



**Tilmæli 5/2015**

Fyrri skjalsnúmer:  
A 1639/näring

Fjallað um í:  
Efnahags- og viðskiptanefnd

Málsnúmer 14-00322-6

## **Járnbrautakerfi yfir landamæri í þágu hagvaxtar og gæða andrúmslofts**

Með vísan til 45. og 56. gr. Helsingforssamningsins samþykkti Norðurlandaráð þann 26. mars 2015 eftirfarandi tilmæli að tillögu efnahags- og viðskiptanefndar.

Norðurlandaráð beini þeim tilmælum til ríkisstjórna Noregs, Svíþjóðar og Danmerkur

að vinnuhópur verði skipaður, eins fljótt og unnt er, sem hafi það hlutverk að kanna nánar þjóðhagslega arðsemi af og forsendur fyrir því að byggja háhraðalestarkerfi á leiðinni milli Óslóar, Gautaborgar og Kaupmannahafnar. Verkefnið feli í sér að leggja til ólíkar leiðir til fjármögnunar á mannvirkinu og drög að tímaáætlun verksins;

að þegar greiningarvinnu er lokið, greini ríkisstjórnirnar þrjár Norðurlandaráði frá þeim skilyrðum sem þarf að fullnægja áður en ríkisstjórnirnar telja sig reiðubúnar til að hefja eiginlegar viðræður um sameiginlega uppbyggingu á háhraðalestarkerfi í hverju landi um sig.

Kaupmannahöfn, 26. mars 2015

*Höskuldur Þórhallsson*

Forseti Norðurlandaráðs

*Britt Bohlin*

Framkvæmdastjóri Norðurlandaráðs

## Nefndartillaga um járnbrautakerfi yfir landamæri í þágu hagvaxtar og gæða andrúmslofts

### 1. Tillaga nefndarinnar

Efnahags- og viðskiptanefnd og umhverfis- og náttúruauðlindanefnd leggja til að

Norðurlandaráð beini þeim tilmælum til ríkisstjórna Noregs, Svíþjóðar og Danmerkur

að vinnuhópur verði skipaður, eins fljótt og unnt er, sem hafi það hlutverk að kanna nánar þjóðhagslega arðsemi af og forsendur fyrir því að byggja háhraðalestarkerfi á leiðinni milli Óslóar, Gautaborgar og Kaupmannahafnar. Verkefnið feli í sér að leggja til ólíkar leiðir til fjármögnunar á mannvirkinu og drög að tímaáætlun verksins.

að þegar greiningarvinnu er lokið, greini ríkisstjórnirnar þrjár Norðurlandaráði frá skilyrðum sem þarf að fullnægja áður en þær telja sig reiðubúnar til að hefja eiginlegar viðræður um sameiginlega uppbyggingu smíðar á háhraðalestarkerfi í hverju landi um sig.

### 2. Aðdragandi

Atvinna og hagvöxtur skapast einkum á stórborgarsvæðum í heiminum. Borgir og landsvæði á Norðurlöndum eru of smá í sniðum til þess að vera samkeppnishæf á alþjóðamarkaði.

Nægt framboð á kjarnafærni og hæfu vinnuafli kallar á ákveðinn lágmarksfjölda íbúa. Þéttbýlasta svæði Norðurlanda liggur að leiðinni milli Óslóar og Kaupmannahafnar. Í því sem nefnt er „8 milljóna borgin“ (The Scandinavian 8 Million City) býr nægilegur fjöldi íbúa til þess að geta keppt við ört vaxandi stórborgarsvæði annars staðar í Evrópu. Samgöngur verða þó að vera öflugar og áreiðanlegar ef takast á að tengja húsnæðis- og vinnumarkaði svæðisins saman.

Ýmis Evrópulönd hafa fjárfest í háhraðalestum. Þegar litið er á Evrópukortið kemur í ljós að háhraðalestarkerfi álfunnar endar fyrir sunnan Danmörku. Eigi Norðurlöndin að halda áfram að vera aðlaðandi til búsetu er skilyrði að fólki verði gert kleift að ferðast hratt og langt um víðfeðmi Norðurlanda. Nútímalegar samgöngur með háhraðalestum eiga eftir að breyta ferða- og vinnuháttum okkar þar sem fólk býr í tiltekinni borg í tilteknu landi og getur hæglega sótt vinnu í annarri borg í öðru landi. Þegar Norðurlöndin tengjast járnbrautakerfi Evrópu mun það gera fólki kleift að komast hratt til annarra landa í álfunni.

