

Tilmæli	37/2024
Tillaga	A 1955/UVU
Afgreiðsla	Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin

## Nefndarálit um svar við tilmælum 37/2024

Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin leggur til að Norðurlandaráð taki til greina svar við tilmælum 37/2024 um að efla og einfalda samgöngur á Norðurlöndum og telji afgreiðslu þeirra *lokið* af hálfu ráðsins.

### Bakgrunnur

Tilmælin eru svohljóðandi:

Norðurlandaráð beinir þeim tilmælum til ríkisstjórnanna á Norðurlöndum

- að stækka almenningssamgöngukerfið á Norðurlöndum og auka framboð á almenningssamgöngum allan sólarhringinn, til dæmis næturlestum;
- að byggja upp og tengja innviði almenningssamgangna á Norðurlöndum;
- að byggja upp sameiginlegt farmiðakerfi sem geri almenningi kleift að kaupa farmiða í miðasölukerfi búsetulandsins – og þurfa ekki að leita að farmiðum hjá mismunandi söluaðilum í löndunum;
- að vinna að því að bæta innviði og gera þá sambærilegri, til dæmis með því að innleiða sameiginlega staðla;
- að innleiða norrænan interrail-miða og tengja þannig Norðurlöndin betur saman.

### Svar norrænu ríkisstjórnanna

1

Norrænu löndin hvetja yfirvöld á hverjum stað til þess að vinna náið saman að því að stækka net almenningssamgangna á Norðurlöndum. Vega- og járnbrautartengingar á milli landanna gagnast bæði fyrir fólks- og vöruflutninga auk þess að efla



viðbúnaðargetu. Vegna landfræðilegra aðstæðna eru siglingar og flugsamgöngur einnig mikilvægur þáttur í hinu norræna neti almenningsgangna.

Næturllestir geta bætt aðgengi að svæðum og aukið ferðamennsku. Næturllestir eru umhverfisvæn og hagkvæm leið til að ferðast langar vegalengdir því hægt er nýta ferðalagið til hvíldar.

Við þróun á lestarþjónustu þarf að hafa í huga að samgönguþjónusta er almennt rekin á markaðsforsendum. Viðkomandi yfirvöld geta gripið til aðgerða til að tryggja að veitt sé þjónusta í almannapágu sem meðal annars er tíðari, betri eða ódýrari en það sem boðið gæti verið upp á á frjálsum markaði. Í slíkum tilvikum skal sameiginlegum og öðrum viðeigandi reglum fylgt.

2

Ráðherrar samgöngumála frá Finnlandi, Noregi, Íslandi og Svíþjóð hittust í Fredrikstad í Noregi í nóvember 2022. Ráðherrarnir sendu frá sér sameiginlega yfirlýsingu þar sem þeir voru m.a. sammála um að þróa þyrfti norræna samgöngukerfið frekar með það fyrir augum að það yrði enn samþættara. Allar samgönguleiðir eru mikilvægar og vinna þarf saman að þróun þeirra.

3

Frá árinu 2017 hafa norrænir aðilar á sviði almenningsgangna unnið saman í gegnum verkefnið ODIN (Open Mobility Data In the Nordics). Verkefnið hefur gegnt mikilvægu hlutverki þegar kemur að því að skapa samræmdan samgöngumarkað á Norðurlöndum. Núverandi meðlimir eru Umferðar-, fasteigna- og byggingarstofnun Danmerkur, Entur, Samgöngustofnun Helsinki, LMJ (Waltti Solutions Oy), járnbrautaryfirvöld í Noregi, Rejseplanen, Samtrafiken, SFMCon (Smart Ticketing Consulting), Trafikverket í Svíþjóð auk Traficom og Fintraffic sem heyra undir samgöngu- og fjarskiptaráðuneyti Finnlands.

Tilgangur ODIN-verkefnisins er að auðvelda aðgengi að norræna markaðnum og flýta fyrir innleiðingu þjónustu sem ýtir undir hreyfanleika fyrir íbúa á Norðurlöndum. Þá hefur ODIN einnig gegnt mikilvægu hlutverki þegar kemur að því að samræma afstöðu norrænu landanna til löggjafar ESB. Hvað miðakaup varðar er ekki aðeins mikilvægt að skapa sameiginlegt miðakerfi heldur þarf til lengri tíma litið einnig að koma upp sameiginlegu miða- og bókunarviðmóti. Í þessu samhengi þurfa löndin að leggja áherslu á að þróa góðar innlendar lausnir því þær er hægt að skala upp til notkunar á Norðurlöndum. Góð og fjölþætt samgönguþjónusta er forsenda þess að nota megi slíkar innlendar lausnir við ferðalög á milli norrænu landanna. Í þessu samhengi verður að hafa í huga að vinna við að skala upp innlenda þjónustu felur ekki í sér reglusetningu umfram það sem unnið er að innan Evrópusambandsins.

