

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2016/17:1400

av **Jamal Mouneimne (S)**

# Kvarkentrafiken

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten till ett ställningstagande om de öst–västliga kommunikationerna över Kvarken och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Många företag med basnäringarna som grund har utvecklats och etablerat sig på den nationella och internationella arenan. Flera funktionella arbetsmarknadsregioner håller på att vidgas. I norra delen av landet kan man 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.

För en positiv utveckling av ett flertal näringar är infrastrukturen viktig. Det finns stora möjligheter för näringslivet om de öst–västliga kommunikationerna förbättras. Östersjöregionen anses av många som en allt viktigare ekonomisk tillväxt del av norra Europa. För att på ett än mer effektivt sätt knyta ihop de öst–västliga transportbehoven är kopplingarna över Kvarken en nyckelfråga.

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.

Den finska regeringens arbetsgrupp för att skapa en hållbar transportlösning föreslog en gemensam lösning mellan EU, nationerna och regionen. Stora investeringar har gjorts lokalt/regionalt för att förbättra den öst–västliga landinfrastrukturen under de senaste tio åren. Allt i syfte att långsiktigt bygga upp en transportkvalité som svarar mot näringarnas behov idag och i framtiden. Alltifrån E12-tunneln genom Umskaret mellan

Nordland och Västerbotten, hamn- och terminalinvesteringar i Storuman och Lycksele liksom elektrifierad järnvägsanslutning av hamnen i Umeå.

Även i Österbotten pågår ett påtagligt arbete med att förbättra omlastningsmöjligheter i Vasa, samt elektrifiering av järnvägen mellan Vasa och Seinejokk. Elektrifieringsarbetet färdigställdes under 2012 och beräknas ge förbättrade godsflöden. Sammantaget har investeringar gjorts lokalt/regionalt på vägar, järnvägar, hamnar och terminaler utefter Tvärstråket sedan 2008 på över 3 miljarder kronor.

I arbetet med att skapa en hållbar länk över Kvarken har projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor utarbetats. Det omfattar en transportlösning som ger förbindelsen en multimodal utformning som motsvarar de krav som det europeiska transportnätet skall uppfylla för att ge möjlighet till effektivare kopplingar mellan flera transportslag, miljöriktigare transportmönster och en ekonomiskt hållbar infrastrukturlösning.

Idag är trafikvolymerna begränsade, främst beroende på rådande färjetrafiklösningar, vilket gör att många transporter bl.a. mot öststaterna och det inre av Ryssland och de baltiska länderna går med lastbil via omvägen förbi Haparanda. Dessutom är den nu trafikerande färjan gammal och därav högst tillfällig. Detta är minst sagt 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, liksom för vårt eget utbyte med Norge.

För att skapa en mer stabil driftslösning av transportförbindelserna än den som rätt sedan taxfree-trafiken avskaffades har Umeå kommun och Vasa stad bildat ett gemensamt rederiaktiebolag för att säkerställa färjetrafiken över Kvarken. Finska staten och Region Västerbotten tillsammans med Umeå kommun har tagit riskerna och kostnaderna medan svenska staten ännu inte har tagit ställning till sin medfinansiering av transportlösningarna som Midway Alignment innebär. Den finländska regeringen är med, regionerna, kommunerna och näringslivet är med, så det vore önskvärt om den svenska regeringen ser över möjligheterna till ett svenskt statligt deltagande.

I media har regionens förslag till en hållbar trafiksituation mest beskrivits som ett färjeprojekt. En ny färja är naturligtvis en viktig del av projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor. Men det är betydande infrastrukturförändringar som också måste ske om en transportslagsövergripande lösning skall kunna uppnås. Nya bränslekrav, ”green-sea”-åtgärder i hamnarna, effektivare samordningslösningar mellan järnväg och färjetrafik, containerkapaciteten etc. är också nödvändiga delar i Midway Alignment.

Projektet går nu in i sin andra fas då bland annat färjan och den landbaserade infrastrukturen successivt byggs ut. Men det rör sig om stora pengar. Hela projektet går på cirka 200 miljoner euro. Finska regeringen har beslutat om en första delfinansiering under våren på 25 miljoner euro. Region Västerbotten har lämnat medfinansieringsintyg på 10 miljoner euro. Från EU-nivån kan inget sägas ännu då en ny projektansökan först måste behandlas. Det väntas ske under 2017. 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, innovationer inom industrin, unika samarbetslösningar mellan olika parter och det faktum att projektet är gränsöverskridande mellan flera länder.

De öst-väsliga förbindelserna över Kvarken är mycket viktiga. Vi vill se att regeringen ser över möjligheterna till medfinansiering.

*Jamal Mouneimne (S)*