

Kvarkenprojektet har ännu mycket is att bryta

Det lobbas för fullt i Kvarkenprojektet. Kvarkenrådet har besökt kommunikationsministern för att säkra Finlands klarsignal till EU-kommissionen.

Mathias Lindström, Kvarkenrådets direktör som leder Midway alignmentprojektet, träffade kommunikationsminister Anne Berner i går.

–Projektet måste få ett nationellt intyg för att gå vidare. Om inte den nationella finansieringen är ordnad så tar kommissionen inte ens upp frågan. Nu fortsätter vi jobba för ett politiskt klartecken mot en deadlinen den 16 februari. Då ska projektansökan vara hos kommissionen, säger Lindström.

Tror du att det går vägen?

–Jag hoppas att beslutfattarna ser den samhällsekonomiska nyttan av projektet och att de hellre räknar på vad det inte kostar att gå med än vad det kostar.

Ärendet behandlas av finansutskottet och högst sannolikt också av finanspolitiska utskottet.

En av Anne Berners ledande tjänstemän, Lassi Hiiska, bereder ärendet. På hans lista finns just nu 14 projekt. Av dem är Kvarkenprojektet det största. I går var han fortfarande osäker om föredragningen hinner bli färdig till nästa vecka.

–Problemet med det här projektets ansökan är att den statliga finansieringen är helt öppen, säger han.

I ansökan anges 35 miljoner euro som Finlands andel av Global project, där Kvarkenprojektet ingår.

–Några sådana anslag finns inte.

En annan brist enligt honom är att projektet inte innehåller några stora hamnar, så kallade core- eller kärnhamnar, inom det europeiska transportnätet. Helsingfors och Treleborg som nämns i ansökan är enligt honom för små och för få.

Hiiska påpekar att det givetvis är ett politiskt beslut att godkänna och förorda projektet även om det inte finns några pengar.

Det håller ledande tjänstemannen i Vasa, stadsdirektör Tomas Häyry, med om. Han sa så här efter att ansökan godkänts av Vasastryelsen:

–Nu handlar det bara om politik.



En ny färja är en del av Kvarkenprojektet Midway alignment.

Vad händer nu?

- Ansökan behandlas av statsrådets finansutskott: Statsminister Juha Sipilä, utrikesminister Timo Soini, finansminister Alexander Stubb samt kommun- och reformminister Anu Vehviläinen. Möts normalt på onsdagar.
- Ansökan går sannolikt även till finanspolitiska ministertskottet: De tre nämnda plus justitie- och arbetsminister Jari Lindström, inrikesminister Petteri Orpo samt näringsminister Olli Rehn. Möts normalt på tisdagar.

Den intressanta frågan är om de finländska ministrarna nöjer sig med anslag för bara vägar och järnvägar eller om de har de mod och vilja att ansöka om ännu mera pengar.

Häyry vill tro att projektet får grönt ljus, även om han är realistisk.

–Vi konkurrerar med annat om samma EU-pengar, till exempel tunneln mellan Helsingfors och Tallinn. Men jag har svårt att tänka mig att Kvarken inte skulle få pengar. Projektet är i gång och har redan fått 20 miljoner euro.

Finns det en B-plan?

–Egentligen inte. Men Kvarkenförbindelsen måste tryggas. Vi måste söka nya lösningar.

Mathias Lindström säger att projektet bara måste drivas vidare.

–Det talas ofta om hur svårt det är att få med näringslivet i ett EU-projekt. Här har vi ett. Det här måste spinna vidare.

Anders Strandén

anders.stranden@ot.fi

06-7848 305

Oklart hur staten deltar

Projektet kring att utveckla Kvarkentrafiken är i och för sig bra, men hur staten kan bli involverad är någonting vi fortfarande måste bearbeta.

Det säger kommunikationsminister Anne Berner (C).

–Vi ställer oss i och för sig positiva till att det här projektet skulle kunna genomföras och att det skulle kunna få EU-stöd, men hur staten skulle vara involverad är någonting vi måste bearbeta vidare, sade Berner på en lunch hos föreningen Politiska journalister i går.

Vasa och Umeå har ambitiösa planer på att bygga ett nytt fartyg för Kvarkentrafiken och förbättra infrastrukturen i land. Den nya färjan som ska gå på flytande naturgas (LNG)

beräknas kosta 115,5 miljoner euro och hela projektet, som sträcker sig till 2022, kostar 191,5 miljoner euro. Städerna vill söka EU-bidrag, vilket också förutsätter nationellt stöd från Finland och Sverige. Finlands andel i den ansökningsomgång som är på gång sträcker sig till 2020 är 20,6 miljoner euro.

Berner sade att Kvarkenprojektet inte tävlar om pengar med andra projekt utan att det snarare är en fråga om hur det kan struktureras.

–Är det ett stöd för infrastruktur, är det en investering eller är det ett näringslivsfrämjande projekt som behöver mera näringslivsstöd? För oss är det ännu lite oklart med vilka instrument och på vilket sätt den här finansieringen skulle kunna genomföras. **FNB-HELLEVARVA**