



## A 1755/tillvæxt

Flytjandi	Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin
Afgreiðsla	Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin

**Nefndartillaga um stefnu í samgöngumálum á Norðurlöndum****Tillaga**

Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin leggur til að

Norðurlandaráð beini þeim tilmælum til ríkisstjórna Norðurlandanna

*að ræða án skilyrða ólíkar fjármögnunarleiðir til þess að ná fram þjóðhagslega hagkvæmum fjárfestingum yfir landamæri ríkjanna;*

*að setja á stofn norrænan sjóð (hugsanlega undir stjórn Norræna fjárfestingabankans) í því skyni að fjármagna úttektir, greiningar og skipulagsvinnu sem varða innviði samgangna yfir landamæri norrænna ríkja eða milli Norðurlanda og grannsvæðanna;*

*að endurreisa ráðherranefnd samgöngumála, með megináherslu á aðgerðir sem stuðla að hagvexti og grænum umskiptum, þ.e.a.s. hvernig megi stuðla að flutningi fólks og varnings innan Norðurlanda, hvernig megi bæta umskiptin frá vegum til lesta og skipa, sem og stafrænni væðingu og tengingu ferðamáta og tæknilausna í og á milli landanna. Ráðherranefndin gæti verið til bráðabirgða í afmarkaðan tíma en að þeim tíma liðnum mætti leggja mat á formlegt samstarf áður en ákvörðun um hugsanlegt framhald væri tekin.*

*að lagningu tvöfalds lestarspors á leiðinni Ósló–Gautaborg verði bætt inn í samgönguáætlanir landanna (Noregur og Svíþjóð);*

*að greina og gera áætlanir í sameiningu um stækkun hafna og lestarkerfa fyrir fyrst og fremst vöruflutninga í norðri (Noregur, Svíþjóð og Finnland);*

*að fela yfirvöldum samgöngumála það verkefni að sameinast um aðferðir við meðferð gagna og greiningu til að tryggja að stjórnvöld í löndunum hafi (sama/sambærilegan) skipulagsgrundvöll í pólitískri forgangsöröðun ríkisstjórnanna;*

*að byggja fjárfestingar sínar á þjóðhagslegri hagkvæmni án tillits til þess hvort fjárfestingarnar nái yfir landamæri ríkja eður ei;*



*að fela yfirvöldum samgöngumála það verkefni að skoða sérstaklega möguleika varðandi innviði samgangna yfir landamæri og að taka þessa möguleika með í samgönguáætlunum landanna þar sem slíkt er talið þjóðhagslega hagkvæmt (byggt á samræmdri sýn á hvernig þjóðhagsleg hagkvæmni er reiknuð). Jafnframt ættu stjórnvöld ávallt að gera kröfu um að allar samgönguáætlanir landanna skuli innihalda kafla þar sem á uppbyggilegan hátt er fjallað um innviði samgangna yfir landamæri.*

*að samræma eins skjótt og kostur er samgönguáætlanir landanna eða sambærileg skipulagstæki þannig að hugsanleg sameiginleg áætlanagerð og samráð milli landanna gangi greiðar fyrir sig;*

*að samhæfa sjónarmið sín með tilliti til endurskoðunar á TEN-T korti ESB yfir forgangsleiðir og hlið, einkum hvað varðar norðursvæðin;*

*að útbúa „hvítbók“ eða stefnu um áform í samgöngumálum á Norðurlöndum, með Norðurlöndin og sameiginlega hagsmuni Norðurlanda í huga. Sjónarhornið þarf ekki að varða samgöngur yfir landamæri sérstaklega heldur hið samnorræna.*

*að láta fram fara sameiginlega útreikninga á hagkvæmni þess að efla fjárfestingar í innviðum milli höfuðborga Norðurlandanna, fyrst og fremst með tilliti til lestarsamgangna;*

*að skoða saman samfélagslega hagkvæmni þess að efla samgöngur til austurs og vesturs í jafnt flugi sem á vegum og með lestum;*

*að koma á í sameiningu umgjörð eða hvetjandi efnahagslegum ramma/styrkjum sem gera ferjusiglingar á samkeppnismarkaði mögulegar milli Norðurlandanna á svæðum þar sem auka má vöruflutninga og þar sem flutningar á vegum/með lestum eru ekki valkostur;*

*að láta fram fara sameiginlega úttekt á hvernig megi leysa flöskuhálsa um leið og atvinnulíf og vinnumarkaður í dreifbýli þróast með því að bæta við samhliða eða öðrum samgönguleiðum.*