Norðurlöndin eru helstu viðskiptaaðilar hvert annars. Norðurlandabúar sem sækja vinnu í öðru landi starfa aðallega í norrænu grannlöndunum. Norðurlandabjóðunum virðist tamara að skipta hver við aðra en að sækja á fjarlægari markaði auk þess sem nærtækara virðist vera að starfa í norrænu grannlandi en annars staðar í Evrópu. Því er ástæða til að skoða nánar hvort samþættari samgöngur á Norðurlöndum geti örvað viðskipti og ferðir vinnuafis milli landanna svo um munar.

Ef ekki væru landamæri á milli Noregs, Svíþjóðar og Danmerkur væri svæðið milli Óslóar og Kaupmannahafnar að öllum líkindum orðið samfelld byggð með úrvalsjárnbrautakerfi. Sú er ekki raunin en takmörkuð afkastageta járnbrautakerfisins á þessari leið er þeim til trafala sem ferðast daglega á milli vegna vinnu sinnar, sem og öðrum lestarfarþegum. Seinkanir, óþarflega langur ferðatími og stopular ferðir gera það að verkum að margir veigra sér við að taka lestina fram yfir einkabílinn.

Yrði fólki gert auðveldara að starfa eða stunda nám fjarri heimkynnum sínum myndi það hafa umhverfislegan ávinning í för með sér, auk þess sem aðdráttarafli svæðisins myndi aukast.

Sú lélega afkastageta sem við búum við stendur hagvexti fyrir þrifum sem og þróun atvinnulífs á svæðinu. Járnbrautakerfið virðist sundurlaust og ófært um að stuðla að sameinaðri Evrópu þar sem fólk ferðast frjálst milli landa. Það kemur einnig í veg fyrir tilfærslu vöruflutninga frá vegum til járnbrauta, eins og nauðsyn krefur ef uppfylla á sett markmið í umhverfis- og loftslagsmálum. Þess ber að geta að járnbrautarleiðin frá Ósló til meginlands Evrópu er á forgangslista Evrópusambandsins.

Tæknilega er hægt að byggja járnbrautakerfi fyrir Intercity-lestir yfir landamæri (hámarkshraði 250 km/klst) þannig að ferðatíminn styttest um næstum helming að fáum árum liðnum. Núverandi og fyrirhugaðar fjárfestingar í járnbrautakerfi á vesturströnd Svíþjóðar og í Austfold í Noregi gera það raunhæft að bæta samgöngur á leiðinni milli Óslóar og Kaupmannahafnar. Verði tvöfalt spor lagt alla leiðina verður hægt að fjarlægja alla flöskuhálsa og auka hraðann.

En það nægir ekki. Intercitykerfið leysir ekki öll vandamál sem upp koma þegar hraðskreiðar lestir eiga að fara um sömu járnbrautarspor og hæggingar innansveitarlestir og vöruflutningalestir. Skilja verður hraðskreiðar og hæggingar lestarsamgöngur að ef takast á að skapa góðar aðstæður fyrir vöruflutninga, auknar ferðir vinnandi fólks innan stórborgarsvæðanna, ferðir til og frá vinnu og ferðir um lengri veg sem og umhverfisvænan valkost við flugferðir. Komi háhraðalestarkerfi til viðbótar við hefðbundið járnbrautakerfi á allri leiðinni eða hluta hennar mun afkastageta járnbrautakerfisins aukast fyrir vöruflutninga og svæðisbundna farþegaflutninga. Mannvirkjasmíðin getur farið fram í áföngum.

Ferðatími langferðalesta styttest og staða lestarsamgangna eflist í samkeppninni við aðra umferð á þessu svæði, hvort sem um er að ræða umferð á landi eða í lofti.