4



Danmörk og Finnland hafa stutt við þróun fjölþátta stafrænnar samgönguþjónustu með löggjöf sinni. Við viljum deila sýn okkar á helstu áskoranirnar við þróun fjölþátta stafrænnar samgönguþjónustu og ræða lausnir til að styðja við víðtækari innleiðingu fjölþátta samgönguleiða. Ein þessara áskorana hefur falist í því að óvissa hefur ríkt um það hvaða hlutverki opinberir aðilar og hagsmunaaðilar á einkamarkaði gegna í tengslum við fjölþætta stafrænum samgönguþjónustu.

Þörf er á gagnsærri og samræmdari reglum og fleiri valkostum fyrir fólk sem nýtir sér samgönguþjónustu. Innan ODIN-samstarfsnetsins er það talið skipta sköpum að komið verði á fót sameiginlegum grunni fyrir gögn og þjónustu til þess að byggja norræn nýsköpunarverkefni á sviði samgangna á. Samkvæmt dönskum lögum er þess nú þegar krafist að gögnum sé deilt þannig að einkaaðilar geti skapað stafræna samgönguþjónustu.

5

Norrænu löndin styðja við þróun innviða og staðla. Innviðum er ætlað að gera það kleift að þróa frekar núverandi og nýja þjónustu.

Samgöngukerfi sem teygir sig yfir landamæri verður að vera sjálfbært og skilvirkt. Því er mikilvægt að koma upp sameiginlegum stöðlum fyrir innviði. Í reglugerð ESB nr. 2024/1679 er kveðið á um staðla og sameiginlegt evrópskt samgöngunet. Ísland og Noregur höfðu áður tekið upp fyrri reglugerð og íhuga nú sem EES-lönd að taka þessa upp 2025. Samevrópska flutninganetið TEN-T á að stuðla að uppfyllingu háleitra markmiða um sjálfbærar, öruggar og skilvirkar samgöngulausnir í stöðluðu norrænu og evrópsku samgöngukerfi.

ODIN-verkefnið leikur mikilvægt hlutverk þegar kemur að samstarfi um stafræna innviði. Markmiðið er að skapa norrænt kerfi sem ýtir undir hreyfanleika í framtíðinni. Helsta nálgunin er opin norræn umgjörð sem stuðlar að samstarfi og nýsköpun. Innan ODIN-verkefnisins er álitnið að nauðsynlegt sé að sammælast um sameiginlega staðla og starfslíkön til að gögn og þjónustur nýtist alls staðar á Norðurlöndum. Þetta er mikilvægt því staðlar eru öflug verkfæri við að skapa ný samgönguvistkerfi á heimsvísu.

Einnig er mikilvægt að greina þá þætti sem hamla þróun á norrænum þjónustum. Norðurlönd notast við mismunandi staðla fyrir almenningssamgöngur en það hefur falið í sér áskoranir þegar kemur að því að skapa nýja þjónustu. Því er mikilvægt að leggja áherslu á að samræma notkun staðla eða tryggja samhæfi þeirra í almenningssamgöngum. Sem dæmi má nefna staðlana NeTeX, OSDM og SIRI Nordic. Markmiðið er að styðja við norrænt kerfi samgönguþjónustu með samræmdar merkingar fyrir biðstöðvar. Lykilatriði er að vinna að sameiginlegum sjónarmiðum varðandi samvirkni kerfanna, meðal annars þegar kemur að bókun og greiðslu farmiða. Í



Þessu samhengi er einnig mikilvægt að forðast verði að setja greininni skorður sem hafa í för með sér of mikinn aukakostnað og skapa svo mikinn sveigjanleika að hætta er á að það grafi undan markmiðinu sem er að tryggja hreyfanleika.

6

Norrænu löndin telja mikilvægt að samgöngur á milli landanna séu einfaldar og án óþarfa hindrana.

Þó ber að hafa í huga að samgöngur fara fram á markaðsforsendum ef þær njóta ekki opinbers stuðnings. Þá ákveða járnbrautarfyrirtækin sjálf hvaða þjónustu þau bjóða á markaðsforsendum og hvernig verðlagningu er háttað. Þegar kemur að járnbrautarsamgöngum er það reglugerð (EB) nr. 1370/2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum og um niðurfellingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 1191/69 og (EBE) nr. 1107/70 sem kveður á um sameiginlega réttarfarslega umgjörð um það hvernig aðildarlöndin geta veitt, boðið út og skipulagt þjónustu sem telst hafa almenna efnahagslega þýðingu að því er varðar almenningssamgöngur á járnbrautum og vegum.

