



Norrbottens Handelskammare

REMISSYTTRANDE

2017-11-16

NÄRINGSDEPARTEMENTET

103 33 STOCKHOLM

Norrbottens Handelskammares remissyttrande till Trafikverket "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Om Norrbottens Handelskammare

Norrbottens Handelskammare är en oberoende, opolitisk medlemsägd näringslivsorganisation. Vi är helt privata och ägs, styrs och finansieras av våra medlemmar.

Norrbottens Handelskammares uppdrag är lika viktigt som tydligt – att driva ett aktivt och synligt påverkansarbete för att Norrbotten ska utvecklas till Sveriges mest attraktiva tillväxtregion. Våra fokusområden är infrastruktur, internationell- och regional handel samt kompetensförsörjning. Vi ingår i ett av världens största och äldsta affärsnätverk med nära 50 miljoner medlemsföretag och 12 000 handelskamrar i hela världen. Norrbottens Handelskammare grundades 1904 och är landets näst äldsta. Idag har vi ca 270 medlemsföretag i regionen.

Norrbotten har idag en hög tillväxt inom våra traditionella basindustrier men även besöksnäringen har vuxit starkt i regionen de senaste åren. Hela 60% av Sveriges totala råvaruexport kommer från Norra Sverige och senaste konjunkturbarometern från Norrlandsfonden visar på en ytterligare stor tillväxt potential.

Norrbottens goda tillväxt ställer krav på stärkt infrastruktur för att våra företag ska kunna konkurrera på en globalmarknad och ytterligare kunna öka exporten och därmed kunna behålla och utveckla vår välfärd. Det alltmer fördjupade samarbetet i det Europeiska Arktis ställer nya krav på de sammantagna trafiksystemen.

Norrbottens Handelskammares synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029 .

Sammanfattning

Norrbottens Handelskammare är i stort positiv till Trafikverkets förslag till Nationellplan. Följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt:

- Godstrafik och näringslivets transporter från Norra Sverige måste värderas korrekt.
- Nordiskt samarbete mellan transportmyndigheterna bör åtföljas av en gemensam transportplan och ingå i Regeringens kommande godsstrategi.
- Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet.
- Flygskatt skulle ge stora negativa effekter, inte bara i regionen utan i hela landet.
- Vägnätet en förutsättning för utveckling i hela regionen.
- Slutför hela Norrbotniabanan Umeå-Luleå under planperioden.
- Dubbelspår på Malmbanan, sträckan Kiruna - Narvik.
- Koordinera skatter och avgifter.

Sjöfart

Vi ser farledsförbättring till Luleå Hamn som positivt. Satsningen ställer omfattande krav på nödvändiga åtgärder i hamnområdet. Kostanden för dessa åtgärder måste finansieras i en helhet. Isbrytarservice bör jämföras med vinterväghållning av vägar. Luleå Hamn ingår som en av fem svenska Core hamnar. Att våra nationella organisationer och departement arbetar transparent mot EU och ser över samtliga möjligheter att nyttja EU:s finansiella instrument kan säkerställa tempo och verkställighet i de investeringar som görs inom sjöfart i svenska vatten.

Järnväg

Vi ställer oss bakom Regionerna i Norra Sveriges ställningstagande där man med största prioritet lyfter fram färdigställande av Norrbottenbanan samt utveckling av dubbelspår efter oskustbanan under planperioden.

Nyttja befintlig malmbana optimalt där STAX tåglängd maximeras. Påskynda utbyggnaden av dubbelspår Kiruna – Narvik samt mötesspår i Lappberg. Kostsamma nya stambanor/höghastighetsbanor får inte innebära att drift- och underhåll av befintlig infrastruktur åsidosätts.

Flyg

Europeiska Arktis genomgår en kraftig expansion där stora råvarutillgångar och unika naturresurser är drivkrafter för såväl turism som övrig industri. Området är glest befolkat med långa avstånd vilket kräver tillgång till snabba och smarta transporter där flyget många gånger är den enda lösningen. Ett införande av flygskatt skulle ge stora negativa effekter, inte bara i regionen utan i hela landet.

BK4

För att harmonisera vägtransporter med Finsk standard och nyttja de möjligheter som längre och tyngre fordon ger, utan att tumma på trafiksäkerheten, bör genomförandet av BK4 ske snarast. Den Finska modellen där man generellt öppnar vägnätet på de vägbanor som klarar tyngre fordon och begränsas av den infrastruktur som är undermålig är att föredra. Det skulle ge bättre incitament att snabbare ställa om transportparken och då jämföra konkurrensen mot de finska vägtransportörerna.

Koordinera skatter och avgifter.

Norrbottens Handelskammare har under senare år upplevt hur olika avgiftsökningar för transporter spelats in över tid utan att vara koordinerade med andra nyligen genomförda eller nu diskuterade. Avgifter har presenterats enskilt och med argument att en avgift i sig inte ger större effekt på transportkostnader. Därför har Norrbottens Handelskammare, genom en fallstudie, analyserat de sammantagna effekterna av dessa avgifter. Det mönster vi då ser är att avgifter många gånger är avstånds beroende och inte lägger tillräckligt stort fokus på det klimatavtryck transporterna gör. De företag som strategiskt satsar på hållbara transportval blir lika hårt drabbade av de ökade transportkostnader som ett företag som minimerar transportkostnader utan miljöhänsyn. Se rapport bilaga 1.

Säkerhet och redundans

Senarelägg införandet av ERTMS till dess en koordinerad tidsplan för införandet finns med andra länder. ERTMS föreslås granskas av expertgruppen för digitala investeringar där gruppen omprövar vad som definieras som samhällsinvesteringar respektive verksamhetsinvesteringar.

Säkerställ samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter

Trafikverkets samhällsekonomiska kalkylmodeller för gods undervärderar grovt och systematiskt godstransporter. De speglar inte godsets samhällsnytta och Sveriges konkurrenskraft som nation. Ej heller kostnaderna för förseningar och omlastning av gods. Infrastruktur bör omfatta ett bredare perspektiv på samhällsnyttan av godstransporter och kostnaderna vid störningar i transportkedjan.

Linda Nilsson



VD, Norrbottens Handelskammare