

Motion till riksdagen 2012/13:T428

av **Helén Pettersson i Umeå och Katarina Köhler**
(S)

Utveckla norra Skandinavien och de öst – västliga kommunikationerna

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst–västliga kommunikationerna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att regeringen tillsätter en arbetsgrupp för att utveckla Kvarkestrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta till vara de möjligheter som bättre kommunikationer med Nordlands- och Helgelandsregionerna medför.

Motivering

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

Gruvnäringen och de skogsbaserade näringarna investerar nu för fullt. Boliden bygger t.ex. ut anrikningsprocessen för 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 förnyelsebar 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.

Fel! Okänt namn på

För utveckling av samtliga näringar är infrastrukturen viktig, inte minst finns det stora möjligheter för näringslivet om de öst-västliga kommunikationerna förbättrades.

Näringslivsstrukturen är starkt kopplad mot den kraftigt växande råvaruindustrin. Ett flertal industriföretag finns därutöver etablerade, vilka producerar mot en internationell marknad. I hela länet växer besöksnäringens andel av näringslivsstrukturen.

Norra Sverige har en kraftig 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 inom övriga EU.

Öka rörligheten över Kvarken

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 inlandet och fjälltrakterna. Fjälltrakterna har dock närheten till de mera tätbefolkade delarna i Helgeland och Nordland som en möjlig tillväxtfaktor.

För att ytterligare nå 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 detsamma.

I Österbotten pågår ett påtagligt arbete med att förbättra omlastningsmöjligheter i Vasa samt elektrifiering av järnvägen mellan Vasa och Seinejokk. Elektrifieringsarbetet beräknas vara färdigställt under 2012 och kommer att reducera tiderna för godstransporterna.

Färjetrafiken mellan Umeå och Vasa är i dag starkt begränsande, vilket gör att många transporter mot öststaterna och det inre av Ryssland väljer lastbil via omvägen förbi Haparanda. Det 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 deras industri, främst fiskeindustrin med marknaderna österut.

Fel! Okänt namn på

Umeå kommun och Vasa stad har bildat ett gemensamt rederiaktiebolag för att säkerställa färjetrafiken över Kvarken nu och i framtiden. Kommunfullmäktige i Umeå har tagit det formella beslutet för Umeås del. Nu söker man också finansieringsstöd hos svenska och finska staten och EU. Umeås och Vasas nybildade rederibolag går just nu en kamp mot klockan vad gäller att säkerställa trafiken över Kvarken. Ett färjestopp skulle vara förödande. De regionala politikerna är överens om att färjetrafiken över Kvarken är av stor strategisk betydelse, för Umeå och Vasa och för hela regionen. Bolaget bildas för att trafiken inte ska riskera att stanna upp. Att samarbetet påbörjats 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 staten vara en aktivare part. Färjan är mycket viktig för både gods- och persontrafik, för utbyte och fortsatt samarbete över regions- och nationsgränser.

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 Mo i Rana.

Även förbättrade förutsättningar för befintlig och utökad godstrafik på tvärbanan Hällnäs–Lycksele–Storuman med sammankoppling av Inlandsbanan och Stambanan med Botniabanan och förhoppningsvis en Norrbotniabana 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 göra 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 den är påbörjad i södra delen.

Det finns stora möjligheter och är också viktigt för amerikansk export in i Ryssland, Indien, Kina och andra befolkningstäta områden österut. Det är inte så konstigt då stora delar av världens befolkning bor i de områdena.

Allt detta skulle gagna transportererna över Kvarken. Det behövs både TEN-status på E12 och en studie om att förlänga järnvägen till Norge eller från Norge till Storuman. Vi 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 förbindelserna över Kvarken är viktiga för regionen. En flygplats med avgångar till Oslo skulle vara av stor betydelse för turismen även i Sverige, bl.a. för vinterturismen med skidåkning i Hemavan och Tärnabyområdet. Blir det dessutom brytning av nickel skulle även det vara en tillväxtfaktor.

Fel! Okänt namn

På sikt en ny öst–västlig järnvägsförbindelse

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, och det är på tiden att Sverige gör detsamma.

Stockholm den 4 oktober 2012

Helén Pettersson i Umeå (S)

Katarina Köhler (S)