

# WASAARBILADEN Kvarkens kuggjul driver regionen

● Om Kvarken vore ett smalt sund skulle en satsning på en förbindelse mellan Vasa och Umeå vara självklar.

Skälet är enkelt. Österbotten och Västerbotten bildar tillsammans en region med en industriproduktion till ett värde av 20 miljarder euro.

Varenda politiker skulle vilja vara med och ut-

veckla en sådan möjlighet. Syftet med Midway Alignment är att ta tillvara potentialen och förvandla en transportlänk till ett kuggjul som driver regionen. Sidan 2

# N

## NYHETER

06-7848200  
nyheter@vasabladet.fi

# Kvarken

En region med industrier som producerar varor för över 20 miljarder euro.



## Transportlänk Kvarken

(Midway Alignment-projektet)

- Utvecklar transportmöjligheterna sjö-land-fjärrväg.
- Företagens transportkostnader är 20 miljoner euro lägre med färja Ummeå–Vasa jämfört med bil runt Bottenviken.
- Bygget av en ny färja innebär hundratals årsverk.
- Bygget av LNG-terminalen och distributionskedjan för flytande naturgas skapar nya jobb.
- Färjan kan köras med biogas från Stormossen.

## Bättre förbindelse för företagen

- SCA i Holmsund, Finland viktig marknad för pappersrullar. Stål och plastgranulat från Europa via SCA Logistics terminaler i Ummeå till SCAs lager i Vasa.
- Komatsu Forest i Ummeå transporterar 20-30 skogsmaskiner i månaden via Vasa. Från Vasa till Ummeå en långtradare per dag med material för montering.
- Volvo Umeverken skickar komponenter till fabriken i Kaluga, Ryssland via Vasa.
- Bättre förbindelse till och från hamnarna i Narvik och Mo i Rana, Norge.
- Närtiken till flygfält både i Ummeå och Vasa.

## Hjälper turismnäringen att växa

- Finländska övernattningar i Ummeå och svenska övernattningar i Vasa har ökat kraftigt sedan NILC tog över färjtrafiken.
- Svenska (från Sverige) besökare i Power Park i Alahärmä har ökat kraftigt.
- Naturnära turism har ökat i och med Kvarkens världsarv.
- Stundars, Meteorian, Terra Nova, Strömsö, Keskisens bybutik, postboden Björkö-Holmön
- Juthbacka marknad (Finlands största loppmarknad).
- Höga Kusten
- Hemavan/Tjörnaby har fokuserat kraftfullt på den finländska marknaden.



## Nya möjligheter för näringslivet

- Energisektorn i Vasa 150 företag, över 10000 anställda.
- Österbottnens industri exporterar över 70 procent av produktionen.

## Underlättar samarbete

**Vårdsektorn.** Samarbete mellan Västerbottnens landsting och Vasa sjukvårdsdistrikt. Hjärtsjukvård, hjärnkirurgi i Ummeå, viss vård i Vasa för finsktalande i Ummeå-området. Rekrivering av personal.

**Universitet/högskolor.** Brett utbildningsutbud både i Ummeå och Vasa.

**Fas 2.** Vasa-Ummeås nya gemensamma aktiebolag Midway Alignment startar. Upphandling av färjbyggare inledd.

**Färjan byggs.** Ytterligare förbättringar av terminaler, bygge av nya ramper, utveckling av transportsystemen. Förbättring av spåret mellan centrum och Vasklot.

**LNG-terminal** och distributionsnät för flytande naturgas byggs. Användare: kraftverk och industri i regionen, färjan, bussar, bilar.

2012

2015

2016

2017

2018

2020

2025

**Fas 1.** Vasklotbron ombyggd och förstärkt. Förbättringar av hamnen och terminalen.

Källor: Stellan Lundberg, TEN-färjan Ummeå-Vasa. Analys av regionutvecklings effekter, Lars Westin, Jonas Westin, Ummeå universitet. En ny färja mellan Ummeå och Vasa - är den samällsekonomiskt lönsam? Vasa stad, Midway Alignment: ansökan, Intervjuer med Tomas Högry, stadsdirektör i Vasa, Mathias Lundström, projektledare för Midway Alignment och Kvarkenrådet, Joakim Strand, riksdaysledare, fullmäktigeordförande i Vasa.

TEXT: ANDERS STRANDÉN, GRAFIK: GUNILLA AHLHOLM

● **Tänk om avståndet mellan Vasa och Umeå vore en kilometer, eller två. Då skulle Finland och Sverige troligtvis ha byggt en bro över Kvarken för länge sedan. Österbotten och Västerbotten skulle vara en av Nordens mest betydande ekonomiska regioner.**

# Kugghjulen snurrar

Om Kvarken vore smalare skulle det förmodligen vara en självklarhet att bygga och utveckla en förbindelse mellan Vasa och Umeå.

Fördelarna och möjligheterna är så uppenbara, enligt dem som jobbar för projektet.

Enbart den industriella produkti-  
onen i Kvarkenregionen uppskattas  
vara värd 20 miljarder euro. Vardens  
politiker i Finland och Sverige skul-  
le vilja utveckla en sådan potential.

Det är den potentialen som Kvar-  
kenprojektet med det konstiga  
engelska namnet vill komma åt.

Bilden på en ny, miljövänlig färja  
har blivit projektets ansikte därför  
att den är konkret. Färjan är dess-  
utom den största enskilda delen av  
komplexet.

**MEN HELHETEN** är så mycket mera.

Vassas och Umeås gemensamma  
färja, rederibolag och hamn – som  
redan finns och fungerar – är de cen-  
trala kugghjulen i transporttänk  
Kvarken, en benämning som fors-  
karna Lars Westin och Jonas Westin  
vid Umeå universitet använder i sin  
analys av den samhällsekonomiska  
nyttan av och lönsamheten med en  
ny färja.

