller leveranstid och kvalitetsnivåer. Verksamheten har varit ålagd att tillhandahålla övernattbefordran av brev i hela landet. Kravet på övernattbefordran ändras vid årsskiftet till ett krav på en leveranstid om två dagar. Anledningen till förändringen är att efterfrågan på brevfröskänningar minskat kraftigt och förväntas fortsatt göra det. Förändringen medför att verksamheten kan minska sitt beroende av flygtransporter för att uppfylla krav på leveranstider och därmed sänka omfattningen av CO<sub>2</sub>-utsläpp men även sina kostnader. Ett starkt och tillförlitligt transportsystem, oavsett transportslag, är affärskritiskt för PostNord men även av stor betydelse för samhället i stort.

Inom den svenska delen av PostNord-koncernen hanteras ungefär 14 miljoner fröskänningar i brevflödet, 380 000 paket samt 16 000 pall/styckegods varje vardag. För detta används samtliga transportslag där väg- och tågtransporter utgör största delen. En något mindre del flygs, då detta gör det möjligt att leverera post över natten. På olika sätt arbetar koncernen med att minska verksamhetens miljöpåverkan. Koncernen har satt upp ett internt mål att reducera CO<sub>2</sub>-utsläppen

Styrelsens säte  
SolnaOrg nr  
556711-5695

postnord.se

till år 2020 med 40 % jämfört med utsläppsnivån 2009. Huvuddelen av denna reduktion sker inom koncernens transporter. PostNord skulle gärna se att förutsättningarna för tågtransporter blev bättre, så att en större andel av koncernens transporter kunde ske med tåg. Tågtransporter kan i ännu större utsträckning bidra till ett för PostNord effektivt transportsystem och till en minskad miljöpåverkan, i linje med Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande. Ett viktigt sätt att minska den totala miljöpåverkan är att ersätta transporter med fossila drivmedel med el, gas, biodiesel och andra mindre miljöskadliga lösningar.

PostNord påverkas av politiska beslut på nationell, regional och lokal nivå inom olika transportsegment. PostNord ser ett stort behov av en stabil, förutsägbar och långsiktig energi- och transportpolitik. Det svenska järnvägsnätet har ett eftersatt underhåll och kapaciteten är begränsad.

---

2017.11.30  
Sida 2/11

### **Kommentarer kring behov av åtgärder inom vägnätet**

Det finns ett antal noder som PostNord bedömer kommer att vara strategiskt viktiga även i ett längre perspektiv:

- Stockholm
  - o Flertalet större nationella och internationella företag har verksamhet här
  - o Naturlig export- och importväg mot Finland, Baltikum och Ryssland
  - o Stark befolkningstillväxt
  - o Nod som är stor mottagare av gods – växande antal mottagare av gods
- Göteborg
  - o En av Europas största importhamnar för gods till Skandinavien
  - o Landvetters flygplats med både person- och fraktflyg
  - o Externa tullager
  - o Totalt stark tillväxt av gods
- Malmö
  - o Naturlig import- och exportknutpunkt landvägen mot Europa – genererar volymer till och från Skandinavien
  - o Växande nod av e-handelsvolym från kontinenten
  - o Öresundsregionen – ett expansivt område.
- Jönköping/Örebro
  - o Naturliga logistiska knutpunkter, främst inrikes
  - o Centralt belägna i landet med snabb närhet till stora geografiska områden
  - o Självklara etableringsorter för de flesta logistikföretagen
  - o Många företags centrallager är etablerade i Torsviksområdet eller i närheten av Jönköping
- Sundsvall
  - o Viktig godsnod för volymerna till och från Norrland.
  - o Naturlig ort för omlastning dels västerut och dels fortsatt norrut.

Mellan ovan nämnda noder har PostNord identifierat följande särskilda brister i vägnätet:



#### Delar av sträckan Jönköping – Örebro, väg 50

Jönköping och Örebro är inom transport- och logistikbranschen två mycket viktiga noder för godstrafik. Flertalet av landets största godsföretag finns etablerade här, likaså företag som har stora transportbehov. PostNord har sedan några år en brevterminal i Hallsberg och planerar att bygga en paket- och styckegodsterminal i Örebro. Transportmöjligheterna till och från dessa punkter är mycket viktiga för en effektiv och miljömässigt hållbar verksamhet.

Mellan Ödeshög och trafikplats Brändåsen behöver vägen byggas ut. Idag är trafikrytmen väldigt ryckig med olika hastigheter vilket innebär särskilt stort besvär för den tunga godstrafiken. PostNord anser vidare att väg 50 bör dras runt orten Vadstena. Idag går godstrafiken rakt igenom orten. Vidare behöver riksvägen breddas mellan Lindesberg och Ludvika, i dagsläget är vägen smal.

#### Del av sträckan Finspång – Kumla, väg

Sträckan mellan Finspång och Kumla upplevs idag som smal och krokig. Godstransporter på denna väg är besvärliga. Riksväg 51 mellan Finspång och Kumla behöver därför breddas och rätas ut.

2017.11.30  
Sida 3/11

#### Örebro – Göteborg, motorväg hela sträckan

Örebro täcker med sitt strategiska läge en stor geografisk del av Sverige ur distributionssynpunkt. Örebro är således ett ytterst viktigt nav för transport- och godsflöden i mellersta Sverige. För att snabbt och effektivt nå ut till mottagare i området måste vägarna till och från Örebro förbättras väsentligt, i synnerhet mellan Örebro och Göteborg.

PostNord anser att väg E 20 från Örebro till Göteborg måste byggas ut till motorväg. I första hand skulle det naturligtvis innebära en väsentlig förbättring i godsflödet mellan Örebro och Göteborg, men också en klar förbättring mellan Stockholm och Göteborg som ett norrgående alternativ till den södergående relationen via Jönköping.

#### Jönköping – Göteborg, motorväg hela sträckan

I Jönköping har ett flertal företag inom bland annat detaljhandeln etablerat sina centrallager. Dessa företag kräver "just in time-transporter" till sina butiker runt om i landet och i vissa fall även gränsöverskridande transporter. Som en följd därav sker mängder av transporter till och från Jönköping.

Mellan Jönköping och området strax öster om Dalsjöfors finns ett behov av utbyggnad av väg 40 till motorväg. Utbyggnaden skulle medföra att hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg blir motorväg vilket naturligtvis är av stor betydelse ur godsflödessynpunkt.

#### Örebro - Norrköping

Även i Örebro och Norrköping finns stora transportintensiva företag etablerade. Sträckan mellan dessa orter är dock inte bra ur transportsynpunkt. Vägen passerar ett antal mindre samhällen vilket innebär att hela sträckan har många olika hastigheter. Vägen är dessutom smal och krokig och lämpar sig inte för tung godstrafik.

PostNord anser att sträckan bör byggas om till en reversibel vägsträcka samt "rätas ut". Föreslagna åtgärder skulle innebära en kraftig förbättring av infrastrukturen

samt skapa ökad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet, i synnerhet under vinterhalvåret.

#### Elektrifiering av vägar och infrastruktur för laddning av elfordon

För att säkerställa en minskad miljöpåverkan från vägtransporterna är det av yttersta vikt att utveckla och testa olika tekniska lösningar som kan minska CO<sub>2</sub>-utsläppen. Att påbörja eller bygga flera demonstrationsanläggningar av elektrifiering av vägar är därför ett steg i rätt riktning. PostNord deltar i elvägsprojektet Rosersberg-Arlanda.

I takt med att elbilar blir mer funktionella och får högre kapacitet blir det allt viktigare att möjliggöra laddning av elfordon också utanför PostNords egen infrastruktur. Ökade laddningsmöjligheter ger bättre förutsättningar att skifta till mindre miljöskadliga fordon.

