

Drömmen om en fast förbindelse över Kvarken mellan Umeå och Vasa lever.

På båda sidor Kvarken pågår arbetet med att lyfta upp frågan på EU:s transportagenda.

Om inte annat ses det som ett sätt att lobba för en fungerande transportkorridor i öst-västlig riktning från Atlanten och Mo i Rana i Norge via Umeå, Vasa och Helsingfors till Ryssland och Baltikum.

AV CAMILLA ANDERSSON (TEXT) OCH ANNA BYSTRÖM OCH HELENA FAHLESON (GRAFIK)
camilla.andersson@di.se, 070-598 70 04

Bro över Kvarken öppnar handel mot öst

UMEÅ

■ Drömmen är inte ny. Redan 1967 gjordes den första utredningen om en fast förbindelse över Kvarken, det område söder om Botenviken där det är som smalast och grundast mellan Finland och Sverige. Då hade frågan dryftats alltsedan 1950-talet.

När taxfreeförsäljningen 1999 upphörde på färjelinjen mellan Umeå och Vasa blev frågan aktuell igen. Den nuvarande färjelinjen RG Line som drivs av den finländske pizzakungen Rabbe Grönblom har ofta varit i blåsväder på grund av höga biljettpriser, båtar som inte går i tid eller som stått stilla på grund av haveri. Linjen är en del av E12:an som går från Helsingfors i Finland till Mo i Rana i Norge, via Vasa och Umeå.

Färjetrafiken under all kritik

”E12:an är en Europaväg som i dag inte fungerar – och det är en underdrift. Färjetrafiken är under all kritik och har man ingen fungerande person- och godstransport får man inget handelsutbyte”, säger Torbjörn Halvardsson, regionchef för Företagarna i Västerbotten.

”Vi har haft projekt för ökat handelsutbyte med finnarna och ryssarna, men det stupar oftast på infrastrukturen. Vi har betydligt mer handel med norrmännen än vi har med Finland trots att Vasa är Umeås närmaste stad. En fast förbindelse skulle ge en massa bieffekter”, fortsätter han.

”Kommunikationerna över Kvarken är den mest angelägna frågan för oss att ta itu med”, säger Christina Knookala, direktör för Kvarkenrådet, ett regionalt gränsöverskridande samarbetsorgan med säte i Vasa.

Sedan förra året jobbar hon halvtid med kommunikationsfrågorna i det EU-finansierade projektet Kvarken Shortcut som ska lyfta fram E12 *så att hela vägen blir en prioriterad europeisk kommunikations- och transportled. I projektet ingår en förbättrad färjetrafik – men även en fast förbindelse.

”Den är en vision på lång sikt. Vi vill markera

hur stor potential vi anser att E12 har om man tar sig an att satsa på den”, säger Christina Knookala.

Konstgjorda öar

En fast förbindelse skulle bli cirka 6 mil lång – 4,2 mil längre än Öresundsbron – räknat från Holmsund utanför Umeå till ön Replot utanför Vasa. En rapport från 2000 gjord på uppdrag av Kvarkenrådet kom fram till att det är tekniskt möjligt att bygga den och gav förslag på tre bro-tunnel-bro-kombinationer och en järnvägstunnel. I skisserna ingick då även anläggningen av flera konstgjorda öar i Kvarken vid växlingen mellan tunnel och broavsnitt.

Men rapporten sågade möjligheten med en fast förbindelse inom överskådlig tid. Den skulle kosta 26 miljarder kronor att bygga vilket inte ansågs samhälls- eller trafikekonomiskt försvarbart. Trafiken över Kvarken var för liten. Dock påpekades att läget kan vara annorlunda i framtiden med en utvecklad byggt teknik och ökade trafikflöden.

Ikea funderar på en etablering i Vasa. I Umeå görs en satsning på ett nordiskt logistikcentrum, tänkt att bli ett transportnav för norra Sverige i samklang med Botniabanan. För cirka 2 miljarder kronor ska det investeras i en ny godsbangård, ett nytt stort logistikområde för transport- och gods företagen och en utbyggd hamn i Umeå.