### **Aðdragandi**

Á Norðurlöndum búa alls rúmlega 26 milljónir manna en löndin hafa efnahagslegan styrk sem samsvarar því sem Rússland, Brasilía og Kanada hafa (samanlögð verg þjóðarframleiðsla). Norðurlöndin búa einnig yfir gríðarlegri gnótt náttúruauðlinda sem ekki síst ESB er háð. Norðurlöndin eru auk þess helstu viðskiptaþjóðir hver annarrar. Viðskiptin innan Norðurlanda samsvara meiru en viðskiptin við Kína, Indland, Rússland, Brasilíu, Bretland, Frakkland og Bandaríkin samanlagt. Um leið eru hagkerfi Norðurlanda verulega háð útflutningi og þar með góðum samgöngum. Þetta á bæði við um þungu hráefnin (fisk, málm, timbur/pappírsmassa) sem Norðurlönd flytja út en einnig vörur sem litlu og meðalstóru fyrirtækin (sem eru 85% allra fyrirtækja á Norðurlöndum) þurfa að koma til sinna viðskiptavina.



Einnig nýta íbúar Norðurlanda öll Norðurlöndin í óvenjulega miklum mæli. 70.000 íbúar Norðurlanda fara reglubundið í og úr vinnu yfir norræn landamæri og 5.000 einstaklingar flytja búferlum milli norrænna ríkja í hverjum mánuði. Þetta eru óvenjulega margir í samanburði við aðra alþjóðlega fólksflutninga.

Norrænu forsætisráðherrarnir lýstu því yfir að Norðurlönd eigi að vera samþættasta svæði í heimi. Á mörgum sviðum er staðan slík nú þegar. Svið samgöngumála er þó ekki eitt þeirra. Þar má enn finna marga ónýtta möguleika.

Í Helsingforssamningnum kveður á um í 26. gr. að „*Samningsaðilar skulu leitast við að treysta það samstarf sem áður er hafið í samgöngumálum, svo og reyna að auka það samstarf í þeim tilgangi að auðvelda samgöngur og vöruskipti milli landanna og finna hagkvæma lausn þeirra vandamála sem kunna að vera á þessu sviði*“,

sem og í 27. gr. „*Gerð samgönguleiða um landsvæði tveggja eða fleiri samningsaðila skal framkvæmd með samráði milli hlutaðeigandi aðila.*“

Þar sem ráðherranefnd samgöngumála (MR-T) var lögð niður 2005 vantar í dag skipulagðan vettvang fyrir samráð milli norrænu ríkisstjórnanna þegar kemur að málum sem varða innviði yfir landamæri frá norrænu sjónarhorni. Norðurlandaráð telur hér skorta verulega á. Fundir samgönguráðherra sem haldnir eru í norrænbaltnesku samstarfi eru ekki stefnumótandi eða ákvörðunarbærs eðlis. Öll önnur samskipti eru tilfallandi og verkefnatengd.

Samstarf milli yfirvalda samgöngumála á Norðurlöndum hefur þó verið í gangi lengi en hefur þetta samstarf og þeir sem að því koma fengið þær forsendur og verkefni sem þeir þurfa til að greina, forgangsraða og skipuleggja norrænt samstarf um innviði með kortið yfir öll Norðurlöndin sem viðmið?

Það er mat Norðurlandaráðs að ef norrænir innviðir samgangna hefðu verið samhæfðir betur og bætt við þá samkvæmt þörfum samtímans, hefði mátt auka hagvöxt um leið og draga hefði mátt úr losun og ná loftslagsmarkmiðum á auðveldari hátt. Þörfin ætti að vera mest að hluta til á Norðurkollu (vörur í íslausa höfn og öfugt), á Mið-Norðurlöndum (vörur til hafnanna í Þrándheimi/Mo í Rana/Umeå/Vasa og öfugt) sem og milli Óslóar og Kaupmannahafnar, í gegnum Gautaborg (vöru- og fólksflutningar) og Óslóar–Stokkhólms.

