

## Motion till riksdagen 2017/18:2132

av **Isak From och Marie-Louise Rönnmark (båda S)**

# Nordiska kommunikationer för ökat samarbete

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över Kvarcentrafikens betydelse för norra och mellersta Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över det nordiska samarbetet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan Hällnäs–Storuman och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

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 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 test verksamhet 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 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 de mera tätbefolkade delarna i 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 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. 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.

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.

Projektet går nu in i sin andra fas då bland annat färjan och den landbaserade infrastrukturen successivt byggs ut. Hela projektet går på cirka omkring 150 miljoner euro. Finska regeringen har i september i år meddelat att den kommer att medfinansiera projektet med 25 miljoner. Region Västerbotten har lämnat medfinansieringsintyg på 10 miljoner euro. Från EU-nivån finns en positiv inställning då projektet är gränsöverskridande mellan flera länder och medför en viktig komplettering av det gemensamma TEN-systemet.

## Tvärbanan

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.

Tvärbanan från Storuman till Hällnäs i Vindelns kommun saknar elektrifiering. Sträckan, som är totalt 165 km trafikeras i dag med dieseltåg vilket inte kan matcha den eldrivna tågtrafikens tempo och tillförlitlighet och därför blir ett hinder ute på stambanan. Följden blir negativa effekter för såväl arbetspendling som godstransporter.

På Tvärbanan fraktas drygt 1,5 miljon ton gods per år. Genom SCA:s miljardinvesteringar i Obbola och Östrand väntas stora volymökningar på Tvärbanan de närmaste åren när skogsuttaget ökar. På stambanan, via Hällnäs, fraktas 9 miljoner ton gods per år. En förbättring av Tvärbanan har stora möjligheter att inte bara överta befintliga godstransporter från företagen i länet, utan också skapa bättre konkurrensmöjligheter som direkt bidrar till förnyad utveckling och tillväxt.

Tvärbanan har alltså en betydande funktion i länets järnvägssystem och utgör en viktig transportväg för Västerbotten. Tvärbanan är dessutom en viktig del i infrastrukturen när det gäller arbetspendling. Tyvärr försvåras möjligheterna då Tvärbanan inte har kapacitet för att person- och godstransporter ska kunna nyttja järnvägen på ett effektivt sätt. En elektrifiering skulle möjliggöra att arbetspendlingen blir mer attraktiv och effektiv utifrån kompetensförsörjningsbehovet i vårt län.

En samlad effektbedömning på 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, både för gods- och persontransporter, samtidigt som det är en viktig insats i förbättringen av miljön. Mer och bättre järnväg.

## 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 och är också 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 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 nödvändig 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 konkreta förslag för att förmå de 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.

Nordiskt samarbete skall inte vara något som pliktskyldigast skrivs in i regeringsdeklarationer. Det skall också återspeglas i praktisk politik.

*Isak From (S)*

*Marie-Louise Rönnmark (S)*