

## Motion till riksdagen 2018/19:1776

av **Isak From och Helén Pettersson (båda S)**

# Norra Skandinaviens viktiga öst–västliga utvecklingsperspektiv

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge och Finland utveckla och säkerställa de öst–västliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarcentrafiken, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fasta på Trafikverkets önskan om att studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att av näringslivsskäl öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Det nord-sydliga perspektivet behöver kompletteras med en tydligare utveckling av hela norra Skandinaviens allt viktigare öst-västliga utvecklingsperspektiv.

Den allt starkare integrationen när det gäller näringsliv, kultur, besöksnäring och arbetsmarknaderna i Sverige, Norge och Finland leder till att framförallt E12:an i samspel med tvärbanan Storuman–Umeå och färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa behöver utvecklas. Inom ramen för det av Europeiska unionen medfinansierade projektet ”Midway Alignment of the Core Network” framgår behoven av nödvändiga investeringar i såväl anslutande landinfrastruktur som en ny innovativ färjelösning för att säkerställa sjöfartskopplingen mellan Umeå och Vasa.

Denna länk utgör idag den enda fungerande internationella färjelänken norr om Stockholm. Utan denna förbindelse skulle viktiga delar av näringslivet och många medborgare drabbas hårt. Samtidigt skulle också miljön och trafiksäkerheten försämrats då transporter av gods och personer skulle tvingas till långa omvägar – antingen via

Haparanda/Torneå eller via Stockholm. Länken har också en transeuropeisk funktion i och med dess koppling till EU:s prioriterade transportnätverk TEN-T (Core), samt en del av väg E12 (Comprehensive) mellan Mo i Rana och Helsingfors.

Idag finns ett ökat intresse för nordiskt samarbete. Samarbetet mellan de nordiska länderna är bland de äldsta och mest omfattande regionala samarbetena i världen. Det politiska samarbetet bygger på gemensamma värderingar och en vilja att bidra till en dynamisk utveckling och öka Nordens kompetens och konkurrenskraft.

Målet med det nordiska samarbetet är både att göra det attraktivt att bo, arbeta och bedriva verksamhet i Norden och att stärka de nordiska länderna internationellt. Det gör de nordiska länderna genom att samarbeta inom en lång rad områden som till exempel forskning, miljö, välfärd och kultur.

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 världen, inte minst i öst-västlig riktning.

Näringslivsstrukturen är starkt kopplad till råvaruindustrin. Ett flertal industrieföretag 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 värden. Batterifabriken Northvolts etablering i Skellefteå kommer innebära 2 000 nya jobb och ytterligare 1 000-tals arbetstillfällen bedöms växa fram inom regionen. Och den senast aviserade investeringen med behov av hög kapacitet över kvarken är skogsmaskinsföretaget Komatsu Forests expansion i Umeå.

Gruvnäringen och de skogsbaserade näringarna investerar nu för fullt. Boliden bygger till exempel ut anrikningsprocessen för cirka 250 miljoner kronor och har ökat brytningen i Kankbergsgruvan och Kristinebergsgruvan för brytning av zink, koppar, guld och silver.

På energisidan sker stora investeringar inom bioenergi och vindkraft. I inlandet satsas på testverksamhet inom förnybar energi som vindkraft och bioenergi. 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 importerar 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 de öst-västliga kommunikationerna förbättras. 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 de mera tätbefolkade delarna i norska Helgeland och Nordland som en möjlig tillväxtfaktor.

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, 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 Kvarken trafik 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 Kvarken trafik finns med på listan med godkända projekt för flera år framåt. 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.

Det har under de senaste åren inom ramen för projektet Midway Alignment of the Core Network utvecklats ett nytt koncept för att säkerställa en ny, miljöanpassad och innovativ färjelösning mellan Umeå och Vasa. Region Västerbotten har på olika sätt stöttat detta arbete tillsammans med olika aktörer i Västerbotten, men också i Finland och Norge.

Sedan år 2012 har nuvarande färjetrafik utvecklats till en tillförlitlig transportlänk för gods och passagerare. De regionala nyttorna är påtagliga för länets näringsliv och medborgare. Passagerarvolymerna har ökat från drygt 40 000 till nuvarande cirka 200 000 på årsbasis och godsvolymerna har haft en liknande positiv utveckling. Detta innebär att såväl besöksnäringen som övrigt näringsliv och samhällsfunktioner –

framför allt inom utbildning och sjukvård – dragit tydlig nytta av denna nationellt viktiga länk mellan Sverige och Finland.

Dessa insatser skulle kunna mötas upp via länstransportplanen för Västerbottens län, där det i förslaget till denna finns medel avsatta för att stödja både utvecklingen av den statliga järnvägsinfrastrukturen och ytterligare nödvändiga åtgärder i Umeå hamn. I Västerbottens län är Umeå hamn utpekad som comprehensive port i EU:s TEN T-system.

## Ny färja planeras

Den nuvarande färjan närmar sig ”åldersstreckets” och behöver därför ersättas med en ny. På finländsk sida har regeringen markerat att den är beredd att garantera finansieringen av själva bygget av en ny färja. Vi beklagar att den svenska regeringen inte är beredd att på samma sätt medfinansiera en ny färja men det skulle underlätta om den svenska regeringen på andra sätt bidrog i stödet av utvecklingen i Kvarkenregionen.