### **Vinna Norðurlandaráðs að samgöngumálum**

Norðurlandaráð hefur um margra ára skeið saknað vettvangs fyrir samráð og skipulag varðandi innviði samgangna yfir landamæri á Norðurlöndum. Norðurlandaráð hefur í fáein skipti haft tækfæri til að hitta einn eða fleiri norræna samgönguráðherra, eða varamenn þeirra, en hefur séð að sjónarhorn þeirra snýr fyrst og fremst að eigin landi, þrátt fyrir að bæði þarfir og óskir atvinnulífs og landamærasvæða nái oft yfir landamæri ríkjanna. Það samstarf og samráð sem fer fram bæði til bráðabirgða og í



verkefnum yfir landamæri á erfitt uppdráttar í samkeppni við það sem bara fer fram í hverju landi fyrir sig.

Norðurlandaráð ákvað vorið 2017 að setja fram stefnu og stöðuskjal um samgöngur og samstarf í samgöngumálum á Norðurlöndum. Vinnan fór fram í nánú samráði við flestar landamæranefndir Norðurlanda (norræn landamærasvæði og sveitarfélög).

Þessi nefndartillaga er byggð á stöðuskjali sem var samþykkt af Norrænu hagvaxtar- og þróunarnefndinni 20. september 2017 í Reykjavík.

#### *Eldri tilmæli Norðurlandaráðs í samgöngumálum*

Á undanförunum árum hefur Norðurlandaráð haft nokkur tilmæli í samgöngumálum:

#### **Nefndartillaga um járnbrautakerfi í þágu hagvaxtar og gæða andrúmslofts**

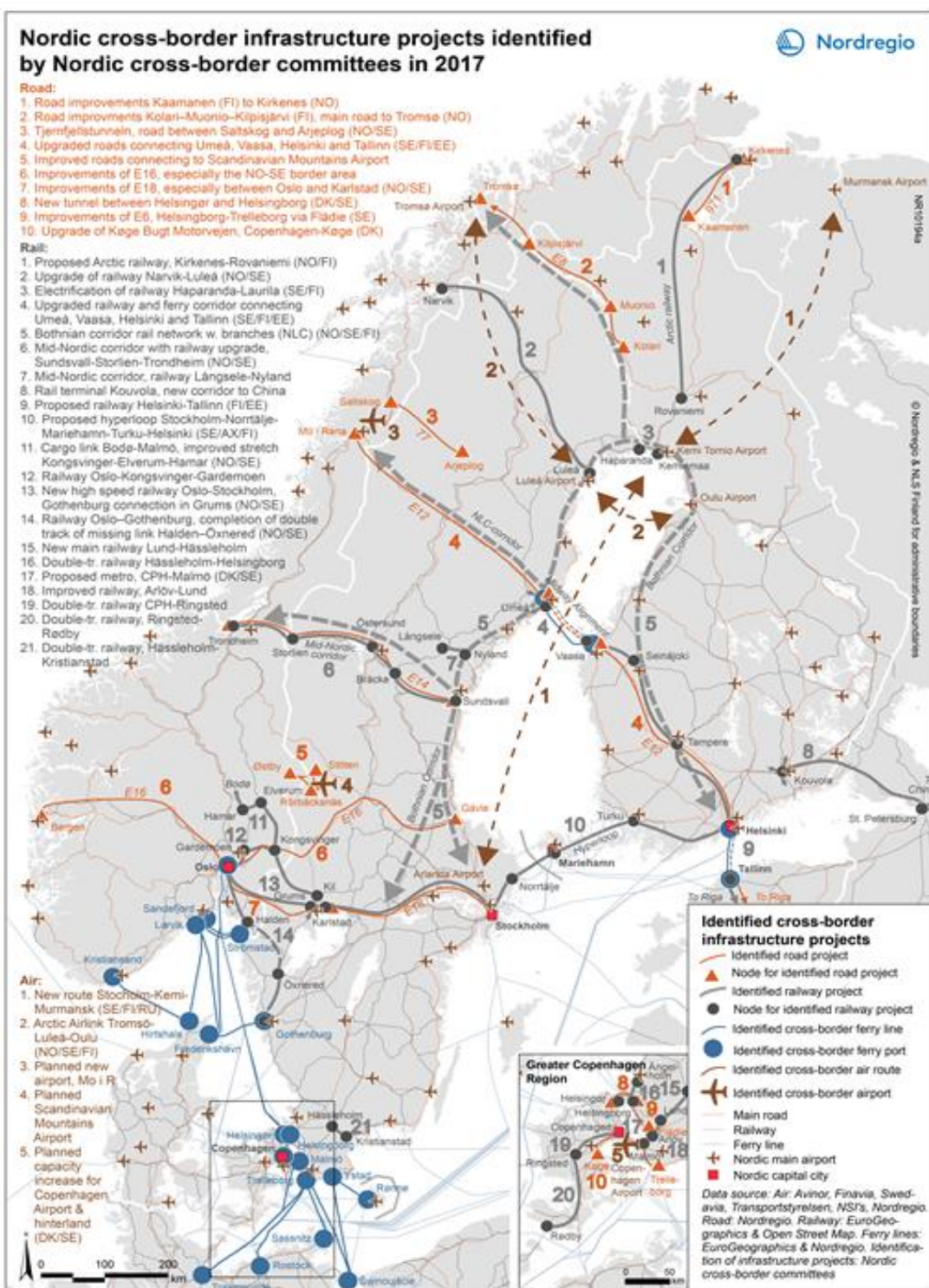
<http://www.norden.org/is/nordurlandarad/thingmal/a-1639-naering>

