



HANDELSKAMMAREN

— VÄSTERBOTTENS HANDELSKAMMARE —

European Commission
Directorate-General for energy and Transport
TEN-T Revision
Office: DM 24 7/16
B-1049 Brussel
Belgium

I hereby send you opinions from 4 Chambers of Commerce in the northern part of Sweden concerning the revision of the Community Guidelines Decision No 1692/96/EC

Jan Bergmark
Regional manager for the Vesterbotten chamber of commerce
Nygatan 18-20
90327 Umeå
Sweden
Mail. Jan.bergmark@ac.cci.se

Synpunkter på de framtida transportstråken i Europa

Handelskamrarna från norra Sverige som representerar den tunga industrin i regionen vill framföra synpunkter på kommissionens förslag på prioriterade transportnätverk i det framtida Europa. Det förslag som presenterades 30 juni 2003 berör i mycket ringa grad den nordligaste delen av Europa, ett område som trots ett lågt befolkningstal har en stor tillgång till naturresurser som är mycket betydelsefulla för Europas utveckling och som kräver tillgång till rationella transportstråk. Handelskamrarna i norra Sverige vill därför framföra att bland de prioriterade transportaxlarna i Europa även ingå ett transportstråk längs kusten i norra Sverige.

Argumenten för detta kan sammanfattas i följande punkter:

1. Den råvarubaserade industrin i norra Sverige är mycket viktig för både Sveriges och Europas utveckling. Mineralbrytningen i Sverige är i huvudsak koncentrerad till norra Sverige och kräver för sin vidareförädling tillgång till mycket bra vägar för godstransporter. Gruvorna i Sverige svarar för 94 % av all järnmalm som bryts i Europa och ca 30 % av all brytning av guld, koppar och zink. 59 % av produkterna från malm- och mineralindustrin går på export till övriga EU-länder. Genomgående gäller att gruv- och mineralindustrin har ett mycket stort transportbehov.

Skogsindustrin i Sverige svarar för det klart största nettoexportvärdet i landet. Huvuddelen av skogsindustrin är förlagd till norra Sverige, naturligtvis på grund av att råvaran växer i norr. Skogsindustrin inklusive sågverksnäringen i Sverige har ett exportvärde på 115 miljarder kr varav 65 % exporteras till EU. Till detta kommer massa- och pappersindustrin vars exportvärde är 72 miljarder kr varav 77 % exporteras till andra EU-länder.

En slutsats är att mineral- och skogsindustrin, med sin stora betydelse för både Sverige och hela EU har ett väldigt stort behov av goda transportleder för tungt gods.

2. Befolkningen och de tunga industrierna i norra Sverige är till stor del koncentrerad längs kuststräckan. Det innebär att den tunga industrin i huvudsak är koncentrerad längs en kusttransportled. Skogs- och mineraltransporter förs via en mängd vägar från väster ut till det stora transportstråket längs kusten för vidare befördran söderut. Dessa öst-västliga vägar har också väldigt stor betydelse och spelar en stor roll för kommunikationerna och samarbetet med Norge, tex leden mot Narvik samt de båda europavägarna nummer 12 och 14.

Trots den relativt svaga befolkningskoncentrationen är kusttransportstråket högt belastat i förhållande till den folkmängd som bor längs leden, framförallt beroende på att det inte finns några alternativa transportleder i nord-sydlig riktning i Sverige. I övriga Sverige och i övriga länder i EU finns alternativa transportleder för tunga godstransporter.

3. Under senare år har allt större godsvolymer transporterats från Finland och nordvästra Ryssland genom Sverige ner till övriga Europa. En ökad råvaruutvinning i norra Ryssland kombinerad med en ökad samverkan mellan olika råvaruproducerande företagskoncerner i Sverige och Finland har under senare år medfört ett ökat tryck på transportlederna längs Bottenviken.

Denna utveckling synes vara i sin linda och kommer inom de närmaste åren att medföra allt ökade transportvolymerna längs kusten i norra Sverige. I detta sammanhang ska också påpekas närheten till Norge och behovet att knyta ihop transportlänkar i östvästlig riktning t ex korridoren från Narvik via Haparanda/Torneå vidare till Ryssland, en korridor som knyter ihop den nord-sydliga länken mot södra Sverige.

Sammanfattningsvis vill Handelskamrarna via dess trafikpolitiska råd i norra Sverige framföra vikten av att en fullgod transportaxel finns längs kuststräckan i norra Sverige, en transportled som är av stort värde för att säkerställa industrins utveckling i Barentsregionen och som även är av stor vikt för råvarutillförseln i hela Europa.



Claes Henriksson

Ordförande för Handelskamrarnas trafikpolitiska råd
i norra Sverige omfattande

Norrbottnens Handelskammare

Västerbottens Handelskammare

Mittsveriges Industri- och Handelskammare

Mellansvenska Handelskammaren



Jan Bergmark

Verkställande tjänsteman för Handelskamrarnas trafikpolitiska råd

Norrlandshandelskamrarnas trafikpolitiska råd

C/o Västerbottens Handelskammare

Nygatan 18-20

90327 Umeå

Sverige

Telefon +46 90 715353

Mail: jan.bergmark@ac.cci.se

Rough translation of letter from the Chamber of Commerce of Västerbotten, Sweden, concerning the revision of the Community Guidelines Decision No 1692/96/EC

The Chambers of Commerce from the North of Sweden would like to present their views on the Commission proposal for priority transport networks in the future Europe. The proposal presented 30 June 2003, only marginally affects the Northern part of Europe, an area that in spite of its low population is rich on natural resources of high importance for the development of Europe, and which require access to rational transport axes. The Chambers of Commerce of Northern Sweden therefore points out that the prioritised transport axes in Europe should also include a transport axe along the coast of Northern Sweden. The arguments for this can be summarised as follows :

1. The raw material based industry in Northern Sweden is of major importance for the development of both Sweden and Europe as a whole. The extraction of minerals in Sweden is concentrated mainly to the North and requests access to high quality roads for goods transports. The mines in Sweden represent 94% of the total production of iron ore in Europe and approx 30% of the extraction of gold, copper, and zinc. 59% of the Swedish production is exported to other EU countries. Both the mining industry and the mineral industry, have a very important need for transport need.

The forest industry in Sweden represents the country's largest netto export value. The main part of the forest industry is concentrated to the North of Sweden as there is where the raw material grows. The forest industry, including the sawmill industry as an export value of 115 billion SEK of which 65% goes to the EU. In addition, the pulp and paper industry has an export value of 72 billion SEK whereoff 77% is exported to other EU countries. In conclusion, the mineral and forrest industry with its major importance for Sweden as well as for the whole of European Union, has an important need for good transport axes for heavy duty freight.

2. The population and the heavy industries in Northern Sweden are mainly concentrated along the coast, and thereby along one coastal transport alignment. The wood and mineral products are feeded via roads from the west into the major transport alignment along the coast, for further transport southwards. These East-West roads are also very important and play a major role for communications and cooperation with Norway, e.g. the link to Narvik and the two E-roads 12 and 14.

In spite of the rather low concentration of people, the coastal transport link is heavily used in relation to the population living along the link. This is mainly due to the absence of alternative North-South going transport links in Sweden. In the rest of Sweden, as in other EU countries, there are alternative transport axes for heavy traffic.

3. During the last few years, an increasing amount of goods have been transported from Finland and the North West of Russia via Sweden to the rest of Europe. An increased extraction of raw material in the North of Russia ; combined with an increased cooperation between different producers of primary goods, has lead to an increased pressure on the transport links along the Gulf of Botnia.

This seems to be only the beginning of a development that will lead to even higher transport volumes along the coast of Northern Sweden. In this context, attention should also be given to the proximity of Norway and the need to connect East-West going transport routes as e.g. the corridor from Narvik via Haparanda/Torneå to Russia, a corridor which is linked to the North-South link towards Southern Sweden.

In conclusion, the Chambers of Commerce of Northern Sweden, via their political councils, want to stress the importance of a transport axe of high quality along the coast of Northern Sweden, a transport link which is of major importance for the industrial development in the Barents region and also of major importance for the provision of raw material to the whole of Europe.

Signed by :

Claes Henriksson

Chairman for the council for traffic policy of the Chambers of Commerce in Northern Sweden including Norrbottens Handelskammare, Västerbottens Handelskammare, Mittsveriges Industr- och Handeskammare, and Mellansvenska Handelskammaren

Jan Bergmark

Executive administrator for the council for traffic policy of the Chambers of Commerce