

Motion till riksdagen 2019/20:867

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Hållbar sjöfart

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningar för och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden (Particularly Sensitive Sea Area) blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av de avgifter som staten, genom myndigheterna, tar ut från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av förarbevis för att köra vattenskoter och andra snabbgående farkoster och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg, speciellt för inlandssjöfart, och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt tillgänglighet och lägsta möjliga utsläpp i bastrafiken för kommande trafikperiod i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Motionen föreslår åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan samt stimulera en ökad andel godstransporter med sjöfart.

Sjöfarten transporterar en stor majoritet av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfart är ett energieffektivt transportslag och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet där näringen står för en stor del av transportererna. På vissa sträckor är även passagerartransporter mycket viktiga. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är därför en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Regleringar inom sjöfarten sker till största delen i internationella forum. Framst är det FN-organet IMO (International Maritime Organization) som hanterar de internationella konventionerna. Det är viktigt att Sverige är pådrivande för en hållbar sjöfart, gällande såväl klimat och miljö som arbetsförhållanden.

Sjöfart är av naturen en global verksamhet som mest styrs av internationella regler. Sverige bör verka för att dessa internationella regler utvecklas och innebär en renare och sjystare sjöfart, t.ex. genom att stödja internationella konventioner i den riktningen. Även om Sverige har hårdare regler underlättar sådana konventioner genom att vi kan ställa krav även på utflaggade fartyg och internationella fartyg som anlöper svenska hamnar. Det visar framför allt på solidaritet och ansvarstagande även för övrig sjöfart.

Sverige har anslutit sig till ILO:s sjöarbetskonvention, vilket är positivt. Den tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg. Sverige har ett ansvar för att detta verkligen följs. Vänsterpartiet vill tillse att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ställs krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet.

Vänsterpartiet verkar för en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme att öka volymen på inrikes sjöfart.

En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina varor hållbart till världsmarknaden. Det finns även starka skäl att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Det säkrar den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen och inom industrin i övrigt. Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg (dvs. fartyg som är registrerade i länder

med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden.

Svensk sjöfart definieras av Trafikanalys som den del av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den svenskregrigerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Antalet svenskregrigerade fartyg har långsamt börja öka, sannolikt med anledning av den tonnageskatt som införts och den höga efterfrågan på sjöfart, men detta är inte en säker trend och vi måste se till att ökningen av inflaggning fortsätter och att vi får en stabil svenskflaggad fartygsflotta.

Ett omfattande utredningsarbete har tidigare genomförts i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Regeringen antog år 2015 En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin är ett inriktningsdokument med följande vision för fortsatt arbete: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Vänsterpartiet delar visionen i strategin och välkomnar att regeringen gett Havs- och vattenmyndigheten uppdraget att göra en uppföljning av strategin och utveckla indikatorerna för åtgärderna i den. I denna motion föreslår vi ytterligare åtgärder.

3 Finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet

För en utveckling av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Därutöver är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen, försvårar styrning mot våra trafik- och miljöpolitiska mål och leder till att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige. Regeringen bör utreda förutsättningar för och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4 Icke-fossila drivmedel inom sjöfarten

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten. Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. Alternativa drivmedel börjar dock i ökad utsträckning utvecklas i form av LNG (flytande naturgas), bränsleceller och i viss mån eldrift. Fler och fler rederier i Sverige planerar nu att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Stena Line invigde i mars 2015 världens första metanoldrivna fartyg, och Rederi AB Gotland har ett fartyg med LNG-drift i bruk och kommer inom kort att ta ytterligare ett i drift. Rederiet planerar att övergå till biogasdrift när infrastruktur och avtal med biogasproducenter finns på plats. För Vänsterpartiet är LNG inte en lösning för en grön sjöfart, men vi anser att den i ett övergångsskede under kort tid kan vara betydelsefull i omställningen. LNG minskar utsläppen av växthusgaser med 15 procent och kväveoxidutsläppen med cirka 90 procent, dessutom är svavelutsläppen mycket ringa. På längre sikt bör enligt

Vänsterpartiet LBG (flytande biogas) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen. Flytande biogas är i praktiken samma bränsle som flytande naturgas, men med den viktiga skillnaden att biogas är av förnybart ursprung medan naturgas är fossilt. Flera svenska rederier arbetar för att utveckla miljövänlig och fossilfri drift, vilket är glädjande. Det statliga Färjerederiet har tagit fram en ambitiös plan för att ställa om alla sina fartyg till senast 2045 (Vision45).

I Norge utvecklar näring och offentlig sektor genom ett långsiktigt program nya lösningar för en hållbar sjöfart. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 10–15 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnärningar. Programmet omfattar såväl näring som departement och myndigheter. Pilotprojekt pågår som omfattar både batteri- och gasdrift inom sjöfarten. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning. Det mesta av arbetet för omställning i Sverige görs av engagerade redare. Regeringen skulle kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning.