#### **Nefndartillaga um aðgerðir til að auðvelda innleiðingu brennisteinstilskipunar ESB**

<http://www.norden.org/is/nordurlandarad/thingmal/a-1593-miljoe>

#### **Nefndartillaga um að efla samstarf um grunnvirki og umhverfi í samgöngumálum**

<http://www.norden.org/is/nordurlandarad/thingmal/a-1568-miljoe>



Kort ný norrænna landamæranefnda yfir greindar flutningsleiðir yfir landamæri með ferjum, flugvélum, á vegum og með lestum (Nordregio 2017)

<http://www.nordregio.se/en/Maps/o6-Transport/Nordic-cross-border-infrastructure-projects-identified-by-Nordic-cross-border-committees-in-2017/>



## Sjónarmið nefndarinnar

### 1 Fjármögnunarkostir

Margar þeirra samgönguleiða sem eru ofarlega á baugi milli Norðurlandanna eru á beinan eða óbeinan hátt þjóðhagslega hagkvæmar og í mjög miklum mæli sjálfbærar fjárhagslega allt eftir því hvaða fjármögnunarleið er valin.

Bæði Eyrarsundsbrúin og Svínasundsbrúin voru fjármagnaðar með ólíkum fjármögnunarleiðum, með gjaldtöku fyrir notkun til þess að endurgreiða allan eða hluta kostnaðarins við fjárfestinguna. Norrænu ríkisstjórnirnar þurfa því að ræða án skilyrða mismunandi fjármögnunarleiðir til þess að þjóðhagslega hagkvæmar fjárfestingar í samgöngum sem ná yfir landamæri skuli ekki sí og æ lenda á eftir í forgangsröðun í samkeppni við fjárfestingar með beinum fjárveitingum og hreinar innanríkisfjárfestingar.

Norræni fjárfestingabankinn (NIB) hefur með góðum árangri lagt sitt af mörkum til fjármögnunar margra stórra verkefna við uppbyggingu innviða á og utan Norðurlanda, sem öll hafa verið þjóðhagslega hagkvæm, en sem að öllum líkindum hefðu ekki orðið að veruleika með hefðbundinni fjárfestingu með fjárveitingu úr ríkissjóði.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar ræði án skilyrða ólíkar fjármögnunarleiðir til þess að ná fram þjóðhagslega hagkvæmum fjárfestingum yfir landamæri ríkjanna.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar setji á stofn norrænan sjóð (hugsanlega undir stjórn Norræna fjárfestingabankans) í því skyni að fjármagna úttektir, greiningar og skipulagsvinnu sem varða innviði samgangna yfir landamæri norrænna ríkja eða milli Norðurlanda og grannsvæðanna.

### 2 Endurreisn norrænnar (til bráðabirgða) ráðherranefndar samgöngumála

Björn Hasselgren og Anna Lundgren í Konunglega tækniháskólanum í Stokkhólmi fengu árið 2016 það verkefni hjá eftirlitsnefnd Norðurlandaráðs að útbúa skýrslu til að skoða afleiðingar þess að ráðherranefnd samgöngumála (MR-T) var lögð niður 2005. Í skýrslunni, „Gränsöverskridande transportplanering i Norden – Utvärdering av det nordiska samarbetet kring transporter och transportinfrastruktur“ (ASP 2016/755) („Skipulag samgangna yfir landamæri á Norðurlöndum – Mat á norrænu samstarfi um samgöngur og innviði samgangna“), greina Björn Hasselgren og Anna Lundgren frá aðdraganda ákvörðunarinnar um að leggja niður ráðherranefnd samgöngumála 2005 og hvað mætti nú gera í staðinn.