Norðurlandaráð

## Tilmæli 5/2015

Fyrri skjalsnúmer:  
A 1639/näring

Fjallað um í:  
Efnahags- og viðskiptanefnd

Málsnúmer 14-00322-6

Umfang vöruflutninga með lestum má þrefalda með því að færa hraðskreiðar farþegalestir yfir á annað járnbrautarspor. Stytttri ferðatími á þessari leið mun veita svæðunum sem að henni liggja aðgang að tveimur stórum vinnumarkaðssvæðum. Austfold, Bohuslén, Vesturgautland og Dalaland fá aðgang að vinnumarkaði Óslóar og Gautaborgar, en Halland, Vestur-Smálönd og stór svæði á Skáni fá aðgang að vinnumörkuðum á Eyrarsundssvæðinu og Gautaborgarsvæðinu. Bætt aðgengi er lykill að hagvexti á svæðinu þar sem auðveldara verður fyrir fyrirtæki og einstaklinga að setjast þar að, einnig utan borgarmarkanna.

Norðurlandaráð

## Tilmæli 5/2015

Fyrri skjalsnúmer:  
A 1639/näring

Fjallað um í:  
Efnahags- og viðskiptanefnd

Málsnúmer 14-00322-6

Samfellt háhraðalestarkerfi yfir landamæri Norðurlanda getur orðið að veruleika og tengst járnbrautakerfi Evrópu þegar Fehmarngöngin verða tekin í notkun árið 2021. Þannig opnast bein háhraðaleið á stóra markaði í Evrópu. Stækkað járnbrautakerfi mun einnig gegna mikilvægu hlutverki fyrir Kastrupflugvöll við Kaupmannahöfn en hann er stærsti flugvöllur á Norðurlöndum. Beint flug þaðan til annarra heimshluta mun skipta sköpum fyrir samkeppnishæfni Norðurlanda og framtíðarþróun þeirra.

Þegar fjárfestingar í samgöngum eru íhugaðar er hætt við að þjóðhagslegri arðsemi þeirra sé skoðuð og metin fyrir hvert land um sig en síður heildrænt. Þegar þjóðhagsleg arðsemi samgönguf framkvæmda er metin verður hins vegar að líta til bæði beinnar og óbeinnar arðsemi. Bein þjóðhagsleg arðsemi felst í samgönguf framkvæmdum yfir landamæri, t.d. á leiðinni milli Halden og Gautaborgar í stað þess að nema staðar við landamærin, og eins að tengja Fehmarngöngin við höfuðborgir Norðurlanda í stað þess að hafa enga samgönguæð til höfuðborganna. Óbein þjóðhagsleg arðsemi felst í því að greiða fyrir útflutningi landanna, auðvelda fólki að ferðast á milli vegna vinnu og tryggja framboð á hæfu starfsfólki en einnig að uppfylla markmið landanna í umhverfis- og loftslagsmálum.

Tækju löndin bæði beina og óbeina arðsemi með í reikninginn væri ekki ólíklegt að það væri Norðmönnum þjóðhagslega hagkvæmt að byggja samgönguleiðir til helstu vöruflutningahafnar Noregs (Gautaborgar) eða Svíum að leggja járnbrautir til Noregs þar sem helsta útflutningsmarkað Svía er að finna, auk þess sem vinnuaflið hreyfir sig mest á milli þessara tveggja landa. Ef byggt yrði háhraðalestarkerfi alla leið milli Óslóar, Gautaborgar og Kaupmannahafnar yrði allt Gautaborgarsvæðið í hæfilegri fjarlægð frá Ósló og Kaupmannahöfn fyrir daglegar ferðir vinnandi fólks.

### 3. Umsagnarferli

Nefndartillagan var ekki send í umsagnarferli heldur er hún byggð á samráði við verkefnið „8 milljóna borgin“ (The Scandinavian 8 Million City) og ennfremur tveggja ára starfi nefndarinnar af þessu málefni og samtali við Önnu Johansson, innviðaráðherra Svíþjóðar, í október 2014.

