

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:870

av Isak From och Helén Pettersson i Umeå (båda S)

Nordiskt samarbete för de öst-västliga kommunikationerna

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av nordiskt samarbete för de viktiga öst-västliga kommunikationerna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Kvarkestrafikens betydelse för norra och mellersta Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Med basnäringen som grund har många företag utvecklats och etablerat sig på den nationella och internationella arenan. Universitetet i Norrbotten och Västerbotten har skapat en grogrund för utveckling och etablering av kunskapsintensiva företag med kopplingar runt om i världen, inte minst i öst-västlig riktning.

Näringslivsstrukturen är starkt kopplad till den växande råvaruindustrin. Ett flertal industriföretag finns därutöver etablerade, vilka producerar mot en internationell marknad. I hela norra Sverige växer besöksnäringens andel av näringslivsstrukturen. Norra Sverige har fortsatt industriell tillväxt och norra Sveriges basindustrier är dessutom viktiga leverantörer av produkter till konsumenter inom övriga EU och av insatsvaror för vidare förädling vid industrier i hela världen. Gruvnäringen och de skogsbaserade näringarna investerar nu för fullt. Boliden bygger t.ex. ut anrikningsprocessen för ca 250 miljoner kronor och har under året öppnat Kankbergsgruvan för brytning av guld och silver. På energisidan sker stora investeringar inom bioenergi och vindkraft. I inlandet satsas på förnybar energi som vindkraft och bioenergi. Flera gruvetableringar är i olika stadier av genomförande,

närmast och störst bedöms IGE Nordics nickelfyndighet i Rönnbäcken Tärnaby vara. Besöksnäringen har stora planerade investeringar i Hemavan/Tärnaby, Kittelfjäll och Borgafjäll. Export och import hänger ihop.

De länder och regioner som vi exporterar mycket till tenderar också att vara stora avseende vår import. Exportindustrin är dessutom i hög utsträckning beroende av importflöden för slutprodukten. Råvaror och produkter som exporteras, förädlas och importeras är beroende av snabba och effektiva transporter.

Flera funktionella arbetsmarknadsregioner vidgas. I norra delen av landet kan man inte minst ur ett gruv- och besöksnäringssperspektiv se en framtida arbetsmarknadsregion som inkluderar Finland, men också Norge och i viss mån Ryssland. Resor och transporter ökar också över landgränserna i nordligaste Sverige. Besöksområdena i norska och svenska fjällvärlden blir allt mer sammanhängande.

För utveckling av samtliga näringar är infrastrukturen viktig. Inte minst finns det stora möjligheter för näringslivet om det öst-västliga kommunikationerna förbättrades. Den smalaste delen av Bottniska viken är Kvarken. Avståndet från kust till kust är 80 km och mellan de yttersta öarna endast ca 25 km. Det finns ett historiskt långt samarbete över Kvarken. De tre österbottniska landskapen har ca 450 000 invånare. Drygt 100 000 av dem har svenska som modersmål och många av de 350 000 personer som har finska som modersmål kan också svenska. Den svenska delen av samarbetsregionen omfattar 15 kommuner i Västerbottens län med 250 000 invånare och Örnsköldsviks kommun i Västernorrlands län med 60 000 invånare. I Västerbotten har befolkningen koncentrerats till kusten med mycket gles bosättning i inland och fjälltrakten. Fjälltrakterna har dock närheten till det mera tätbefolkade delarna i Helgeland och Nordland som en möjlig tillväxt faktor.

För att nå ytterligare förbättringar är förbindelsen över Kvarken en nyckelfråga.

Den finska regeringen har tillsatt en arbetsgrupp för att stärka arbetet och även EU-kommissionen har uttryckt stöd och är involverade i arbetet. Det vore på sin plats att Sveriges regering gjorde det samma.

I Österbotten pågår ett påtagligt arbete med att förbättra omlastningsmöjligheter i Vasa samt elektrifiering av järnvägen mellan Vasa och Seinejokk. Elektrifieringsarbetet har färdigställts under 2012 och beräknas ge förbättrade godsflöden. Färjetrafiken mellan Umeå och Vasa är i dag starkt begränsad, vilket gör att många transporter mot öststaterna och det inre av Ryssland väljer lastbil via omvägen förbi Haparanda.