## Sjónarmið nefndarinnar

Ríkisstjórnirnar hafa svarað hverjum tillögulið fyrir sig. Hér á eftir er stutt yfirlit yfir svarið við hverri tillögu.

- 1) Norrænu löndin hvetja yfirvöld á hverjum stað til þess að vinna náið saman að því að stækka net almenningssamgangna á Norðurlöndum. Við þróun á lestarþjónustu þarf að hafa í huga að samgönguþjónusta er almennt rekin á markaðsforsendum.
- 2) Ráðherrar samgöngumála frá Finnlandi, Noregi, Íslandi og Svíþjóð hittust í Fredrikstad í Noregi í nóvember 2022 þar sem þeir skrifuðu undir sameiginlega yfirlýsingu sem meðal annars fjallaði um að þróa ætti norræna samgöngukerfið frekar svo það yrði enn samþættara.
- 3) Frá árinu 2017 hafa norrænir aðilar á sviði almenningssamgangna unnið saman í gegnum verkefnið ODIN (Open Mobility Data In the Nordics). Tilgangur ODIN-verkefnisins er að auðvelda aðgengi að norræna markaðnum og flýta fyrir innleiðingu þjónustu sem ýtir undir hreyfanleika fyrir íbúa á Norðurlöndum. Í þessu samhengi þurfa löndin að leggja áherslu á að þróa góðar innlendar lausnir því þær er hægt að skala upp til notkunar á Norðurlöndum.
- 4) Danmörk og Finnland hafa stutt við þróun fjölþátta stafrænnar samgönguþjónustu með löggjöf sinni. Ein þessara áskorana hefur falist í því að óvissa hefur ríkt um það hvaða hlutverki opinberir aðilar og hagsmunaaðilar á einkamarkaði gegna í tengslum við fjölþætta stafrænum samgönguþjónustu.



- 5) ODIN-verkefnið leikur mikilvægt hlutverk þegar kemur að samstarfi um stafræna innviði. Markmiðið er að skapa norrænt kerfi sem ýtir undir hreyfanleika í framtíðinni. Norðurlönd notast við mismunandi staðla fyrir almenningssamgöngur en það hefur falið í sér áskoranir þegar kemur að því að skapa nýja þjónustu. Markmiðið er að styðja við norrænt kerfi samgöngubjónustu með samræmdar merkingar fyrir biðstöðvar.
- 6) Hafa ber í huga að samgöngur fara fram á markaðsforsendum ef þær njóta ekki opinbers stuðnings. Þá ákveða járnbrautarfyrirtækin sjálf hvaða þjónustu þau bjóða á markaðsforsendum og hvernig verðlagningu er háttað.

Nefndin færir til bókar að svarið sé ítarlegt og hverjum tillögulið fyrir sig sé svarað, sem telst jákvætt. Svörin eru þó nokkuð óljós og almennt orðuð með setningum á borð við „norrænu löndin hvetja“, „þarf að hafa í huga“, „þurfa löndin að leggja áherslu á“, „er forsenda“, „við þurfum“, „er álitnið“ og „norrænu löndin styðja við“ en í sumum svaranna skortir beinar aðgerðir eða tillögur að aðgerðum. Þá er einnig vísað til þess að mörg atriði sem lúta að einföldun á samgöngumöguleikum falli undir einkamarkaðinn og fari fram á markaðsforsendum.

Heilt á litið má segja að svarið sé óljóst og óvíst hvort það svari í raun þeim tilmælum sem nefndin lagði fram. Þar sem ekki er til að dreifa neinni ráðherranefnd um samgöngumál, heldur aðeins óformlegu samstarfi á því sviði, hefur nefndin heldur enga innsýn í hvað sé að gerast eða hvað sé fyrirhugað. Því hyggst nefndin bjóða samgönguráðherrunum til samráðsfundar á þingi Norðurlandaráðs í Stokkhólmi til að fá stöðuskýrslu um það sem hafur átt sér stað og það sem er í bígerð í tengslum við þessi mál.

Í ljósi þessa leggur nefndin til að Norðurlandaráð færi svarið til bókar og líti svo á að tilmælin séu endanlega afgreidd af hálfu ráðsins.

Helsinki, 31. mars 2025

*Gunilla Carlsson (S)*

*Kim Aas (S)*

*Mirja Räihä, (S)*

*Ragnhild Male Hartviksen (A)*

*Kjell-Arne Ottosson (KD)*

*Johan Dahl (sb)*

*Liz Mattsson (ÅC)*

*Markku Siponen (C)*

*Ann-Sofie Alm (M)*

*Lars Püß (M)*

*Liv Kari Eskeland (H)*

*Ann-Christine Frohm (SD)*

*Liljan Weihe, (T)*

*Silje Hjemdal (FrP)*