Skýrslan byggir á viðtölum við hlutaðeigandi aðila. Þó er þess getið að erfitt hafi reynst að ná til einstaklinga sem unnu í ráðherranefnd samgöngumála fyrir árið 2005. Skýrslan gefur til kynna að unnið hafi verið með mál sem ekki hafi verið talin skipta miklu máli í norrænu samstarfi, meðal annars umferðaröryggismál. Hins vegar lítur ekki út fyrir að unnið hafi verið með innviði samgangna frá sjónarhóli stefnumótunar eða hagvaxtar. Tungumálahindranir gætu einnig hafa stuðlað að því að ráðherranefndin var ekki talin viðeigandi. Þó er þess getið í skýrslunni að víða í



kerfinu séu uppi efasemdir um hugmyndina um nýtt skriffinnskubákn eða formlegt skipulag í kringum norrænt samstarf í samgöngumálum. Um leið sér Norðurlandaráð að verulega skortir á heildstæða hugsun og norræna samræmingu um hagvaxtarskapandi aðgerðir í samgöngumálum.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar endurreisi ráðherranefnd samgöngumála, með megináherslu á aðgerðir sem stuðla að hagvexti og grænum umskiptum, þ.e.a.s. hvernig megi stuðla að flutningi fólks og varnings innan Norðurlanda, hvernig megi bæta umskiptin frá vegum til lesta og skipa, sem og stafrænni væðingu og tengingu ferðamáta og tæknilausna í og á milli landanna. Ráðherranefndin gæti verið til bráðabirgða í afmarkaðan tíma en að þeim tíma liðnum mætti leggja mat á formlegt samstarf áður en ákvörðun um hugsanlegt framhald væri tekin.

### 3 Tvöfalt lestarspor á leiðinni Ósló–Gautaborg (–Kaupmannahöfn)

Löndin hafa mikinn metnað um að draga úr losun, um leið og hlutfall þungaflutninga á vegum hækkar verulega. Losun frá samgöngum nemur í dag 1/3 af allri losun í Noregi og eykst um 30% á ári. 6 milljón bifreiðar og 700.000 vörubifreiðar fara árlega um Svínasundsbrúna (50% allra flutninga á vegum í Noregi). 66% alls innflutnings til Noregs kemur um höfnina í Gautaborg. 93% þessa varnings er flutt á vegum til og innan Noregs.

Hraðlestir (250 km/klst) á tveimur sporum (annað fyrir farþegaflutninga og hitt fyrir vöruflutninga) milli Óslóar og Gautaborgar jyki verulega aðgengi og bætti umhverfið. Tvöfalt lestarspor alla leið fæli í sér þreföldun flutningsgetu á leiðinni.

Lestarleiðin Gautaborg–Ósló er ekki með í samgönguáætlunum landanna í dag. Sú úttekt sem nú fer fram á aukinni flutningsgetu á leiðinni er með verulega lítinn metnað og fæli bara í sér lítinn tímasparnað. Leggja þarf mun meiri metnað í málið. Ef fjármögnun stækkunar á leiðinni er vandamál mætti íhuga að nota leið í stíl við þá sem notuð var við smíði Eyrarsundsbrúarinnar eða Svínasundsbrúarinnar.

**Tillaga** Að lagningu tvöfalds lestarspors á leiðinni Ósló–Gautaborg verði bætt inn í samgönguáætlanir Noregs og Svíþjóðar.

### 4 Innviðir samgangna á Norðurkollu

Hafnargeta í Narvík er nú fullnýtt og því er nauðsynlegt að íhuga þörfina á fleiri höfnum í Norður-Noregi með lestartengingu við norðurhluta Svíþjóðar og/eða Finnlands. Tromsö er stærsta fiskveiðihöfn Noregs og helmingur innflutnings til Svíþjóðar er fiskur. Stækkun hafna í Norður-Noregi gæti aukið verulega fiskflutninga með lestum í stað vörubifreiða, stýtt ferðatíma á markaðina, sem og skapað möguleika á vinnslu sjávarfangs í Svíþjóð og Finnlandi.