---

2017.11.30  
Sida 4/11

#### Längre och tyngre fordon

PostNord vill att försöket med 32 meter långa fordonskombinationer permanentas och att vägsträckorna blir fler. Dessa fordonskombinationer skapar förutsättningar för effektivare transporter med mindre miljöpåverkan. För företag med liknande gods som PostNord kommer totalvikten för dessa ekipage ligga inom nuvarande 60-tonnsgräns.

#### Intermodala transporter

Det vore önskvärt om det satsades mer pengar på FoU av intermodala transporter för att minska ledtiderna och minimera kringkostnaderna. Ett bra exempel är Innova Train och AMCCT som håller på att utveckla horisontell hantering mellan lastbil och järnväg. Lösningen är även miljöeffektiv eftersom hanteringen inte behöver några dieseldrivna växlingslok och truckar. Trafikverket skulle på olika sätt kunna bistå i viktiga utvecklingsprojekt av denna typ.

Befintliga kombiterminaler är byggda utifrån ett gammalt koncept med *icke* tidskänsligt gods, vilket innebär onödigt långa ledtider och kostnader.

För att effektivisera kombiterminalerna så behövs det genomgående spår, vilket skulle minska ledtiderna och därigenom även sänka kostnaderna.

#### Kommentarer kring behov av åtgärder inom järnvägsnätet

Det är viktigt att robustheten och tillförlitligheten ökar i järnvägssystemet, framförallt längs viktiga godsstråk. PostNord välkomnar Trafikverkets fokus på detta under planperioden. Södra- och Västra stambanan tillsammans med Ostkustbanan har högst prioritet. PostNord vill även lyfta fram att det är önskvärt med en upprustning av Ådalsbanan samt dubbelspår hela vägen mellan Mjölby-Hallsberg.

PostNord har ett unikt höghastighetssystem för järnvägstransporter, nedan kallat posttågssystemet. I posttågssystemet transporteras främst brev men PostNord planerar att utöka systemet med paket och pallprodukter när robustheten och tillförlitligheten har ökat.

PostNord har investerat i brevterminaler med genomgående spår för effektiv anslutning till järnvägen i Hallsberg och Rosersberg. Detta är en stor och långsiktig

investering. Investeringen i terminalerna möjliggör för PostNord att öka användandet av järnvägstransporter, och utgör därmed ett viktigt led mot koncernens mål att reducera koldioxidutsläppen med 40 % till 2020.

Investeringarna som är gjorda kräver ett väl fungerande järnvägssystem för att hela flödet ska fungera. Idag transporteras över 60 % av alla brev i Sverige på tåg.

### ***Förutsättningar för att öka andelen gods på järnväg***

För att PostNord ska kunna öka andelen gods på järnväg behöver bland annat järnvägssystemet vara robust och befintliga flaskhalsar behöver byggas bort. PostNord ser gärna att det byggs dubbelspår hela vägen mellan Mjölby-Hallsberg vilket skulle kunna möjliggöra ökade volymer på tåg mellan Malmö och Hallsberg.

Vad gäller en generell höjning av banavgifter så försvårar detta möjligheterna att flytta över gods från flyg och väg till tåg.

---

2017.11.30  
Sida 5/11

### ***Robusthet och prioritering***

Det som gör posttågssystemet speciellt är att det är godståg som kan framföras i 160 km/h, vilket är samma fart som persontrafikens lokdragna tåg. De körs på sen kväll, natt och tidig morgon, samtidigt med andra godstransporter. De höga hastigheterna krävs för att klara samhällsuppdraget. Tidsintervallen för att hinna sortera posten och transportera den mellan de olika terminalerna är mycket snäva. Det innebär t. ex att tågssystemet kräver snabba in- och utväxlingar till terminal, varje försening på 5 minuter får konsekvenser i den övriga transportkedjan, helt olikt de flesta andra godssystem på järnväg där förseningar på 15-30 minuter i de flesta fall är att anse som "i stort sett i tid".