I Energimyndighetens strategiska plan för omställning till en fossilfri transportsektor (2017) konstaterar man att drivmedel som används till sjöfart inte beskattas. Man anser att nationell beskattning vore möjlig men att det kan leda till snedvridning i konkurrensförutsättningarna. Sverige bör därför verka för att ekonomiska styrmedel införs internationellt. För att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart anser myndigheten att det behöver utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas. Vänsterpartiet stöder ett sådant initiativ och anser att detta omgäende bör utredas. Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Utred styrmedel för grön teknik

Så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. I april 2017 presenterade Energimyndigheten en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor. Flera andra myndigheter har ingått i arbetet, bl.a. Naturvårdsverket, Trafikverket och Trafikanalys. I den strategiska planen konstaterar man att det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att man skapar en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringen själv. Man föreslår därför att investeringsstöd för ny teknik i fartyg utreds. Vänsterpartiet vill låta utreda investeringsstöd där statlig medfinansiering för ny teknik kan utgöra en del. Regeringen bör låta utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Stärk inlands- och kustsjöfarten

Vår inlands- och kustsjöfart har under mycket lång tid haft en viktig funktion för vårt transportsystem och för vår industri. Sverige har EU:s längsta kuststräcka, och ham-

narna har stor spridning över hela landet. Hälften av Sveriges befolkning bor inom en mil från vår kustlinje. Den inrikes sjöfarten är dock enligt Sjöfartsverket kraftigt underutnyttjad i förhållande till tillgänglig kapacitet i farleder, slussar och hamnar. Inrikes transporteras godset huvudsakligen med lastbilar, medan sjöfarten dominerar i utrikes trafik. Den godsmängd som transporteras på de inre vattenvägarna (Mälaren och Vänern med Göta älv) är i dag mycket marginell.

I Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)* konstateras att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Myndigheten konstaterar bl.a. att tröskeln är hög för nya aktörer samt att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat framför allt för inrikes transporter.

Enligt EU-direktiv kan transportörer ansöka om och få dispens för att använda en längre och tyngre lastbil, s.k. HCT (High Capacity Transport), än vad som normalt är tillåtet för att transportera sitt gods till närmaste kombiterminal eller hamn. Genom att man använder detta incitament kan mer effektiva och hållbara transporter uppnås och marknadsfördelar ges till dem som minskar miljö- och klimatpåverkan. Då dessa transporter kräver tillstånd ger det också bättre kontroll över vilka som genomför transporterna.

HCT tillämpas redan i Sverige genom att svenska myndigheter ger tillstånd till dessa transporter. Problemet är att direktivet inte tillämpas strikt och effekten blir fler landsvägstransporter. Vänsterpartiet anser att godstrafiken i största mån ska flyttas till järnväg och sjöfart. För att uppnå detta bör också HCT-direktivet tillämpas strikt.

Vänsterpartiet var med och införde ekobonus-systemet. Det är bra att det nu förlängs till 2022. Vi förutsätter också att regeringen kommer att återkomma med förslag om förbättringar av systemet. Utöver detta stöd behöver det införas permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupplägg för gods för inlands- och kustsjöfart. Regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Inför krav på kväverening i Östersjön

Sjöfartens utsläpp av både svavel- och kväveoxider är betydande. Sjöfartens utsläpp orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa. Östersjön är av IMO klassad som ett särskilt känsligt havsområde, och Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden (Particularly Sensitive Sea Area). I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem. Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försur-

ning. Försurning av haven är redan ett stort problem p.g.a. de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare.

Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen. EU har även beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan i fråga om svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Strängare regler för utsläpp av kväveoxider från nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön kommer att införas successivt från 2021. Men eftersom fartyg har lång livslängd krävs även kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav då det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna.

Det finns väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Förändra farledsavgifterna

Nuvarande farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten. Farledsavgifterna används för att täcka infrastrukturkostnader för fiskerinäringen, skärgårds- och fritidsbåtstrafiken samt kostnader för åtaganden hos Sjöfartsverket. Detta innebär att sjöfarten får en stor kostnadsbörda jämfört med andra trafikslag.

Sjöfartsverket har gjort en omläggning av avgifterna som har fått mycket kritik från sjöfartsbranschen. Kostnaderna har ökat ytterligare och miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Det finns tydliga skäl för regeringen att göra en översyn av de avgifter som staten, genom myndigheterna, tar ut från sjöfarten.