Jafnframt liggja fyrir óskir og hugmyndir um lestarsamgöngur milli Norður-Finnlands og Norður-Noregs/Norður-Íshafs/Íslausra hafna, með mörgum ólíkum leiðarkostum (jafnvel án þess að fara í gegnum Svíþjóð). Ekki síst eru það útflutningsþarfir skógar- og námaíðnaðarins sem væri hægt að koma til móts við með slíkum fjárfestingum í innviðum. Samgönguráðherrar Noregs og Finnlands hafa þegar hafið viðræður um lagningu lestarspors milli Kirkenes og Rovaniemi.



Jafnvel væntanleg Norðausturleið til og frá Asíu bendir til mikilla möguleika í framtíðinni fyrir hafnir í Norður-Noregi, tengt góðum innviðum til Bottensjön og norðurhluta Svíþjóðar og Finnlands. Með nýjum eða stækkuðum höfnum í Norður-Noregi og bættum lestarsamgöngum til þeirra, bæði frá norðurhluta Svíþjóðar og norðurhluta Finnlands mætti auka verulega þungavöruflutninga úr norðri og stytta ferðatímann. Ef leiðin verður gerð nútímaleg og skilvirk geta hafnir og járnbrautir í Norður-Noregi jafnvel orðið aðalleiðir innflutnings/útflutnings milli Asíu og Sankti Pétursborgar.

**Tillaga** Að ríkisstjórnirnar í sameiningu greini og geri áætlanir um stækkun hafna og lestarkerfa fyrir fyrst og fremst vöruflutninga í norðri.

### **5 Aukin verkefni handa yfirvöldum samgöngumála í löndunum**

Að loknum fundi Norðurlandaráðs og samgönguráðherranna 9. nóvember 2016 og fundarins í kjölfarið milli framkvæmdastjóra samgöngustofa landanna, hafa verið settar fram auknar væntingar til samstarfs stjórnvalda á Norðurlöndum í samgöngumálum. Æskilegt væri ef stjórnvöld gætu sammælst um hvernig nota skuli spágögn um samgöngumál og hvernig nota skuli þessi gögn á slíkan hátt í greiningarvinnu að allar ríkisstjórnirnar hefðu sömu forsendur til að meta arðsemi fjárfestinga í mismunandi verkefnum yfir landamæri.

Það eru einnig stjórnvöld sem hafa forsendur til að láta fara fram greiningu á því sem vert er að leggja áherslu á með tilliti til þjóðarhags, sem og að leggja til að einnig fjárfestingar yfir landamæri Norðurlanda séu teknar með í samgönguáætlunum landanna. Á sama hátt eru það stjórnvöld sem hafa forsendur til að samræma vinnu með samgönguáætlanir landanna þannig að ríkisstjórnir norrænu landanna hafi samanburðarhæfan grundvöll á sama tíma.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar feli yfirvöldum samgöngumála það verkefni að sameinast um aðferðir við meðferð gagna og greiningu til að tryggja að stjórnvöld í löndunum hafi (sama/sambærilegan) skipulagsgrundvöll í pólitískri forgangsroðun ríkisstjórnanna.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar byggi fjárfestingar sínar á þjóðhagslegri hagkvæmni án tillits til þess hvort fjárfestingarnar nái yfir landamæri ríkja eður ei.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar feli yfirvöldum samgöngumála það verkefni að skoða sérstaklega möguleika varðandi innviði samgangna yfir landamæri og að taka þessa möguleika með í samgönguáætlunum landanna þar sem slíkt er talið þjóðhagslega hagkvæmt (byggt á samræmdri sýn á hvernig þjóðhagsleg hagkvæmni er reiknuð). Jafnframt ættu stjórnvöld ávallt að gera kröfu um að allar samgönguáætlanir landanna skuli innihalda kafla þar sem á uppbyggilegan hátt er fjallað um innviði samgangna yfir landamæri.





**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar samræmi eins skjótt og kostur er samgönguáætlanir landanna eða sambærileg skipulagstæki þannig að hugsanleg sameiginleg áætlanagerð og samráð milli landanna gangi greiðar fyrir sig.

## **6 Sameiginleg norræn afstaða gagnvart ESB (TEN-T)**

ESB hefur útbúið kort sem lýsir helstu flutningaleiðum og hliðum sambandsins (Trans European Network-Transportation, TEN-T). Að vera hluti helstu samgönguleiða getur átt eftir að skipta máli varðandi möguleika á fjármagni frá ESB sem stuðningi við fjármögnun fjárfestinga í samgöngum. Þó eru innviðir samgangna áfram málefni landanna á grundvelli forgangsröðunar í löndunum.