PostNord önskar mera fokus på posttågssystemet, dess speciella förutsättningar och att hänsyn tas till det vid utveckling av järnvägssystemet på sikt. PostNord ser en stor utmaning i att kunna bibehålla dagens ledtider och punktlighet under de närmaste årens nödvändiga förbättringar i infrastrukturen och de ev. störningar dessa kan medföra. På båda dessa punkter är tydligare fokuseringar och specificeringar i Trafikverkets nationella plan för transportsystemets utveckling önskvärda.

Posttågssystemet är unikt på marknaden och ett tydligt exempel på hur man kan kombinera korta ledtider och hög punktlighet med ett långsiktigt hållbarhetsansvar. Detta borde därför vara ett exempel på ett viktigt strategiskt system i en långsiktig nationell transportplan.

## Posttågssystemet – kort beskrivning



### Relationer:

Stockholm-Göteborg  
Stockholm-Malmö  
Stockholm-Sundsvall

### Transportsystem anpassad till brevflödets behov

- Utgår från tillgängligt tidsfönster och flöden
- System bygger på säkerhet, kvalitet och tidshållning
- Snabbast av alla godståg - 160 km/h

2017.11.30

Sida 6/11

### Omfattande transportupplägg

- 12 dagliga posttåg Må-To  
(Fr 3 tåg, Lö 2 tåg och Sö 7 tåg)
- 9 specialanpassade lok (RC4P)
- 95 vagnar

## PostNords krav på järnvägssystemet

PostNord saknar en beskrivning som tar hänsyn till posttågssystemet i den nationella transportplanen och vill därför särskilt uppmärksamma de speciella krav posttågssystemet ställer på det framtida nationella transportsystemet. Nedan beskrivs detta utifrån de leveranskvaliteter som är kopplade till funktionsmålet tillgänglighet:

- Punktlighet
- Kapacitet
- Robusthet
- Användbarhet
- Säkerhet
- Miljö och hälsa

### Punktlighet

För posttågssystemet är det helt avgörande att en hög punktlighet kan hållas. PostNords servicelöften för brev, med höga krav på punktlighet, bygger på de underliggande systemens punktlighet och är helt avgörande för en utökning av gods på järnväg. Idag ser vi ett antal punktlighetstörningar, främst beroende på infrastrukturen.

PostNord delar Trafikverkets uppfattning att underhållsinsatserna behöver ökas så att robustheten förbättras i systemet.

*Handwritten signature*

I annat fall bör viktiga godsstråk prioriteras och lågfrekventa banor nedprioriteras eller läggs ner.

#### Kapacitet

För posttågssystemet är ett högt totalt kapacitetsutnyttjande av järnvägen en utmaning på så sätt att tågen behöver få möjlighet att köra förbi ett antal godståg på linjen för att kunna minimera ledtiderna. En ledtidsförbättring på 15 minuter kan vara helt avgörande för möjligheterna att minska beroendet av flyg i vissa relationer. Den ökade trafiken på järnvägsnätet är självklart bra ur vissa perspektiv, men skapar utmaningar för korta ledtider i systemet. Trängseln på stambanorna i närheten av storstäder och Hallsberg kan också vara en utmaning när posttåget vill komma av från eller in på stambanan. Det finns risker med att kapacitetsutnyttjandet börjar närma sig taket i vissa relationer, bl.a. på Ostkustbanan förbi Rosersberg och i centrala Stockholm. Det är viktigt för hela PostNords brevlöde att posttågen bibehåller en hög prioritering även när kapacitetsutnyttjandet börjar närma sig taket.

---

2017.11.30  
Sida 7/11

#### Robusthet

Här ligger en stor del av såväl utmaningen i dagens järnvägssystem som orsaken till de störningar som uppkommer i posttågssystemet. Infrastrukturen klarar inte till fullo kraven på hastighet och punktlighet som posttågssystemet kräver. En särskild utmaning ur posttågets perspektiv som behöver understrykas är möjligheten att bibehålla ledtider och punktlighet under de stora ombyggnader/förbättringarna som kommer att ske av infrastrukturen under planperioden. Posttågen måste kunna köras på minst samma tider, samma ledtider och samma punktlighet som idag, även om växlar, spår och kontaktledningar ska bytas ut på de sträckor vi trafikerar. Detta är en stor utmaning, men ur brevlödets perspektiv finns inget alternativ till järnvägen i många relationer. Volymmässigt minskar flygets betydelse och lastbilen klarar inte de hårda ledtidskraven.

#### Användbarhet

För PostNords flöden handlar användbarheten mycket om att kunna köra snabbt för att uppnå korta ledtider och med hög punktlighet. Önskvärt är att kunna öka hastigheten/minska ledtiderna i systemet och lösningar för hur in- och utväxling vid terminaler ska kunna snabbas upp. Detta handlar både om förbättrad infrastruktur, ökad kapacitet men också om prioriteringar inom nuvarande transportsystem. Här skulle PostNord gärna vilja se en inriktning i den nationella planen som syftar till att skapa ett höghastighetsnät för gods inom nuvarande infrastruktur, inte bara för posttåget. Andra flöden inom PostNord samt andra aktörer inom transportnäringen skulle med säkerhet vara intresserade av detta. Minskade ledtider i systemet skapar större möjligheter att lägga över mera högvärdigt gods från lastbil och flyg till järnväg. PostNord deltar gärna i projekt med syfte att öka andelen högvärdigt gods på järnväg.

#### Säkerhet

Ur PostNords perspektiv är en hög säkerhet ett absolut krav. Vi deltar gärna i projekt med syfte att öka säkerheten inom järnvägssystemet.

#### Miljö och hälsa

Miljö och hälsa är ett annat mycket viktigt krav för PostNord, och är ett av skälen till att lägga ut största delen av transporterna mellan brevterminalerna i ett hållbart järnvägssystem. Detta förutsätter dock att systemet också är konkurrenskraftigt och svarar upp mot de kvalitetskrav hela produktionssystemet ställer. Ett transportsystem måste dessutom vara utformat på ett sätt så att det inte i något avseende äventyrar medarbetarnas hälsa.

### **Kommentarer kring behov av åtgärder inom flygnätet**

Kravet på PostNord att tillhandahålla övernattservice av brev i hela landet har medfört starkt behov av ett tillförlitligt flygnät. I och med att kravet framöver istället kommer att vara 2 dagars service så minskar också behovet av flyg kraftigt. Dock kommer ett fåtal strategiskt viktiga linjer behövas i fortsättningen också.

Utifrån detta behov är det därför centralt att följande förutsättningar finns på plats:

- Rätt antal flygplatser som täcker PostNords behov av tillgänglighet över dygnet med god geografisk täckningsgrad
- God tillgänglighet till och från flygplats och effektiv "internlogistik" på flygplatserna
- Teknik som möjliggör mindre miljöbelastning
- Att flygsäkerhet är väl integrerat i den logistiska processen

2017.11.30  
Sida 8/11

### **Antal flygplatser och tillgänglighet**

PostNords samhällsuppdrag och kundlöfte innebär att tidsfönster för transporter är knappt. Rätt antal flygplatser som täcker Sveriges geografi är därför nödvändigt, men också ett krav på att upprätthålla och utveckla respektive flygplats i termer av logistik och teknik. PostNord anser att det bör övervägas att investera i CAT 2 på flera flygplatser i landet, vilket skulle säkerställa bättre tillgänglighet även vid sämre väder. PostNord trafikerar huvudsakligen sen kväll/natt och tidig morgon, vid dessa tidpunkter är ofta dimma en utmaning. För att minimera störningar på omgivningen bör bullerzoner och bullerminskande åtgärder kopplat till respektive flygplats ses över och hanteras.

