



**Fremst. 5/2015**

Tidigare nummer:  
A 1639/näring

Behandlas i:  
Näringsutskottet

J.nr. 14-00322-6

Bilaga: Utskottsförslag

## Gränskryssande järnvägsförbindelser för tillväxt och bättre klimat

Enligt artiklarna 45 och 56 i Helsingforsavtalet har Nordiska rådet den 26 mars 2015 antagit nedanstående framställning efter förslag av Näringsutskottet.

Nordiska rådet rekommenderar de norska, svenska och danska regeringarna

att fortast möjligt nedsätta en arbetsgrupp för att närmare belysa de samhällsekonomiska fördelarna av och förutsättningarna för att bygga en höghastighetsjärnväg på sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn. I uppdraget bör ingå olika modeller för finansieringen av en sådan utbyggnad, samt en tentativ tidplan för dess realiserande

att de tre regeringarna, efter genomförd analys, återkopplar till Nordiska rådet med en specifikation av vilka villkor som måste vara uppfyllda för att respektive regering ska vara villiga att igångsätta en reell förhandling om en gemensam utbyggnad av höghastighetståg på sitt territorium

Köpenhamn 26 mars 2015

*Höskuldur Þórhallsson*

President

*Britt Bohlin*

Rådsdirektør

## Utskottsförslag om gränskryssande järnvägsförbindelser för tillväxt och bättre klimat

### 1. Utskottets förslag

Näringsutskottet Näringsutskottet och miljö- och naturresursutskottet föreslår att

Nordiska rådet rekommenderar de norska, svenska och danska regeringarna

*att* fortast möjligt nedsätta en arbetsgrupp för att närmare belysa de samhällsekonomiska fördelarna av och förutsättningarna för att bygga en höghastighetsjärnväg på sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn. I uppdraget bör ingå olika modeller för finansieringen av en sådan utbyggnad, samt en tentativ tidplan för dess realiserande

*att* de tre regeringarna, efter genomförd analys, återkopplar till Nordiska rådet med en specifikation av vilka villkor som måste vara uppfyllda för att respektive regering ska vara villiga att igångsätta en reell förhandling om en gemensam utbyggnad av höghastighetståg på sitt territorium

### 2. Bakgrund

Nya arbetstillfällen och ekonomisk tillväxt skapas idag primärt i världens storstadsregioner. Nordens städer och regioner var för sig är idag för små för att kunna konkurrera på den globala marknaden.

Tillgång till spetskompetens och kvalificerad arbetskraft kräver ett stort befolkningsunderlag. Nordens folkrikaste område finns i den geografiska korridoren mellan Oslo och Köpenhamn. Denna »8-miljonersstad« har tillräckligt stort befolkningsunderlag för att ta upp konkurrensen med Europas växande metropoler. Det krävs dock effektiva och pålitliga kommunikationer för att regionen ska kunna fungera som en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad.

I flera europeiska länder har man investerat i höghastighetståg. Faktum är att ser man på en Europakarta så stoppar Europas nät av höghastighetståg söder om Danmark. Om Norden ska kunna fortsätta att vara en attraktiv region att bo i, är en av förutsättningarna att vi gör det möjligt för människor att snabbt kunna förflytta sig över de långa geografiska avstånd vi har i Norden. Utbyggd modern infrastruktur med höghastighetståg kommer att förändra sättet vi reser och arbetar på. Man kommer att kunna bo i en stad, i ett land, och med lätthet pendla till ett jobb i en annan stad, i ett annat land. Samtidigt kommer Norden att kopplas ihop med det europeiska järnvägsnätet och öppna upp för snabba resor ut i Europa.

De nordiska länderna är idag varandras viktigaste handelspartners. Det är också mellan de nordiska länderna som den största gränsöverskridande arbetspendlingen sker. Detta indikerar att det är naturligare för nordbor att handla med varandra än med marknader längre bort, och att steget till att ta ett arbete i ett annat nordiskt land är kortare än till ett annat europeiskt land. Det finns därför skäl att se på en mer integrerad nordisk transportinfrastruktur som ett effektivt sätt att få ut mycket mer inomnordisk handel och arbetskraftspendling på.

Om det inte funnits landgränser mellan Norge, Sverige och Danmark skulle stråket Oslo–Köpenhamn med största sannolikhet redan varit helt utbyggt med högklassig järnväg. Så är nu inte fallet och kapacitetsbristen i järnvägsnätet längs sträckan är ett dagligt problem för pendlare och övriga tågresenärer. Störningar, onödigt långa restider och bristande tillgänglighet gör det svårt för många människor att välja tåget framför bilen.

Förutom avgörande miljövinster så ökar även regionernas attraktivitet då människors möjligheter att bo på en ort och arbeta eller studera på en annan ökar.