Núverandi kort yfir samevrópska flutninganetið (TEN-T) er frá árinu 2013. Kortið skal þó endurskoða árið 2021. Fyrir tíma núgildandi TEN-T korts var norræn-baltneskt samráð þar sem náð var samstöðu um ákveðnar tillögur um helstu leiðir og hlið. Í þeirri TEN-T áætlun sem gildir í dag eru engar forgangsléiðir norðan við höfuðborgirnar Ósló–Stokkhólm–Helsinki. Norðan við þessa staði er strjálbýlt en magn náttúruauðlinda/varnings mjög mikið. Hvað þetta varðar er um að ræða sameiginlega hagsmuni Noregs, Svíþjóðar og Finnlands. Ríkisstjórnunum gefst því í sameiningu tilefni til að íhuga hvort ekki jafnvel nokkrar/ein hver norræn samgönguleið væri þess virði að semja um hana inn í endurskoðaða TEN-T kortið frá árinu 2021 og að norrænu (og baltnesku) ríkisstjórnirnar ættu einnig að þessu sinni að ræða saman um sameiginlega forgangsröðun fyrir væntanlegar samningaviðræður ESB.

**Tillaga** Að ríkisstjórnir Noregs, Svíþjóðar og Finnlands samhæfi sjónarmið sín með tilliti til endurskoðunar á TEN-T korti ESB yfir forgangsléiðir og hlið, einkum hvað varðar norðursvæðin.

## **7 Norræn „hvítbók“/stefna í samgöngumálum**

Norðurlöndin skortir heildstæða stefnu. Í dag fer fram almennt samstarf stjórnvalda sem er tengt ákveðnum verkefnum. Samráð fer einnig fram (án skuldbindinga) milli ráðherra í norrænu, norræn-baltnesku og ESB-samhengi. Þó skortir sameiginlega norræna stefnumótandi „hugsun“. Til þess að verða ekki af augljóslegri þjóðhagslegri hagkvæmni sem kæmi okkur öllum til góða, þurfa norrænu samgönguráðherrarnir, hugsanlega fyrir tilstilli stjórnvalda landa sinna, að útbúa „hvítbók“ eða stefnu í samgöngumálum á Norðurlöndum. Hvar ættu samgönguleiðirnar að vera á auðu korti af Norðurlöndum? Hvað ætti að stækka og bæta öllum til hagsbóta? Hvaða markmiðum ættum við í sameiningu að stefna að? Hvar er þörf á aukinni afkastagetu með tilliti til hafna, flugvalla/flugleiða, vega og lestarsamgangna? Er hugað jafn vel að samgöngum til austurs og vesturs og samgöngum til norðurs og suðurs? Nýtum við öll tækifæri Norðurlanda í dag? Hvernig getum við átt samstarf um stafræna tækniþróun og tengingu ferðamáta og þjónustu?

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar útbúi „hvítbók“ eða stefnu um áform í samgöngumálum á Norðurlöndum, með Norðurlöndin og sameiginlega hagsmuni Norðurlanda í huga. Sjónarhornið þarf ekki að varða samgöngur yfir landamæri sérstaklega heldur hið samnorræna.



## 8 Efling samgangna milli höfuðborga Norðurlandanna

Lestarsamgöngur milli höfuðborga Norðurlanda eru í dag ekki eins og best verður á kosið. Lestarferð milli höfuðborga landanna (Óslóar, Stokkhólms, Kaupmannahafnar) tekur mun lengri tíma og á minni hraða en lestarferð í almennri innanríkisumferð. Munurinn tengist á engan hátt vegalengdum eða tækni. Ekki heldur fjölda íbúa eða flæði viðskipta. Ástæðan er sú að áfangastaðir í útlöndum eiga erfitt með að keppa við innanríkisumferðina þegar ríkisstjórnirnar þurfa að forgangsraða fjárfestingum sínum.

**Tillaga** Að norrænu ríkisstjórnirnar láti fram fara sameiginlega útreikninga á hagkvæmni þess að efla fjárfestingar í innviðum milli höfuðborga Norðurlandanna, fyrst og fremst með tilliti til lestarsamgangna.