### **Tillgänglighet till och från samt inom (airside) respektive flygplats**

Infrastruktur kring flygplatserna måste anpassas efter godstrafikens behov. In- och utfarterna kring flera av Sveriges flygplatser behöver ses över ur ett kapacitets- och godsperspektiv. Tillträde till airside bör ses över och justeras beroende på flygplats. En snabb och säker hantering är av yttersta vikt för att kunna hålla de korta ledtider som krävs.

### **Tekniska förutsättningar**

PostNord strävar efter att minska miljöbelastningen av postflyget. Vi samarbetar idag med vår operatör kring "gröna flygningar" (inkluderar startfasen, flygfasen och landningsfasen). För att kunna tillämpa detta fullt ut krävs dock att samtliga flygplatser har teknik som understödjer "gröna flygningar".

Vi ser gärna åtgärder för att minska kostnaden och öka tillgången på biobränsle. Priset på biobränsle är för höga för att flygbolagen ska se det som ett alternativ idag.

### **Flygsäkerhet**

Omvärlden och det ändrade internationella säkerhetsläget påverkar transportuppläggen genom strängare regler kopplade till flygsäkerhet. Förändringar

tenderar också komma med allt kortare framförhållning. För att säkerställa god flygsäkerhet och en kostnadseffektiv logistik behövs en bättre och tydligare samordning mellan Trafikverket, Swedavia, Transportstyrelsen och logistikaktörerna. Detta gäller både när internationella och nationella regler fastställs och när internationella regler skall implementeras i svenska bestämmelser. Det är också viktigt att Swedavia i sitt arbete har samma tolkningar och utförande oavsett flygplats. Internationellt ser vi en tendens till att gränserna mellan flygsäkerhetsområdet och tullområdet suddas ut på så sätt att tullupplysningar läggs till grund för säkerhetsvärderingar – det är viktigt att denna tendens också avspeglas i samarbetet mellan de svenska myndigheterna och logistikaktörerna.

### ***Kommentarer om logistik i städer***

PostNord är enig i att behovet av effektiv varuförsörjning i städerna kommer att öka i takt med ökad urbanisering. Ett centralt problem är framkomlighet i storstadsområden som en följd av ökad trafik. För att öka tillgängligheten för nyttotransporter bör åtgärder vidtas för att öka tillgängligheten för privatresor med gång, cykel och kollektivt för att på det sättet frigöra kapacitet för nyttofordon och kollektivtrafik. Det är också i linje med trafikverkets övergripande fyrstegsprincip att effektivisera utnyttjandet av befintlig infrastruktur. Statlig medfinansiering av infrastruktur bör kunna användas som ett verktyg för att driva utvecklingen mot miljöanpassade och utrymmeseffektiva transporter i städer.

---

2017.11.30  
Sida 9/11

Av naturliga skäl finns det en obalans i flödet i citykärnor, d v s det är sällan cityområden producerar gods vilket får till följd att distributionsbilen är full av varor när den kör in i city och att fyllnadsgraden naturligt blir lägre vartefter godset avlämnas till mottagarna.

Precis som det framgår av Trafikverkets analys är dagens citykärnor ofta dåligt anpassade till rationell godsdistribution. Det krävs åtgärder för att avhjälpa flaskhalsar i väg- och gatunät. Det är också viktigt att arbeta med förbättrade förutsättningar kring lossning och lastning. Ofta lyfts förslag med samordnade varutransporter som en del av lösningen på problematiken i city. PostNord vill här påminna om att vid sådana lösningar även måste beakta konkurrensen på en effektiv marknad och villkoren härför.

### ***Kommentarer om gränsöverskridande trafik***

#### **1. Finland**

PostNord anser att såväl hamnen i Norrtälje som hamnen i Nyköping/Oxelösund är av stor strategisk betydelse för att klara snabba överfarter till såväl Åbo som Helsingfors.

#### **2. Norge**

PostNord ser att det behövs förbättringar av både järnvägs- och vägnätet i relationerna Oslo-Göteborg, Oslo-Örebro/Hallsberg-Gävle-Sundsvall-Luleå-Narvik samt även Oslo-Örebro/Hallsberg-Stockholm.