Dagens kapacitetsbrist har även en hämmande effekt på tillväxt och näringslivsutveckling inom korridorerna. Järnvägssystemet framstår som disintegrerat och löser inte den uppgift som ett sammanhängande Europa med fri rörlighet över gränserna kräver. Det försvårar även en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg – vilket är nödvändigt för att nå uppsatta miljö- och klimatmål. Stråket från Oslo till kontinenten ingår numera dessutom i EU:s prioriterade järnvägskorridorer.

Det är tekniskt möjligt att introducera ett gränsöverskridande Intercity-tågssystem (max 250 km/h) och nästan halvera dagens restider inom några år. Med pågående och planerade investeringar längs Väst kustbanan och i Østfold finns det realistiska möjligheter att skapa bra förbindelser mellan Oslo och Köpenhamn. Om alla flaskhalsar byggs bort och hela sträckan blir dubbelspårig kan hastigheten uppgraderas.

Men detta räcker inte. Intercity-konceptet löser inte alla de problem som uppstår då snabbgående tåg ska samsas på samma bana som långsamma, lokala pendeltåg och godståg. För att kunna erbjuda goda förutsättningar för godstransporter, ökande arbetspendling inom storstadsområdena, pendling och resande över större avstånd och ett miljövänligt alternativ till flyget, behöver den snabba och den långsamma tågtrafiken separeras. Genom att en höghastighetsbana på hela eller delar av sträckan kompletterar den konventionella järnvägen får järnvägsnätet ökad kapacitet för godstrafik och regional persontrafik. Utbyggnaden kan ske etappvis.

Nordiska rådet

**Fremst. 5/2015**

Tidigare nummer:  
A 1639/näring

Behandlas i:  
Näringsutskottet

J.nr. 14-00322-6

Bilaga: Utskottsförslag

Samtidigt får fjärrtågstrafiken betydligt kortare restider och blir därmed konkurrenskraftig gentemot andra trafikslag i korridoren. Det gäller både vägtrafik och flygtrafik.

Godstransporterna på järnväg kan tredubblas om den snabba persontrafiken flyttas till egna spår. När det blir kortare restider inom korridoren kommer mellanregionerna att få tillgång till två stora arbetsmarknadsområden. Østfold, Bohuslän, Västergötland och Dalsland kommer att få tillgång till både Oslos och Göteborgs arbetsmarknadsområden, medan Halland, Västra Småland och stora delar av Skåne kommer att få tillgång till både Öresunds- och Göteborgsregionens arbetsmarknadsområden. Denna ökade tillgänglighet skapar förutsättningar för regional tillväxt genom att det blir attraktivt för företag att etablera sig och för människor att bosätta sig, även utanför städerna.

Ett gränsöverskridande, sammanhängande och högeffektivt nordiskt tågtrafiksystem kan bli verklighet och kopplas på det europeiska tågnätet via Fehmarn Bältförbindelsen som öppnar år 2021. Därmed öppnas en snabb direktlinje mot de stora europeiska marknaderna. Detta utbyggda tågtrafiksystem får också stor betydelse för Köpenhamns flygplats, Kastrup, Nordens största flygplats, vars interkontinentala direktlinjer är av vital betydelse för Nordens framtida konkurrenskraft och utveckling.

När länderna nationellt gör övervägningar kring investeringar i infrastruktur, tenderar perspektivet och därmed bedömningen av samhällsekonomisk nytta att vara nationellt vinklad och föga helhetlig. När man bedömer en infrastrukturinvesteringens samhällsekonomiska nytta bör man både se på den direkta nyttan och den indirekta nyttan. Den direkta samhällsekonomiska investeringsnyttan av att bygga ut över gränsen, mellan t.ex. Halden och Göteborg, i motsats till att stoppa vid gränsen, samt förbinda Fehmern Bält-tunneln med Nordens huvudstäder, kontra att inte ha en förbindelse fram till huvudstäderna, respektive den indirekta samhällsekonomiska nyttan för exporten från respektive land, samt för arbetspendlingen och kompetensförsörjningen, samt vilken effekt det skulle ha på uppnåendet av de nationella miljö- och klimatmålen.

Om såväl den direkta som den indirekta nyttan vägs in i nationella överväganden är det svårt att tro att det t.ex. inte skulle vara samhällsekonomiskt nyttigt för Norge att bygga ut infrastrukturen till Norges viktigaste godshamn (Göteborg), eller att det inte skulle vara samhällsekonomiskt nyttigt för Sverige att bygga ut tågförbindelsen till Norge, som är såväl det land med vilket Sverige har störst export, som det land med vilket Sverige har störst utbyte av arbetskraft. Dessutom skulle hela Göteborgsområdet hamna inom såväl Oslos som Köpenhamns dagpendlingsavstånd om höghastighetståg på hela sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn var utbyggd.

### **3. Remissbehandling**

Utskottsförslaget har inte sänts på regelrätt remiss men har utarbetats baserat på en dialog med projektet "8-miljonersbyen", samt baserat på utskottens erfarenheter av frågan under de senaste två åren, samt efter samtal med Sveriges infrastrukturminister Anna Johansson i oktober 2014.

### **4. Utskottens synpunkter**

Utskotten menar att det behöver tänkas mer nordiskt i de nationella transportplanerna, för att vi bättre ska kunna utnyttja Nordens fulla potential vad gäller infrastrukturen och för att förbättra Nordens komparativa fördelar i den globala konkurrensen. Det behövs på sikt en gemensam nordisk transportplan och att vi börjar se på transportfrågorna med ge-

Nordiska rådet

**Fremst. 5/2015**

Tidigare nummer:  
A 1639/näring

Behandlas i:  
Näringsutskottet

J.nr. 14-00322-6

Bilaga: Utskottsförslag

mensamma ögon, istället för att fastna i lokala/regionala/nationella diskussioner och stridigheter.

För att utveckla den nordiska arbetsmarknaden, skapa fler möjligheter för Nordens invånare, stärka näringslivet i Norden, och samtidigt ta ett steg närmare klimatmålen, efterlyser utskotten:

- Ett effektivt höghastighetståg som förbinder de stora arbetsmarknaderna i Oslo, Göteborg och Köpenhamn genom att restiden mellan ytterändarna blir under tre timmar
- Ett nytt Intercity-koncept som knyter mellanregionerna till de stora arbetsmarknaderna. Då får alla människor, oavsett bostadsort, tillgång till allt korridoren har att erbjuda i fråga om arbetsplatser, högskolor, kultur- och naturutbud med mera
- Att godstransport på väg i största möjliga mån flyttas till järnväg. Pålitliga, gröna transporter bidrar till näringslivets globala konkurrenskraft och är nödvändigt för att uppfylla nationella miljömål
- Att höghastighetståg mellan de skandinaviska huvudstäderna görs till reella konkurrenter till persontransporterna med flyg på dess sträckor
- En gemensam gränsöverskridande planering av järnvägsnätet mellan Norge, Sverige, Danmark och ev. Finland, samt en harmonisering av regelverket

Utskottens erfarenheter av arbetet med nordisk infrastruktur visar att det förefaller finnas en ovilja från regeringarnas sida, att enas om överordnade nordiska planer och strategier, men att det är lättare att tänka operativt, ofta bilateralt, kring specifika investeringar/sträckningar. Utskotten har därför valt att sätta fokus på sträckan Oslo-Köpenhamn, via Göteborg, som en sådan konkret insats.

Nordiska rådet

**Fremst. 5/2015**

Tidigare nummer:  
A 1639/näring

Behandlas i:  
Näringsutskottet

J.nr. 14-00322-6

Bilaga: Utskottsförslag

## 5. Konklusion

Näringsutskottet Mot bakgrund av ovanstående föreslår näringsutskottet och miljö- och naturresursutskottet Näringsutskottet att

Nordiska rådet rekommenderar de norska, svenska och danska regeringarna

att fortast möjligt nedsätta en arbetsgrupp för att närmare belysa de samhällsekonomiska fördelarna av och förutsättningarna för att bygga en höghastighetsjärnväg på sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn. I uppdraget bör ingå olika modeller för finansieringen av en sådan utbyggnad, samt en tentativ tidplan för dess realiserande

att de tre regeringarna, efter genomförd analys, återkopplar till Nordiska rådet med en specifikation av vilka villkor som måste vara uppfyllda för att respektive regering ska vara villiga att igångsätta en reell förhandling om en gemensam utbyggnad av höghastighetståg på sitt territorium

Näringsutskottet

Mariehamn den 27 januari 2015

### **Näringsutskottet**

*Anders Eriksson (ÅF)*

*Eero Suutari (samI)*

*Gunvor Eldegard (A)*

*Heidi Greni (Sp)*

*Heidi Nordby Lunde (H)*

*Jörgen Pettersson (ÅC)*

*Lars Tysklind (FP)*

*Lena Asplund (M)*

*Mikkel Dencker (DF)*

*Pyry Niemi (S)*

*Rikard Larsson (S)*

*Ruth Mari Grung (A)*

*Steingrímur J. Sigfússon (VG)*

*Tarja Filatov (sd)*

*Torgeir Knag Fylkesnes (SV)*

### **Miljö- och naturresursutskottet**

Näringsutskottet *Christina Gestrin*

*(sv)*

*Eeva-Maria Majjala (cent)*

*Eila Tiainen (vänst)*

*Lauri Heikkilä (saf)*

*Oskar J. Grimstad (FrP)*

*Steen Gade (SF)*

*Róbert Marshall (Björt framtíð)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Thomas Finnborg (M)*

Nordiska rådet

**Fremst. 5/2015**

Tidigare nummer:

A 1639/näring

Behandlas i:

Näringsutskottet

J.nr. 14-00322-6

Bilaga: Utskottsförslag