### 4. Sjónarmið nefndanna

Að mati nefndanna er þörf á að gæta betur að norrænum sjónarmiðum í samgöngustefnu landanna og nýta þannig betur öll sóknarfæri Norðurlanda í samgöngumálum og efla styrkleika þeirra í alþjóðlegri samkeppni. Til lengri tíma litið er þörf á norrænni samgönguáætlun og að samgöngumál verði skoðuð frá norrænu sjónarmiði í stað þess að einblína á staðbundnar og svæðisbundnar umræður og árekstra í löndunum.

Nefndirnar telja að eftirfarandi þættir séu nauðsynlegir til þess að þróa megi vinnumarkað á Norðurlöndum, fjölga tækifærum fyrir íbúana og efla atvinnulíf um leið og stefnt er að settum markmiðum í loftslagsmálum:

- öflug háhraðalest sem tengir stóra vinnumarkaði í Ósló, Gautaborg og Kaupmannahöfn þar sem ferðatími milli endastöðvanna er skemmri en þrjár klukkustundir;
- nýtt Intercitykerfi sem tengir millisvæðin við stærri vinnumarkaði. Fyrir vikið fá allir, óháð búsetu, aðgang að því sem svæðið hefur upp á að bjóða; störfum, háskólum, menningu og náttúru svo eitthvað sé nefnt,
- allir vöruflutningar á vegum verði færðir yfir á járnbrautir eftir því sem kostur er. Áreiðanlegar og umhverfisvænar samgöngur stuðla að hnattrænni samkeppnishæfni atvinnulífsins og eru nauðsynlegar til að ná markmiðum landanna í umhverfismálum;
- háhraðalestir milli höfuðborga Skandinavíu verði í raunverulegri samkeppni við flugferðir farþega á milli umræddra borga;
- sameiginleg áætlanagerð Norðmanna, Svía, Dana og jafnvel Finna um byggingu járnbrautakerfis yfir landamæri og samræmingu á regluverki.

Í starfi nefndarinnar að norrænum samgöngumálum hefur komið í ljós að ríkisstjórnirnar virðast tregar til að semja um almennar norrænar áætlanir og stefnumótanir en auðveldara virðist vera að hugsa verklega, oft tvíhliða, ef um tilteknar fjárfestingar eða leiðir er að ræða. Nefndirnar hafa því ákveðið að einbeita sér að aðgerðum á ákveðinni leið, það er frá Ósló gegnum Gautaborg til Kaupmannahafnar.

Norðurlandaráð

#### Tilmæli 5/2015

Fyrri skjalsnúmer:  
A 1639/näring

Fjallað um í:  
Efnahags- og viðskiptanefnd

Málsnúmer 14-00322-6

## 5. Niðurstaða

Efnahags- og viðskiptanefnd Með hliðsjón af framangreindu leggja efnahags- og viðskiptanefnd og umhverfis- og náttúruauðlindanefnd til Efnahags- og viðskiptanefnd að

Norðurlandaráð beini þeim tilmælum til ríkisstjórna Noregs, Svíþjóðar og Danmerkur

að vinnuhópur verði skipaður, eins fljótt og unnt er, sem hafi það hlutverk að kanna nánar þjóðhagslega arðsemi af og forsendur fyrir því að byggja háhraðalestarkerfi á leiðinni milli Óslóar, Gautaborgar og Kaupmannahafnar. Verkefnið feli í sér að leggja til ólíkar leiðir til fjármögnunar á mannvirkinu og drög að tímaáætlun verksins.

að þegar greiningarvinnu er lokið, greini ríkisstjórnirnar þrjár Norðurlandaráði frá skilyrðum sem þarf að fullnægja áður en þær telja sig reiðubúnar til að hefja eiginlegar viðræður um sameiginlega uppbyggingu smíðar á háhraðalestarkerfi í hverju landi um sig.

Efnahags- og viðskiptanefnd

Maríuhöfn, 27. janúar 2015

### **Efnahags- og viðskiptanefnd**

*Anders Eriksson (ÅF)*

*Eero Suutari (saml)*

*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)*

### **Umhverfis- og náttúruauðlinda- nefnd**

*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)*

Norðurlandaráð

### **Tilmæli 5/2015**

Fyrri skjalsnúmer:

A 1639/näring

Fjallað um í:

Efnahags- og viðskiptanefnd

Málsnúmer 14-00322-6