Vidare så behöver järnvägen mellan Oslo-Köpenhamn via Göteborg förbättras för att kunna hantera den ökade godsmängden. Idag utgör Europaväg 6, i vissa delar, den mest trafikerade vägsträckan vad gäller tungt gods i Sverige. Det skulle ge möjlighet att avlasta E6:an samt i vissa fall även snabba upp leveranstiderna.

### 3. Danmark

I relationen till Danmark och vidare till Europa kommer Malmö att bli en allt mer väsentlig och naturlig logistikpunkt. När den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält står klar, kommer en ökad andel att gå här och vi kommer sannolikt att se en viss överflyttning av flöden från båt till väg och järnväg. Det är viktigt att det kommer att finnas god kapacitet på såväl järnvägs- som vägnätet för att skapa flexibilitet i det totala transportsystemet. En ytterligare förutsättning för ett effektivt transportsystem är en harmonisering av de nationella reglerna kring tillåtna fordonslängder/kombinationer – oavsett transportslag.

#### **Kommentarer om drift, underhåll och investeringar**

I den tidigare kapacitetsutredningen tydliggörs på ett belysande sätt hur Sverige, i jämförelse med många andra västeuropeiska länder, har underinvesterat i infrastrukturen och därigenom skapat ett långvarigt eftersatt underhåll.

PostNord vill med detta remissvar belysa och kraftfullt understryka den affärsmässiga och samhällskritiska vikten av ett tillförlitligt och robust transportsystem. Det är viktigt att underhåll genomförs enligt en väl genomarbetad plan med ett nationellt perspektiv.

#### **Kommentarer om finansiering och styrmedel**

I Förslag till nationell plan för transportsystem 2014-2025 kan man i flera olika avsnitt ta del av Trafikverkets syn på finansieringen av infrastrukturen. PostNord har inte gjort några djuplodande egna analyser inom området, men vill ändå delge några övergripande och generella synpunkter:

- Finansiering av investeringar i infrastruktur ska enligt PostNords mening i huvudsak vara en statlig angelägenhet.
- Medfinansiering kan vara aktuellt i vissa specifika fall, såsom exempelvis industrispår eller liknande.
- Ekonomiska styrmedel bör utformas på ett tydligt och lättbegripligt sätt, d. v. s. aktörer skall på ett enkelt sätt kunna se och förstå hur de olika styrmedlen korrelerar och vilka motiv som finns bakom införandet.
- PostNord ser med viss oro på diskussioner om högre banavgifter, vilket vi bedömer kan öka PostNords transportkostnader på järnväg avsevärt. Detta kan naturligtvis komma att ha en påverkan vid val av transportsätt.

#### **Kommentar om godstrafikens viktning i samhällsplaneringen**

PostNord ser en utveckling av godshanteringen i samhället som hela tiden ökar på grund av förändrade inköpsmönster exempelvis från butik till e-handel, både vad gäller privat- respektive företagskonsumtion. Som en följd därav kommer transportarbetet att öka i samhället. Det gäller för såväl de lokala transporterna som rikstransporter oavsett transportslag. Detta kommer att ställa nya krav på infrastrukturen för att klara den ökade godsmängden. Som PostNord uttryckte i förra remissvaret så anser vi att den godsstrategi som trafikverket utarbetade 2010/2011 bör uppdateras och bli mer heltäckande. Det är därför glädjande att Trafikverket nu ämnar ta fram en ny godsstrategi.

PostNord vill understryka vikten av att beakta godstransporter i samhällsplaneringen, både ur ett långsiktigt och kortsiktigt planeringsperspektiv. Stockholm, som ovan

Med vänlig hälsning

Jessica Karlberg Lagrelius  
PostNord - Chef Legal

---

2017.11.30  
Sida 11/11

*[Handwritten signature]*