Svenska transportstödet motverkar här underlaget för öst-västliga transportflöden.

Detta är i vissa fall olyckligt då en betydligt större transportmängd av ekonomiska skäl väljer hjulburna transporter med belastning på vägnät och miljö. En annan form av regionalt näringsstöd för transporter borde utarbetas där omlastningscentraler och stöd

till annan logistik underlättar en omställning till järnväg och båt. Trafiken över Kvarken har stor betydelse även för våra norska vänner och för dess industri, främst fiskeindustrin med deras marknader österut.

Umeå kommun och Vasa stad har bildat ett gemensamt rederiaktiebolag för att säkerställa färjetrafiken över Kvarken nu och i framtiden. Finska staten och region Västerbotten tillsammans med Umeå kommun har tagit riskerna och kostnaderna medan svenska staten mest har tittat på. EU anser att projektet är av stor vikt därför har Kvarkenstrafiken beviljats 6,1 miljoner euro. Pengarna är ämnade för det första skedet, då trafiken planeras. I nästa skede ska en ny färja upphandlas. Men det viktiga är ställningstagandet från EU. Beslutet gör att Kvarkenstrafiken finns med på listan med godkända projekt för flera år framåt.

Ny färja planeras

Färjan är en del av projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor som ska förena Norden med övriga delar av Europa i öst-västlig riktning. Projektet går nu in i sin andra fas då bland annat färjan och den landbaserade infrastrukturen byggs.

Men det rör sig om stora pengar. Hela projektet går på cirka 150 miljoner euro. Vasa stad och Umeå står för merparten av finansieringen, men också Finland och Sverige som stater förväntas delta nu.

EU brukar vara med på en 20-procentig andel, men kan i bästa fall stiga till 30 procent eftersom det i projektet finns mervärden i form av både miljövänlighet, samarbete mellan olika parter och det faktum att projektet är gränsöverskridande.

Wärtsilä torde förse fartyget med motor och kanske dessutom gå med som delägare i rederiet ifall fartyget kan användas som mannekäng för den nya teknologin.

Kvarkenfärjan om något kan kategoriseras som ett gränsöverskridande regionalt projekt av mycket stor nationell betydelse. Norra och mellersta Skandinavien är beroende av fungerande person- och fraktförbindelser över Kvarken, året runt. För näringslivet kan spin-off-effekterna bli betydande.

Detta borde avspeglas i ländernas intresse att delta i finansieringen av den nya Kvarkenfärjan.

Sex miljoner euro ska enligt Wasa Lines användas till redan gjorda investeringar i den färja som nu trafikerar mellan Vasa och Umeå, och en stor del av pengarna kommer att gå åt till en ny färja.

Till fortsättningen av projektet behövs ny finansiering. Där ingår en ny färja, nya bränsleterminaler, lite ombyggnad i hamnarna och stödpunkter lite längre från kusten. Det är dags att svenska regeringen vaknar; pengarna från EU räcker inte långt. Det första skedet beräknades kosta 20 miljoner euro av vilket EU-stödet alltså täcker sex

miljoner. Regionerna Österbotten och Västerbotten, kommunerna och näringslivet har engagerat sig hårt i trafiken. Finlands regering har sedan länge visat stort intresse för trafiken över Kvarken. Nu är det dags att svenska regeringen också visar att man tycker att kommunikationerna över Kvarken är viktiga. Den finländska regeringen är med, regionerna, kommunerna och näringslivet är med, så det vore utomordentligt märkligt om den svenska regeringen fortsätter att stå vid sidan om.

Att samarbetet kommit långt på kommunal nivå visar att kommunerna värderar trafiken högt. Det är mycket bra att kommunerna driver frågan men trafiken är av stor nationell betydelse och då borde svenska staten vara en aktivare part. Färjan är mycket viktig för både gods- och persontrafik, för utbyte och fortsatt samarbete över region- och nationsgränser. Färjan mellan Vasa och Umeå är det mest konkreta exemplet på samarbete över Kvarken. Det är ändå inte helt enkelt, landgränserna är ett hinder att övervinna. Att samarbeta kring logistiken och färjetrafiken har varit ett naturligt steg för Vasa och Umeå. Nu funderar städerna på nya samarbeten. Universitetsvärlden är en samarbetsfråga och specialistsjukvården en annan.

