

Kvarken

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



Transportlänk Kvarken

(Midway Alignment-projektet)

- Utvecklar transportmöjligheterna sjö-land-järnväg.
- Företagens transportkostnader är 20 miljoner euro lägre med färja Umeå-Vasa jämfört med bil runt Bottniken.
- Bygget av en ny färja innebär hundratals årsverken.
- 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 Umeå till SCA:s lager i Vasa.
- Komatsu Forest i Umeå transporterar 20-30 skogsmaskiner i månaden via Vasa. Från Vasa till Umeå en långträdare per dag med material för montering.
- Volvo Umeaverken skickar komponenter till fabriken i Kaluga, Ryssland via Vasa.
- Bättre förbindelse till och från hamnarna i Narvik och Mo i Rana, Norge.
- Närheten till flygfält både i Umeå och Vasa.

Hjälper turismnäringen att växa

- Finländska övernattningar i Umeå och svenska övernattningar i Vasa har ökat kraftigt sedan NLC tog över färjtrafiken.
- Svenska (från Sverige) besökare i Power Park i Alahämmä har ökat kraftigt.
- Naturnära turism har ökat i och med Kvarkens världsarv.
- Stundans, Meteorian, Terra Nova, Strömsö, Keskinens bybutik, postboden Björkö-Holmön
- Juthbacka marknad (Finlands största loppmarknad).
- Höga kusten.
- Hernavan/Tärnaby har fokuserat kraftfullt på den finländska marknaden.



Nya möjligheter för näringslivet

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

Underlättar samarbete

Vårdsektorn. Samarbete mellan Västerbottens landsting och Vasa sjukvårdsdistrikt. Hjärtsjukvård, hjärnkirurgi i Umeå, viss vård i Vasa för finsktalande i Umeå-området. Rekrutering av personal.

Universitet/högskolor. Brett utbildningsutbud både i Umeå och Vasa.

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

Fas 2. Vasa-Umeås nya gemensamma aktiebolag Midway Alignment startar. Upphandling av färjbyggare inledds.

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

Fas 1. Vasklotbron ombyggd och förstärkt. Förbättringar av Hamnen och terminalen.



Källor: Spellan Lundberg, TEN-färjan Umeå-Vasa, Analys av regionutvecklingsförhållanden; Lars Westin, Jonas Westin, Umeå universitet; En ny färja mellan Umeå och Vasa - är den samhällsekonomiskt lönsam? Vasa stad; Midway alignment; ansökan; Intervjuer med Tomas Häyry, stadsdirektör i Vasa; Mathias Lindström, projektledare för Midway alignment och Kvarken; Jockim Strand, riksdagsledamot; fullmäktigeordförande i Vasa.

TEXT: ANDERS STRÄNDEN, GRAFIK: GUNILLA AHLHOLM

... ägare... till... tagen... Steve...

● **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.**

Kuggshjulen 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 produktionsen i Kvarkenregionen uppskattas vara värd 20 miljarder euro. Varenda politiker i Finland och Sverige skulle vilja utveckla en sådan potential.

Det är den potentialen som Kvarkenprojektet 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 dessutom den största enskilda delen av komplexet.

MEN HELHETEN är så mycket mera.

Vassos och Umeås gemensamma färja, rederiblag och hamn – som redan finns och fungerar – är de centrala kuggshjulen i transporttänk Kvarken, en benämning som forskarna 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 investering på 135 miljoner euro. Samhällsekonomiskt skulle summan enligt dem vara återbetald på 13 år, också om man räknar med en förstärkt trafikflyväxt om en procent per år. Ökar trafiken mera så förkortas återbetalningsstiden. I Kvarkenprojektet uppskattas färjans kostnad till 115 miljoner euro.

De centrala kuggshjulen i transporttänk Kvarken får andra hjul att snurra: industri, näringsliv, utbildning och arbetsmarknad, bara för att nämna några.

Ett exempel är skogsmaskinstillverkaren Komatsu i Umeå. Enligt en svensk konsultrapport om regionutvecklingseffekter (Stellan Lundberg Samhällsplanering) av färjtrafiken transporterar företaget 20-30 skogsmaskiner i månaden via Vasa. Från Vasa till Umeå kör en långtradarare per dag med material för montering.

Komatsu är en av cirka 30 delägare i Kvarkenprojektet. Andra är till exempel SCA, Volvo Umeverken, Finnska projektledargäret bland företagen är Wärtsilä och Blomberg Stevedoring.

Kvarkenprojektets kostnader

- Kvarkenprojektet Midway Alignment ingår i en helhet som kallas Global project. Den omfattar också hamnarna i Helsingfors och Trälleborg.
- Totalbudgeten är 191 miljoner euro.

Wärtsilä spelar huvudrollen i projektet. Företaget har planerat den nya, miljövänliga färjan och kommer 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 upphandling 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 årsverk direkt. Indirekt blir det ännu fler jobb. Det har en kor-sult räknat ut, säger Tomas Häyry, stadsdirektör i Vasa.

Han är en av dem som lobbbar för projektet bland de ledande tjänstemännen vid både Trafik- och Finansministeriet.

GRÖNT LUS 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 "hetaste" bränslet på marknaden just och också en av de mest intressanta delarna av projektet. Det är billigt, det finns i ofantliga mängder och Wärtsilä är en av dem som kan och utvecklar tekniken och logistiken kring naturgas.

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

TÄNKEN ÅR att den nya färjan ska drivas med gas. Men en terminal för 12 miljoner euro lönar sig inte att bygga bara för färjans skull. Andra användare 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 gods- och passagerarfärjan kostar 715 miljoner euro.
- Finlands andel är 35 miljoner euro.
- Vassos andel är 7,3 miljoner euro av vilka beslut har fattats om 2,4 miljoner euro.