Vänsterpartiet anser att en permanent lösning som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra trafikslag och samtidigt ökar miljödifferenteringen av avgiften måste tas fram för finansiering av farleder. Vi ser stora skäl till att ytterligare stimulera de rederier som ligger före i miljöåtgärder genom utvidgad miljödifferentering av farledsavgifter. Dessa rederier gynnas inte i dagens system. Regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av de avgifter som staten, genom myndigheterna, tar ut från sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Förarbevis för vattenskoter och andra snabbgående fartyg

Vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret. Skoterkörning kan dock ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Detta gäller även framförandet av andra snabbgående fartyg. Varje år sker

flera allvarliga tillbud på grund av vårdslös körning till sjöss. Nuvarande reglering av framförande av vattenskoter och andra snabbgående fartyg har mycket stora brister till skillnad från förhållandena för t.ex. motorcyklar och mopeder. Vänsterpartiet har därför i motioner och interpellationer i riksdagen de senaste åren lyft behovet av restriktioner genom krav på behörighet och åldersgräns. Vi välkomnar därför beslutet om åldersgräns för att framföra vattenskoter. Nu väntar vi på att regeringen ska återkomma med förslag på förarbevis i enlighet med det tillkännagivande som riksdagen tidigare gjort. Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag på införande av förarbevis för att köra vattenskoter och andra snabbgående farkoster. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Kompetensförsörjning i svensk sjöfart

Bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Vänsterpartiet vill ha åtgärder som dels lockar studenter till utbildningarna, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Regeringen bör snarast göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg, speciellt för inlandssjöfart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Gotlandsfärjan är Gotlands landsväg till fastlandet

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Färjetrafiken är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Vänsterpartiets grundhållning är att staten måste ge förutsättningar för att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet utan avgörande merkostnad. Det innebär att man för att få en fungerande trafik måste ta hänsyn till hela resan inklusive samarbete med kollektivtrafiken på fastlandet, hållbarheten i hamnar och i driften, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet. Vi anser att den grundhållningen stärks av Trafikanalys rapport om Gotlandstrafiken (Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, Rapport 2012:5) där man föreslår att Gotlandstrafiken ska ses som en ersättning för en fast förbindelse och att färjetrafiken i praktiken ska fungera som en ersättning för en broförbindelse.

I dagsläget är det dessvärre inte så. Gotlandstrafiken är upphandlad och väldigt få rederier har möjlighet att lägga anbud på trafiken. Resultatet har blivit höga biljettpriser och behov av stora statliga subventioner för att trafikeringen över huvud taget ska kunna upprätthållas. Miljöomställningen går för långsamt. Detta drabbar alla gotlänningar, företag och också besöksnäringen. Fraktkostnaderna för gotländska varor är betydligt högre än fraktkostnaderna för varor producerade på fastlandet. Detta gör att gotländska producenter har mindre marginaler och är känsliga för höjda priser i Gotlandstrafiken, alldeles speciellt under en pågående kontraktperiod. För de gotländska företagarnas konkurrenskraft är priser och turtäthet viktigast. Hösten 2012 krävde Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län i en skrivelse till infrastrukturministern: ”Konkurrens-

kraftiga och låga priser i färjetrafiken, 'vägpriser', jämfört med motsvarande sträckor på landsväg." Vänsterpartiet instämmer i det förslaget.

En ny anbudsperiod för den upphandlade Gotlandstrafiken närmar sig. Långsiktighet, förutsägbarhet, priser, bra tidtabeller och snabba, moderna färjor med mer miljöanpassade drivmedel är avgörande komponenter i den framtida trafiken.

Inte många rederier har förutsättningar att lägga anbud i en upphandling av trafiken eftersom detta kräver en viss typ av fartyg som tar tid och pengar att utveckla – man måste alltså ha tid och medel att införskaffa anpassade fartyg samt tillräckligt med långsiktighet för att kunna få en avkastning på investeringen. Det är sannolikt bara ett rederi som i dag klarar att lägga ett anbud inom de ramar som ställs upp, och detta rederi har alltså i princip en monopolsituation, detta utifrån redan ägda fartyg och infrastruktur. Vi vet också att trafiken inte kan bedrivas utan statligt stöd, vilket också gör att det vinstdrivande företag som vinner upphandlingen sedan har ett monopol på något som många människor och en hel region är helt beroende av och som till stor del finansieras med statliga medel samtidigt som varje upphandling innebär en risk för försämringar. Företaget i fråga har också ganska stor marginal för möjliga och plötsliga prishöjningar, vilket inverkar menligt på både förutsägbarhet och långsiktighet.

Trafiken under kommande avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling. Det sker genom att trafiken har en god tillgänglighet vad avser kapacitet, tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor med lägsta möjliga utsläpp och stärkt tillgänglighet.

Vad som ovan anförs om stärkt tillgänglighet och lägsta möjliga utsläpp i bastrafiken för Gotlandstrafiken kommande trafikperiod bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Lorena Delgado Varas (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Birger Lahti (V)

Elin Segerlind (V)

Jessica Thunander (V)