



För drygt två år sedan presenterades några skisser över hur den nya färjan kan komma att se ut. Det här var en. FOTO: MIDWAY ALIGNMENT OCH WÄRTSILÄ

# Kvarkenmiljonerna i hamn först nästa år

● Ministerium velar ännu om hur stödet på 25 miljoner euro ska definieras. Oro finns för marknadens reaktion.

När statsbudgeten för nästa år presenterades i början av hösten höjdes en del ögonbryn i Österbotten.

Kvarkenprojektet sänkades helt i budgeten. Löftet från regeringspartierna, närmast Samlingspartiet och Centern, är 25 miljoner euro.

I höstas hette det att det handlade om teknikaliteter och att pengarna skulle komma i en tilläggsbudget i slutet av året.

Men så blir det inte.

–Förra veckans tilläggsbudget kom för snabbt. Vi hann inte få med det där, säger Mikael Nyberg, överdirektör på Kommunikationsministeriet.

Orsaken är att en del budgettekniska frågor ännu inte kunnat lösas.

–Vi utreder ännu hur pengarna ska kanaliseras. Det handlar ju om ett stöd, men ska det anses vara ett innovationsstöd eller ett miljöstöd?

**MIKAEL NYBERG** poängterar att lösningen måste hålla juridiskt.

Varför var så enkelt att, som jämförelse, skjuta in medel till Karleby hamn i den första budgeten?

–Det är till stor del ett statligt projekt. Här talar vi i stället om ett fartyg som beställs av två städer och som ska stödas. Det handlar om ett rederibolag som verkar på den öppna marknaden. Staten kan inte föra in skattepengar i ett sådant hur som helst.

–Man måste ta i beaktande att rederiet klart konkurrerar med

## Beräknad kostnad: 144 miljoner euro

- Fas ett av "Midway Alignment of the Bothnian Corridor" beräknas kosta 144 miljoner euro.
- Inkluderar en gasterminal i Vasa hamn samt en ny Kvarkenfärja för 115 miljoner euro.
- Upphandlingen inledas i början av 2018. Den nya färjan ska vara klar år 2020 eller 2021.

Tallink-Silja, Viking Line och de övriga.

Är ni alltså oroliga för att andra rederier ska överklaga stödet? Har ni fått sådana signaler?

–Det vill jag inte börja spekulera i. Rederierna du nämner trafikerar rutten över Åland och har en konkurrensfördel då de kan sälja skattefria produkter ombord. Borde inte ett stöd till Kvarkentrafiken, som saknar denna möjlighet, tolkas som närmast moraliskt korrekt?

–Jag tror inte att det här stödet kan motiveras så. Men när den här typen av stöd betalas ut ska Europaparlamentet informeras. Vi vill vara på det klara med motiveringarna.

Ni oroar er för att någon ska hävda att stödet rubbar marknaderna?

–Just det. Vi kan som land inte ägna oss åt verksamhet som av andra ses som diskriminerande. Därför måste stödet tydligt kunna

- I finansieringsplanen ingår Sverige, EU-kommissionen och Europeiska Investeringsbanken.
- Färjan kunde bli ett testlaboratorium för företag och universitet. Framdrivningen ska skötas med hybridlösningar.
- Skulle betala igen sig på 11–14 år, enligt Umeå universitet.

motiveras med den nya teknologi som färjan utrustas med, samt den infrastruktur som hamnarna ska få.

Men är du alls positiv till att ni kan få igenom motiveringar som håller?

–Jo, absolut. Vi har hållit på sedan augusti och kommer att nå en lösning ännu under det här året.

Men det blir inga pengar i år?

–Nej. Pengarna kommer att ingå i en tilläggsbudget under nästa år. Det kommer att ske så fort som möjligt.

**SFP-S RIKSDAGSLEDAMOT** Joakim Strand hör till de som aktivt jobbar med Kvarkenprojektet. Han kommenterar situationen kortfattat:

–Vi utgår nu från att åtminstone första delen av pengarna kommer i den första tilläggsbudgeten år 2018.

Kvarkenprojektet styrs till stor del av Vasa stad. Där bär Jan Finne, just nu tjänstledig ekonomidirektör, ansvaret.

Han säger att regeringens utlovade stöd är A och O för projektet.

–Det är viktigt att pengarna kommer. Det är de som öppnar hela finansieringspaketet, säger Finne.

Förutom en helt ny färja ingår hamnsatsningar. Helheten beräknas kosta mycket mer än 25 miljoner euro.

–Men den statliga finansieringen är nyckeln till att vi kan komma vidare. Det är också väsentligt i vilken form pengarna kommer och med vilken tidtabell, men vi kan anpassa oss bara vi får klarhet. Det väsentliga är att pengarna kommer.

**I DAGSLÄGET** är det fortfarande oklart om 25 miljoner euro kommer som en klumpsumma eller om summan fördelas på två eller tre år.

I september hette det ännu att upphandlingen av det nya fartyget inleds i början av år 2018. Nu är frågan om den tidtabellen håller.

–Det är fortfarande aktuellt att upphandlingen inleds i början av nästa år. Men den exakta tidtabellen kan jag inte ge, säger Jan Finne.

**Tidigt i höstas kom den första besvikelsen. Nu är den andra ett faktum. Hur många ytterligare förseningar klarar projektet av?**

–Vi jobbar på tills det här är löst.

**Marcus Lillkvist**

marcus.lillkvist@vasabladet.fi  
06-7848 444



**SÖNDAG**  
19 november 2017

Nummer 270  
Årgång 161

Lösnummer 3 €  
[www.vasabladet.fi](http://www.vasabladet.fi)

# VASABLADDET

## Kvarkenstöd får inte oroa rederier

● Stödet till Kvarkenprojektet försenas ännu mer. De statliga miljonerna kommer tidigast i början av 2018.

Det utlovade stödet på 25 miljoner euro kommer först nästa år. Enligt Kommunikationsministeriets Mikael Nyberg måste motiveringarna hålla för att stödet inte ska störa rederimarknaden.

– Det rör ett rederibolag på marknaden. Staten kan inte föra in skattepengar hur som helst. Samtidigt säger Vasa stads Jan Finne att stödet är nyckeln till att komma vidare. Sidan 6

FOTO: MIKAEL NYBACKA

## Mindre medel till ny vägyta

Antalet österbottniska vägkilometrar som får ny beläggning minskar med nästan hälften nästa år.

– Preliminärt har vi räknat med att vi kan belägga 230 kilometer under 2018 och för 2019 ser det inte bättre ut, säger Anders Östergård, direktör på Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten.

Orsaken är helt enkelt att den statliga finansieringen