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

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

JOAKIM STRAND, tidsledningsledaren från Vasa, brinner för projektet och gör vad han kan för att få politiker na på riks nivå att försä vad projektet handlar om och hur bra det är för alla som berörs av det. Han ser enbart en win-win-situation i det hela, trots att den statliga finansieringsandelen på 35 miljoner euro är allt annat än självklar.

På frågan om han tror att projektet är för stort för att politiker och tjänstemän ska kunna greppa helheten svarar han så här.

– Nej. Men det finns en klar anledning till att det behöver 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 positiv bemärkelse, ska tilläggas.

Problemet är att det inte ser ut att lyckas. Färjan är bland det första som nämns när beredande tjänstemän, trafikrådet Lassi Hilska på Trafikministeriet, kommenterar projektet. – Kvarkenfärjan stöds redan av staten med 250 000 euro om året. Några andra anslag finns inte i budgeten, säger han. Tänk om Kvarken vore smalare.

Anders Strandén
anders.stranden@or.fi
06-7848 305

Rekordstort amfetaminfynd

Inom några få månader har myndigheterna beslagtagit hundratals kilo insmuglat amfetamin. Det senaste: 104 kilo i Vasa.

Hamnarbetaren är på utmärkt humör där han står i Vasa hamn intill en långtradarare.

– Det var jag som parkerade den, säger han och nickar mot den. Nu kan jag säga att jag har kört en knarklångtradarare.

Men vi börjar från början. En novembermånad 2015 lägger Walsaline till vid kajen i Vasa klockan 14.30, precis som alltid. Bland de fordon som rullar ur färjans inandome finns en gul långtradarare. Tulltjänstemännen väljer långtradararen och några fordon till för inspektion. Tullen agerar inte utgående från något tips. Det är en rutinspektion.

Långtradararen hade startat någonstans i det forna Jugoslavien, kört norrut och kommit in till Finland via Umeå-Vasa-färjförbindelsen.

TULLENS KNARKHUND låter sig irriteras när den hoppar upp i långtradararsläpet. Den börjar skälla ner mot golvet. En stund senare står det klart: Tullen i Vasa har hittat en knarkgömma så stor att den över-skuggar allt annat som någonsin har hittats i regionen.

Under golvbrädorna, i ett speci-alombyggt lönnutrymme, hittas 104 kilogram amfetamin och 3 kilogram kokain.

För att jämföra: Under åren 2012-2015 har Tullen i Vasa i snitt beslagt 0,5-2 kilogram amfetamin per år och bara några gram kokain.

Men branschen har förändrats. – Så där ser det ut nu för tiden. De där parterna på 5-10 kilogram smuglar ingen in längre. Nu kommer de med större doser. Större risker men färre chanser att åka fast, säger bevakningsdirektör Hannu Sinkkonen på Tullen.

Smugglingen har vuxit år för år. – När vi ansjöt oss till EU 1995 så beslagt vi några hundra kilo per år. Nu handlar det om flera ton. Som bäst har vi och Polisen beslagt 0,5-2 kilogram droger under ett år, säger Sinkkonen. Drogernas slutdestination var Finland men inte Vasa. Vasa är en centralort när det gäller knarkin-

fynd till Finland. De andra är Helsingfors, Åbo, Nådendal och Mariehamn när det gäller införsel sjövägen.

FYNDET År kanske inte sett till kilogram det största någonsin i Finland, men omvandlat till bruksdosor i gatuhandeln är det rekord. Laboratorieproverna visade nämligen att drogerna var ovanligt rena. Amfetaminet hade en koncentration på 49 procent. Ursprätt för gatubruk motsvarar det ett parti på 265 kilogram och hela 1,3 miljoner bruksdosor.

Kokainet var extremt rent till och med internationellt sett. Koncentrationen var över 89 procent och motsvarar över 10 kilogram kokain på gatan. Det skulle ha gett över 34 000 bruksdosor.

Sammanlagt skulle drogernas värde i gatuhandeln ha varit 9,2 miljoner euro.

DROGERNA kom från något av de länder som utgör det forna Jugoslavien. De två männen som nu är gripna och misstänkta för smugglingen är från den delen av Syd-ropa. Och så långtradararen hade registrerats som vittnade om att fordonet kom från det området. Drogerna försldes omedelbart efter beslaget till ett laboratorium för testning. Inom kort kommer de att förstås; de kommer att eldas upp under kontrollerade förhållanden i ugnar – under myndigheternas vakande ögon.

Anders Eklund

Läsarna svarar om kärlek

Kärlekstörklaringsarna står på rad när läsarna beskriver varför de är nöjda med sina partners.

I webbenkäten "Våra privata rum" lyder en av frågorna "Varför är du nöjd/inte nöjd med relationen?". Bland de 1 605 läsare som redan svarat finns både nöjda och mindre nöjda. Så här lyder några av dem: "Får ha den lyckan att få vara med den mest underbara kvinnan. Mycket kärleksfull och gör allt med omtanke. Lugn och saklig, vi är alkoholfria idag, vi märkte att alkoholn gjorde så mycket skada i vårt förhållande att vi slutade helt båda två. Alkoholen är en stor döve i för-

hållanden tyvärr. Vi njuter av att få vara med varandra och åka på resor. Och till sommaren blir det bröllop."

Man i 31-35-årsåldern, sambo "Min man är respektlös ibland och pratar fullt. Vi är båda väldigt starka personligheter med åsikter som går isär och därför bråkar vi ibland. Men däremellan är vi mycket kärleksfulla."

Kvinnan i 20-22-årsåldern, gift "Klart bättre än mitt förra förhållande, dock lite mer sex skulle vara bra."

Enkäten "Våra privata rum" hittar du på www.or.fi. Svara du också ör