Ny transportpolitik

”Liknande logistiska center planeras i Finland, och det görs stora investeringar i infrastruktur i både Finland och Sverige. Det är nya investeringar som har en enorm betydelse för en fast förbindelse”, säger Christina Knookala.

En av utredningarna i EU-projektet ska se om det går att hitta synergier med investeringar i till exempel vindkraften.

Ett plus, menar förespråkarna, är att EU:s transportpolitik nu omprövas med betoning på samordnade transportnät, korridorlösningar med ekonomiskt självbärande transportleder, eliminering av flaskhalsar och kombinationer med järnväg-sjöfart-lastbil-flyg. I mars diskuterades förslaget till ny transportpolitik vid en konferens i Bryssel för alla Europas större intressegrupper på transportområdet.

”Vi har betydligt mer handel med norrmännen än vi har med Finland trots att Vasa är Umeås närmaste stad. En fast förbindelse skulle ge en massa bieffekter.”

TORBJÖRN HALVARDSSON, REGIONCHEF FÖR FÖRETAGARNA I VÄSTERBOTTEN.

Med på konferensen fanns en liten grupp från Kvarkenregionen, däribland Sven-Olof Edvinsson, gruppledare för Centerpartiet i Umeå som höll ett femminutersanförande inför 400 åhörare om det som nu kallas Baltic Shortcut, den kortaste vägen till Baltikum från Atlanten. Även den fasta förbindelsen över Kvarken togs då upp.

”Fler vägar inom och ut ur EU”

”Hittills har öst-väst-tänkandet varit misshandlat, men kommer nu upp i allt fler EU-projekt. Vi måste hitta fler vägar för transporterna inom och ut ur EU. Norra Tyskland lider av trafikinfarkt på grund av för mycket godstrafik och östra Europa”, säger Sven-Olof Edvinsson.

Skogs- och gruvindustrin tillhör dem som skulle få nytta av en fast förbindelse, menar han. Upp till 90 procent av Europas järnmalm kommer från norra Sverige.

”Utanför Mo i Rana finns Europas största fiskeodlingar och man säljer mycket till Ryssland. Och så har vi Volvo Umeaverken som hade ambitionen före finanskrisen att leverera 10 000 hytter per år till nya lastbilsfabriken i Kaluga i Ryssland, säger Sven-Olof Edvinsson.

Lättare att komma åt ryskt råmaterial

Bolidens Rönnskärsverken i Skelleftehamn tillhör dem som i dag hellre använder sig av omvägen via Haparanda än av färjan. Smältverket i Harjavalta i södra Finland skickar den vägen några tusental ton koppar per år till Rönnskärsverken. Det blir cirka 80 mil extra per resa jämfört med om man tar färjan över Kvarken.

Handeln i öst-västlig riktning är dock liten i dag.

”Norrbottenbanan är så oerhört mycket viktigare för oss än en fast förbindelse över Kvarken”, säger Roger Sundqvist, platschef vid Rönnskärsverken.

”Fraktkostnaderna skulle minska med 30 procent och leveranssäkerheten söderut säkras. Så Norrbottenbanan först. Sedan får vi se vad framtiden har att erbjuda i form av infrastrukturella satsningar”, säger Roger Sundqvist och menar att en öst-västlig transportkorridor skulle bidra till att i framtiden lättare komma åt ryskt råmaterial.

Torrlagt om 2000 år

Samhällsplaneraren Stellan Lundberg utredde den fasta förbindelsen 2000.

”Det skulle ge mycket stor samhällsnytta för regionen med en fast förbindelse, men nyttotillskottet blir inte tillräckligt stort för att täcka kostnaden. Om det var hälften så långt över Kvarken och halva avståndet mellan Vasa och Umeå skulle man nog kunna räkna hem det hela.”

Han tycker ändå det är motiverat att fortsätta utreda en fast förbindelse. Det lyfter frågan om en transportkorridor från Atlanten till Baltikum via Kvarken.

”Det kan leda till att vi får en bättre färjelinje och det är viktigt för hela regionens utveckling”, säger Stellan Lundberg. Han noterar också att om den snabba landhöjningen i Kvarken fortsätter i samma takt som nu så kommer det inte att behövas någon bro alls om 2000 år. □



Christina Knookala, direktör för Kvarkenrådet.