Mer och bättre järnväg

Det är angeläget att lyfta fram behovet av att öka tillgängligheten i stråket Umeå–Vännäs–Vindeln–Lycksele–Storuman–Tärnaby. Det finns stora samhällsvinster i att möjliggöra attraktiv persontrafik på järnväg, i första hand på sträckan Umeå–Lycksele som nu är i trafik, för att senare utökas till att även innefatta Storuman och i förlängningen förbättrade möjligheter mot Tärnaby och vidare till Mo i Rana.

En stor fördel vore om man förbättrade möjligheterna för gods till och från den isfria hamnen i Mo i Rana. Både befintligt nytt gods på sträckan Hällnäs–Lycksele–Storuman med sammankoppling av Inlandsbanan och stambanan med Botniabanan och så snart som möjligt en förlängning av Botniabanan skulle förbättra godsflöden och skapa förbättrade kommunikationer i hela norra Skandinavien.

Norge en del av regionen

Den stora utmaningen för att öka den öst-västliga rörligheten av varor och tjänster är att lyfta transportkorridoren, och på sikt en genomgripande förbättring av E12 mellan Umeå och Mo i Rana samt Krutfjällsvägen riksväg 73, särskilt delen från norska gränsen till E6 i Trofors. Förbättringar av E6 inom Helgeland är utlovade i den norska nationella transportplanen och är påbörjad i södra delen.

De finns stora möjligheter och är också viktigt för amerikansk export in i Ryssland, Indien, Kina och andra befolkningstäta områden österut.

Allt detta skulle gagna transporter över Kvarken. Det behövs bättre standard på E12 och en studie om att förlänga järnvägen till Norge eller från Norge till Storuman. Svensk politik behöver en nordlig dimension och en nordlig vision om hur vi kan utveckla de nordligaste regionerna i Europa.

En storflygplats i Mo i Rana och färjeförbindelserna över Kvarken är viktiga för hela norra Skandinavien, inte minst för vinterturismen med skidåkning i Hemavan och Tärnabyområdet. Bli det dessutom nya gruvor i området skulle även det vara en tillväxtfaktor.

För att åstadkomma förbättrad sammanbindning mellan det norska och svenska järnvägssystemet och få hög kvalitet på det öst-västliga transportstråket krävs på sikt en ny järnvägsförbindelse i regionen.

I det underlag som utarbetas för den nationella transportplanen i Norge har en sådan koppling aktualiserats; det är på tiden att även Sverige gör det samma. Trafikverket bör därför få i uppdrag att i sin planering lyfta in strategiskt viktiga kommunikationer med norska Nordland och Helgeland.

I utvecklingen mot en avancerad, kunskapsbaserad ekonomi blir investeringar i infrastruktur en allt viktigare konkurrensfaktor. En stabil förbindelse tvärs över Skandinavien från Finland genom Sverige är en nödvändighet satsning i det arbetet. Ett ökat nordiskt samarbete, såväl nationellt som regionalt, i dessa frågor utgör en viktig del i utvecklingen. Genom ökad nordisk infrastruktur och samverkan kan vi driva fram en gemensam linje för Sverige, Norge, Finland och Danmark.

En gemensam nordisk uppslutning för förbättrad infrastruktur i vår del av världen

Samarbete över gränserna är nödvändigt för att nå framgång i det arbetet. Regeringen behöver lägga fram ett konkreta förslag för att förmå det andra nordiska länderna att arbeta mot gemensamt mål när det gäller fasta förbindelser i form av viktiga väg- och järnvägssatsningar.

På så vis binder vi samman arbete på nordisk och nationell nivå med lokala och regionala initiativ i Österbotten, svenska och finska Lappland, Västerbotten och Helgeland och Nordlandsregionerna.

[Motionärernas namn]

Isak From (S)

Helén Pettersson i Umeå (S)