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 tredje fas då bland annat färjan och den landbaserade infrastrukturen ska byggas. Men det rör sig om stora pengar. Bolaget Kvarken Link AB, som ägs gemensamt av Umeå kommun och Vasa stad, ska tillföras ägarkapital på 250 miljoner kronor av respektive ägare. Dessutom lånar båda parter cirka 300 miljoner kronor var i Europeiska investeringsbanken, EIB. Kvarken Link AB kommer att beställa och äga det nya fartyget, som beräknas att börja byggas under första kvartalet år 2019.

Vasa stad har tidigare godkänt motsvarande finansiering för sitt 50-procentiga ägande av en ny färja för Kvarkentrafiken. Umeå kommunföretag godkände finansieringen vid sitt styrelsemöte den 14 maj 2018. Vi anser därför att det finns skäl för att regeringen agerar stödjande i infrastrukturella insatser kopplade till en ny färjelösning. Utöver de åtgärder som krävs avseende hamninfrastruktur kopplat till den nya färjelösningen, finns också ett stort behov att säkerställa en god funktion av framför allt järnvägen mellan Umeå och färjeterminalen i Holmsund.

## Tvärbanan Hällnäs–Storuman

Region Västerbotten understryker vikten av en elektrifiering av tvärbanan hela sträckan Hällnäs–Storuman. Detta för att uppnå fulla systemeffekter i stråket och Storuman utgör en viktig nod i järnvägssystemet. Trafikverket föreslår en första etapp mellan Hällnäs och Lycksele i +10 %-alternativet. Regionen anser att det finns stora skäl att åtgärden ska prioriteras ytterligare och finnas med som namngivet objekt i planen som genomförs i närtid. Motiven för detta är flera och mycket starka. Det har skett, och kommer även framgent ske, en betydande tillväxt av transporter av skogsråvara på järnvägen och i närtid bedöms denna uppgå till cirka en miljon ton per år. SCA har genomfört betydande investeringar i sin terminal i Lycksele och i Storuman finns NLC Storumanterminalen som idag hanterar omfattande volymer, vilket kommer att öka när det planerade anslutningsspåret till Inlandsbanan söderut blir färdigt.

Elektrifieringen är även av stor betydelse för att säkerställa en fullgod persontrafik mellan Umeå och Lycksele då en elektrifiering innebär en mycket viktig förutsättning för att Norrtåg även i framtiden ska kunna bedriva trafik på denna sträcka.

Persontrafiken är viktig även för bland annat nuvarande arbets- och studiependling, resor som är kopplade till Lycksele lasarett samt besöksnäringens behov. Arbetsförmedlingens planerade etablering av 100 nya arbetstillfällen i Lycksele ställer även den stora krav på effektiva personresor längs stråket Lycksele–Umeå.

Region Västerbotten har tidigare inom ramen för länstransportplanen anvisat medel för att genomföra inledande arbeten med en järnvägsplan för elektrifiering Hällnäs–Storuman. I kommande länstransportplan finns även möjlighet att medfinansiera en elektrifiering. Utöver detta finns, vid ett snabbt genomförande, en rimlig möjlighet att erhålla medfinansiering via EU:s strukturfond för Övre Norrland om genomförandet kan vara klart innan år 2021:s utgång. Vi anser därför att det finns mycket goda skäl för regeringen att lyfta in den av Trafikverket föreslagna första etappen i kommande nationell plan samt att denna läggs in för genomförande så snart som möjligt inom planperioden.

En samlad effektbedömning av elektrifiering av Tvärbanan har gjorts av Trafikverket med en positiv slutsats. Eldriven tågtrafik är billigare och enklare än dieseldriven trafik. Att eldriven tågtrafik dessutom är bättre för miljön och klimatet är en extra fördel i jämförelse med dieseldriven trafik. Det är angeläget att kunna använda sig av Tvärbanans hela potential både för person- och godstransport. Eldriven tågtrafik på hela Tvärbanan öppnar för nya transportlösningar för det befintliga näringslivet som skapar utveckling och tillväxt.

Vi anser att en elektrifiering av Tvärbanan är en mycket angelägen investering som skapar nya utvecklingsmöjligheter för länets företag, för gods- och persontransporter, samtidigt som det är en viktig insats i förbättringen av miljön.

## 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. Det finns stora möjligheter med detta och det är även viktigt för amerikansk export in i Ryssland, Indien, Kina och andra befolkningstäta områden österut. Allt detta skulle gagna transporterna 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. Blir 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 detsamma. 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 nödvändig satsning i det arbetet.

Ett ökat nordiskt samarbete av näringslivsperspektiv, såväl nationellt som regionalt, i dessa frågor utgör en viktig del i utvecklingen och är ett starkt tillväxtområde. Genom ökad nordisk samverkan i infrastrukturfrågor kan vi driva fram en gemensam utveckling för de skandinaviska länderna.

*Isak From (S)*

*Helén Pettersson (S)*