Deras beräkning bygger på en in-  
vestering på 135 miljoner euro. Sam-  
hällsekonomiskt skulle summan en-  
ligt dem vara återbetald på 13 år,  
också om man räknar med en försik-  
tig trafiktiltväxt om en procent per  
år. Ökar trafiken mera så förkortas  
återbetalningstiden. I Kvarkenpro-  
jektet uppskattas färjans kostnad till  
115 miljoner euro.

De centrala kugghjulen i trans-  
portlänk Kvarken får andra hjul att  
snurra: industri, näringsliv, utbild-  
ning och arbetsmarknad, bara för att  
nämnas några.

Ett exempel är skogsmaskinstill-  
verkaren Komatsu i Umeå. Enligt en  
svensk konsultrapport om regionen-  
vecklings effekter (Stellan Lundberg  
Samhällsplanering) av färjtrafiken  
transporterar företaget 20–30 skogs-  
maskiner i månaden via Vasa. Från  
Vasa till Umeå kör en långtraddare  
per dag med material för montering.

Komatsu är en av cirka 30 del-  
ägare i Kvarkenprojektet. Andra är  
till exempel SCA, Volvo Umeverk-  
Finska projekttagare bland före-  
tagen är Wärtsilä och Blomberg  
Stevedoring.

● Kvarkenprojektet Midway  
Alignment ingår i en helhet som  
kallas Global project. Den omfat-  
tar också hamnarna i Helsingfors  
och Trelleborg.

● Totalbudgeten är 191 miljoner  
euro.

Wärtsilä spelar huvudrollen i pro-  
jektet. Företaget har planerat den  
nya, miljövänliga färjan och kom-  
mer att leverera motorer och en  
hel del annan teknik till den om  
den någonsin byggs. Var den i så fall  
byggs avgörs förstås i en upphand-  
ling som kan inledas om Finland  
lovar att ställa upp med sin andel av  
projektet och om EU-kommissionen  
beviljar pengar till det.

Dit är det lång väg och många om-  
-Bygget av färjan ger åtminstone  
300 årsverken direkt. Indirekt blir  
det ännu fler jobb. Det har en kon-  
sult räknat ut, säger Tomas Häyry,  
stadsdirektör i Vasa.

Han är en av dem som lovar för  
projektet bland de ledande tjänste-  
männen vid både Trafik- och Finans-  
ministeriet.

**GRÖNT LUVS** för fortsättningen av  
projektet ligger definitivt i Wärtsiläs  
intresse, inte bara för färjans skull.

I projektansökan nämns också en  
LNG-terminal, ett lager för flytande  
naturgas. Det är det "hetaaste" bräns-  
let på marknaden just och också en  
av de mest intressanta delarna av  
projektet. Det är billigt, det finns  
i oändliga mängder och Wärtsilä  
är en av dem som kan och utveck-  
lar tekniken och logistiken kring  
naturgas.

Det är knappast någon tillfällighet  
att Vasa står som placeringsort för  
en LNG-terminal i projektansökan.  
Kostnaden är 12 miljoner euro.

**TANKEN** är att den nya färjan ska dri-  
vas med gas. Men en terminal för 12  
miljoner euro lovar sig inte att byg-  
ga bara för färjans skull. Andra an-  
vändare måste också hittas inom  
en radie av 100–200 kilometer från  
terminalen. Det kan vara kraftverk,  
sjukhus, industrier och verkstäder.  
En kartläggning har gjorts och finns  
med i ansökan. Användare behöver

● Den nya goods- och passagerar-  
färjan kostar 115 miljoner euro.

● Finlands andel är 35 miljoner  
euro.

● Vassas andel är 7,3 miljoner euro  
av vilka Beslut har fått ratta  
om 2,4 miljoner euro.

distributörer. Allt ska planeras och  
tillverkas – ytterligare kugghjul som  
börjar snurra.

Till saken hör också att LNG-  
logistiken fungerar lika bra med bio-  
gas, det vill säga gas som tillverkas av  
bland annat Stormossen av ruttinan-  
de avfall. På sikt kan den nya färjan  
använda biogas som bränsle. Biogas  
och naturgas är kemiskt samma äm-  
ne men av olika ursprung. Biogas är  
ett förnybart bränsle medan natu-  
rgas är fossilt och icke-förnybart.

**JOAKIM STRAND**, riksdagsledamot  
från Vasa, drinner för projektet och  
gör vad han kan för att få politiker-  
na på riks nivå att förstå vad projek-  
tet handlar om och hur bra det är för  
alla som berörs av det. Han ser en-  
bart en win-win-situation i det hela,  
trots att den statliga finansierings-  
andelen på 35 miljoner euro är allt  
annat än självklar.

På frågan om han tror att projek-  
tet är för stort för att politiker och  
tjänstemän ska kunna greppa hel-  
heten svarar han så här.

– Nej. Men det finns en klar anled-  
ning till att det behövs vara stort.  
Färjans andel blir mindre och då  
fokuserar man inte enbart på den.  
Tomas Häyry är inne på samma  
linje. Trixande, kallar han det. I posi-  
tiv bemärkelse, ska tilläggas.

Problemet är att det inte ser ut att  
lyckas.

Färjan är bland det första som  
nämns när beredande tjänstemän,  
trafikrådet Lassi Hiiska på Trafik-  
ministeriet, kommenterar projektet.  
– Kvarkenfärjan stöds redan av  
staten med 250 000 euro om året.  
Några andra anslag finns inte i bud-  
geten, säger han.

Tänk om Kvarken vore smalare.

**Anders Strandén**

anders.stranden@vasabladet.fi  
06-7948 305