



A 1561/näring

Framlagt av:

Anders Karlsson (S), Bendiks
H. Arnesen (A), Maarit Feldt-
Ranta (sd),
Karin Gaardsted (S), Helgi
Hjörvar (A), Karin Åström (S)

Behandlas i:

Näringsutskottet

J.nr. 12-00161-1

Medlemsförslag om nordiskt samarbete om infrastruktur

I utvecklingen mot en avancerad, kunskapsbaserad ekonomi blir investeringar av infrastruktur en allt viktigare konkurrensfaktor. Förutsättningarna på den regionala arbetsmarknaden avgör i växande omfattning den långsiktiga ekonomiska tillväxten. Ett ökat nordiskt samarbete rörande infrastrukturfrågor utgör en viktig del i denna utveckling.

Inom EU pågår ett arbete för att utveckla ett europeiskt nätverk av gröna godskorridorer för effektiva och hållbara godstransporter. EU-kommissionen har nyligen presenterat ett nytt förslag till EU-TEN i syfte att lägga grunden för effektivare logistik och bättre mönster för transporter i Europa. Inom ramen för EU pågår således ett omfattande arbete för att samordna medlemsländernas infrastruktur och kraftsamla kring särskilt viktiga stråk och korridorer.

De nordiska länderna har en gemensam nackdel i att avståndet till de mer tätt befolkade delarna av centrala Europa är stort, vilket medför ökade kostnader såväl för företagens transporter som för enskilda individers resor. Väl fungerande infrastruktur som medger ökad rörlighet för människor och snabbare transporter av gods mellan Norden och kontinenten kompenserar för denna nackdel. Samtidigt är satsningar på infrastruktur kostsamma för de relativt glest befolkade länderna i Norden.

Infrastruktur som binder samman våra nordiska länder bidrar även till ökad integration av bland annat arbetsmarknaden, vilket i sin tur skapar tillväxt och ökat välbefinnande genom större möjligheter för både individer och företag i Öresundsregionen och i övriga Norden. De positiva effekterna av gränsöverskridande satsningar illustreras till exempel av Öresundsbron. Pendlingen över Öresund har sedan förbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö öppnades mångdubblats. Idag pendlar cirka 20 000 personer fem dagar i veckan jämfört med 3000 personer innan förbindelsen byggdes. Öresundsbrokonsortiets analyser visar att pendlingen på tio år gett den danska ekonomin ett tillskott på 39 miljarder kronor, samtidigt som den

svenska ekonomin sparar mångmiljardbelopp i a-kasseersättning till människor som fått både arbete och värdefull arbetslivserfarenhet i Danmark.

Nordiska rådet

I arbetet för att uppnå full sysselsättning är det viktigt att minska de gränshinder som finns mellan de nordiska länderna. En ökat integrerad Öresundsregion har möjligheten att skapa fler arbeten på båda sidor av sundet och därmed ge dels de nordiska länderna ökade möjligheter till skatteintäkter men även ge regionens kommuner en ökad tillväxt. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer att underlätta arbetspendlingen och på så vis ge Öresundsregionen och även resterande delar av Skandinavien goda förutsättningar för att klara av den konkurrens som en ökad globalisering medför. Den ökade globaliseringen kräver att vi som länder och som region står väl rustade inför framtiden. En fast förbindelse länkar samman arbetsmarknadsregionerna och ger en ökad sysselsättning vilket i sin tur ger en ökad kompetens som sedan kommer till användning i hela Norden. En än mer integrerad arbetsmarknad kommer att ge de nordiska länderna en konkurrensfördel gentemot övriga regioner och visar på behovet att ett ökat nordiskt samarbete om infrastruktur.

A 1561/näring

Framlagt av:

Anders Karlsson (S), Bendiks H. Arnesen (A), Maarit Feldt-Ranta (sd), Karin Gaardsted (S), Helgi Hjörvar (A), Karin Åström (S)

Behandlas i:

Näringsutskottet

J.nr. 12-00161-1

Behovet av en fast förbindelse diskuteras nu i norra Öresund, mellan Helsingborg och Helsingör, som en nödvändig framtidssatsning för att stärka kapaciteten när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2020. Denna förbindelse ingår i en större transportkorridor mellan Europas näst största hamn, Hamburg, och Oslo/Göteborg samt Stockholm. Denna korridor har av EU-projektet *TEN Connect* utsetts till en av tio överordnade transportkorridorer inom EU.

När Fehmarn Bält är klar kommer detta att innebära en allt större belastning på Öresundsregionen både när det kommer till transporter på såväl vägar som järnvägar. Mer specifikt kommer detta att innebära ett högre tryck på Öresundsbron. Med ett framtida ökat tryck på att transportera mer gods på järnvägar så kommer trafiken på Öresundsbron att på sikt nå sin maxgräns, vilket ökar betydelsen för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. En fast förbindelse kommer att stärka Öresundsregionens kapacitet för transporter och ge förbättrade möjligheter till effektiva godsflöden kommer att öka möjligheterna till specialisering inom industrin vilket kommer att fungera som en konkurrensfördel i globaliseringen. En ytterligare förbindelse kommer även att minska sårbarheten för passagerar- och godstrafiken över sundet.

En utbyggnad av infrastrukturen i de norra delarna av Norden är också av högsta betydelse. Gruvverksamheten i finska Kolari är beroende av effektiva transportvägar för att växa och skapa arbetstillfällen. En transportled från Kolari till de isfria hamnarna i norra Norge öppnar upp möjligheterna till ökad export, gruvnäringen är en stor tillväxtpotential. Ett exempel är en möjligheten att transportera malm till Skibotn eller Tromsø som med största sannolikhet skulle ge fler jobb. Ofotbanen, som knyter samman Kiruna och Narvik, är också i behov av en kapacitetsökning för att klara av framtida trafik av både järnmalm och en växande turistnäring.

Den globala handeln blir en allt större del av varje lands BNP och en mycket stor del av godstransporterna är i dag gränsöverskridande och sker mellan de nordiska länderna och omvärlden på väg, järnväg eller till sjöss. Att investera i infrastruktur som banar väg för mer hållbara transportlösningar, att mer gods kan transporteras på järnväg istället för på väg, kräver ett gränsöverskridande perspektiv och ökad samverkan i Norden. På samma sätt som EU pekar ut kärnan i det europeiska infrastruktur nätverket borde vi i Norden enas om de viktigaste gemensamma stråken och gränsöverskridande satsningar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi att

Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet

att göra en genomgång och jämförande analys av de nordiska ländernas planer för infrastruktur i syfte att identifiera viktiga gränsöverskridande stråk och strategiska framtidssatsningar för ökad rörlighet för människor och gods i Norden samt mellan Norden och kontinenten

Köpenhamn, 12 juni 2012

Anders Karlsson (S)

Bendiks H. Arnesen (A)

Helgi Hjörvar (A)

Karin Gaardsted (S)

Karin Åström (S)

Maarit Feldt-Ranta (sd)

Nordiska rådet

A 1561/näring

Framlagt av:

Anders Karlsson (S), Bendiks

H. Arnesen (A), Maarit Feldt-

Ranta (sd),

Karin Gaardsted (S), Helgi

Hjörvar (A), Karin Åström (S)

Behandlas i:

Näringsutskottet

J.nr. 12-00161-1