## 9 Efling samgangna til austurs og vesturs og samgangna á Mið-Norðurlöndum

Jafnt Noregur sem Svíþjóð og Finnland hafa skipulag innviða að því er varðar lestir, vegasamgöngur og flug sem byggir að mestu á samgönguleiðum milli norðurs og suðurs innan eigin lands. Á margan hátt byggir þetta á gömlum hefðum og á að náttúruauðlindirnar er að finna í norðri á meðan útflutningsmarkaðirnir eru í suðri. Þetta tengist líka gömlum pólitískum óskum um að halda landinu saman og að teygja úr búsetu og stjórnun, sem og að tryggja skipulagslegar þarfir hersins. Í dag ætti að vera tækifæri til að skoða einnig nánar samgönguleiðir milli austurs og vesturs, bæði í norðri og suðri en ekki hvað síst á Mið-Norðurlöndum. Með því að greiða fyrir samgöngum til austurs og vesturs er hægt að ná fram hagkvæmni, ekki síst fyrir vöruflutninga á heimsmarkað. Á þann hátt er einnig stuðlað að tengingu svæða sem í dag eru jaðarsvæði í heimalöndum sínum en sem með bættum samgöngum til austurs og vesturs verða skyndilega nær miðju Norðurlanda sem heildar. Í dag er til ónýtt hafnaraðstaða, sem ekki er hægt að nýta vegna þess að samgöngur þangað frá grannríkjunum gera það ekki fjárhagslega/tímalega forsvaranlegt, um leið og ónóg hafnaraðstaða er í öðrum höfnum en innviðir samgangna þangað eru góðir.

**Tillaga** Að ríkisstjórnirnar skoði saman samfélagslega hagkvæmni þess að efla samgöngur til austurs og vesturs í jafnt flugi sem á vegum og með lestum.

## 10 Tengid Norðurlöndin sjóleiðina

Norðurlöndin hafa áður haft þéttara net ferjusamgangna milli landanna. Samhliða sífellt ódýrara flugi og að dregið hefur verið úr sölu tollfrjáls varnings hafa sífellt fleiri leiðir lent í rekstrarerfiðleikum eða hafa verið lagðar niður. Ferjusamgöngur geta einnig verið mikilvægar samgönguleiðir fyrir vöruflutninga milli hluta Norðurlandanna sem hafa ekki aðrar fjárhagslega eða umhverfislega forsvaranlegar leiðir. Á sumum svæðum Norðurlanda, ekki síst yfir Eystrasaltið og á og til/frá Norður-Atlantshafi, eru skipasiglingar eini valkosturinn við flugsamgöngur.

**Tillaga** Að norrænu löndin komi á í sameiningu umgjörð eða hvetjandi efnahagslegum ramma/styrkjum sem gera ferjusiglingar á samkeppnismarkaði mögulegar milli Norðurlandanna á svæðum þar sem auka má vöruflutninga og þar sem flutningar á vegum/með lestum eru ekki valkostur.



## 11 Nýjar samgönguleiðir eru góð byggðastefna

Ákveðnar samgönguleiðir á Norðurlöndum eru undir of miklu álagi í dag. Um leið eru möguleikar á að þróa frekar nokkrar litlar leiðir, bæði til að létta á stærri leiðum en einnig sem leið til að örva atvinnulífið og búsetu á ákveðnum dreifbýlum svæðum. Ríkisstjórnirnar ættu því ekki eingöngu að horfa til magns frá sjónarhorni landanna, heldur einnig skoða möguleika til byggðapróunar á öðrum landamærasvæðum. Á þann hátt er bæði hægt að auka umferð í heild og þróa dreifbýl svæði.

**Tillaga** Að norrænu löndin láti fram fara sameiginlega úttekt á hvernig megi leysa flöskuhálsa um leið og atvinnulíf og vinnumarkaður í dreifbýli þróast með því að bæta við samhliða eða öðrum samgönguleiðum.

Stokkhólmi, 24. janúar 2018

*Arto Pirttilahti (cent)*

*Håkan Svenneling (V)*

*Henrik Brodersen (DF)*

*Juhana Vartiainen (saml)*

*Juho Eerola (saf)*

*Katri Kulmuni (cent)*

*Lena Asplund (M)*

*Mikael Staffas (Lib)*

*Nils Aage Jegstad (H)*

*Orla Hav (S)*

*Pyry Niemi (S)*

*Robert Halef (KD)*

*Ruth Mari Grung (A)*

*Solfrid Lerbrekk (SV)*

*Solveig Sundbø Abrahamsen (H)*

*Stein Erik Lauvås (A)*

*Tony Wikström (ÅSD)*