

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2015-03-24
Besvaras senast
2015-04-15

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:438 Sveriges och Finlands transportförbindelse i Kvarken

Transporter och kommunikation mellan Sverige och Finland över Kvarken har pågått i många år. Reguljär trafik året runt har funnits i mer än 50 år. För både näringsliv och samhälle i övrigt har denna förbindelse stor och växande betydelse. Det är den kortaste sjövägsförbindelsen och därmed av många betraktad som en ”genväg” i östvästlig riktning.

Efter Sveriges och Finlands inträde i Europeiska unionen har emellertid förutsättningarna för att bedriva denna trafik radikalt förändrats. Borttagandet av taxfree år 2000 för färjetrafiken i hela EU skapade helt andra ekonomiska verksamhetsförutsättningar för att bedriva trafiken över Kvarken.

Vasa och Umeå kommuner bildade 2012 ett gemensamt färjebolag för att driva trafikrörelsen vidare medan man arbetade fram en mer hållbar lösning på hur och med vilka driftsmässiga förutsättningar det skulle behövas för att säkerställa denna infrastruktur över vattnet.

Den finländska regeringens arbetsgrupp rekommenderade att regionen, länderna och kommissionen gemensamt utarbetade en samlad lösning för alla transportslag i Kvarken i det stråk som förbinder Bottniska korridoren på svensk och finsk sida. Det är ett stråk som måste uppfylla både de europeiska och nationella målen för TEN-systemet och samtidigt anpassas optimalt till de regionala förutsättningarna för trafiken. Det senare avser bland annat isbrytning och säkerhetsfrågor.

Samtidigt skrev den finländska regeringen in i sitt program att man var angelägen om att, tillsammans med Sverige och andra parter, medverka till en hållbar lösning.

Under de senaste två åren har därför inblandade parter bedrivit ett TEN-T-finansierat arbete benämnt Midway Alignment of the Bothnian Corridor. Projektet har analyserat och diskuterat hur en hållbar, multimodal transportlösning kan utformas för att skapa en robust östvästlig förbindelse över Kvarken. Det är en lösning som inte enbart fokuserar på Sveriges och Finlands transport- och kommunikationsbehov utan som också kan utgöra en länk i det övergripande transeuropeiska nätet. Kommissionens företrädare har understrukit att man ser förbindelsen som en naturligt logistisk och effektiv komplettering av Bottniska korridoren.

Arbetet håller nu på att slutföras i den del som gäller de trafiktekniska delarna vad avser hamn-, land- och fartygsmässiga lösningar.

Arbetet är nu inriktat på att en gemensam TEN-ansökan ska lämnas in under 2016. För det behövs under andra halvåret 2015 att den svenska och finländska regeringen kommer överens om de ekonomiska villkor man är beredd att ge för Kvarkentrafikens upprätthållande. Kommunerna har som tidigare nämnts bildat ett färjebolag för att hantera ägandet och driften av färjetrafikdelen, förutsatt att de ekonomiska villkoren jämföras med övrig färjetrafik mellan våra länder.

Under våren 2014 skrev trafikutskottets dåvarande ordförande Anders Ygeman och dåvarande kommunalrådet i Umeå en gemensam artikel där de krävde en nationell insats för att tillsammans med andra parter säkra förbindelsen.

Vänsterpartiet menar att förbindelsen är viktig inte minst av miljöskäl och mot bakgrund av möjligheterna att skapa förutsättningar för nya transportmönster, tillväxtaspekter och konkurrensförhållanden liksom integration och kulturutbyte samt ett främjande av de östvästliga kommunikationerna.

Min fråga till statsrådet Anna Johansson är:

Vilka initiativ avser statsrådet att ta för att det i framtiden ska finnas en tillfredsställande transportlösning mellan Sverige och Finland i Kvarken?

.....

Jonas Sjöstedt (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors