



Investeringen i en ny Kvarkenfärja är en betydligt större strategisk linjedragning än man kanske först anar.

# Stort strategiskt framtidsbeslut

Kvarkenfärjan har övergått från vision till verklighet. Ett enhälligt Vasafullmäktige beslöt på måndag kväll att staden går i borgen för högst 35 miljoner plus en betalningsandel på maximalt 25 miljoner euro. Beslutet befäste ett i många avseenden historiskt gränsöverskridande projekt mellan Vasas och Umeås kommuner.

Förutom den nya färjan ingår i storsatsningen Midway Alignment också upprustning av hamnarna i Vasas och Umeås kommuner samt en LNG-tankningsstation (flytande naturgas).

Färjan beräknas kosta 115 miljoner euro, men totalt talar vi om investeringar på 150 miljoner euro. Vasas och Umeås kommuner har kommit överens om att bidra med 25 miljoner euro var.

Den finska statens utlovade andel på 25 miljoner euro skulle ha funnits med redan i årets budget, men så blev det inte. Statsminister Juha Sipilä försäkrade dock vid sitt besök i Vasas på tisdagen att regeringen nog håller vad den lovat, och att pengarna kommer tids nog.

Också Umeås kommun är klar med sin modell för finansieringen och man ser inte längre några hinder för att beställa en ny färja i höst. I Umeås kommun kommer finansieringen att behandlas nu under våren och i juni ska kommunfullmäktige ge sitt godkännande. Även här är statliga pengar att vänta.

Resten finansieras med ett lån från Europeiska Investeringsbanken (EIB).

**SETT UR** ett långsiktigt helikopterperspektiv är investeringen i en ny Kvarkenfärja en betydligt större strategisk linjedragning än man kanske först anar.

Vi behöver bara dra oss till minnes vad som hände då taxfree-trafiken upphörde i och med EU-medlemskapet 1995. Från att Kvarkentrafiken haft en miljon passagerare per år sänkades trafiken ihop och plötsligt fanns enbart några tiotusental resenärer kvar. Vasas och Umeås kommuner riskerade bli ändstationer.

All den infrastruktur som byggts upp för att tjäna turismströmmarna stod plötsligt nästan oanvänd. Eftersom färjtrafiken dessutom upphörde under vissa perioder var näringslivet tvunget att söka nya transportalternativ för såväl export som import.

Dessutom gick det tidigare rätt flitiga utbytet inom idrott och kultur i stå. Olika ansträngningar gjordes dock under årens lopp för att upprätthålla kontakterna mellan Vasas och Umeås regionen då det gäller högskolor och sjukvård.

**VASASTAD** och Umeås kommun har under åren tagit ett stort ansvar för världens nordligaste passagerarförbindelse som upprätthålls året runt och lyckats utveckla såväl trafiken som förståelsen för stråkets strategiska betydelse och enorma potential. I takt med att Kvarkentrafiken blivit livligare har också de gamla nätverken sakta men säkert fått nytt liv.

Umeås kommun med sina 125 000 invånare, förnämliga universitet och universitetssjukhus samt aktiva kulturliv och dynamiska näringsliv är

**LEDARE**

**Stig Nygård**

stig.nygard@vasabladet.fi  
06-7848 283



helt klart en attraktiv partner för Vasas och Vasas regionen. Men genom den gemensamma investeringen i en ny färja lyfter man blicken högre än så.

Samhällsutvecklingen är inne i en fas av stor förändring, konkurrensen mellan regionerna blir allt hårdare. Från att tidigare ha varit en kamp mellan stad och landsbygd ser vi nu en kamp mellan städerna. Universitetsstäderna konkurrerar, landskapscentra konkurrerar. Varje region kämpar för sin framtid och om en plats i solen.

Förutom väl utbyggda kommunikationer och ett livskraftigt näringsliv bör orten kunna erbjuda kvalitativ utbildning, ett eget universitet, enheter för forskning och utveckling. Dessutom bör orten kunna erbjuda ett mångsidigt utbud inom idrott och kultur så att människorna gärna bor, studerar, jobbar och etablerar företag på orten. Det är här färjan kommer in som en viktig pusselbit.

**ENLIGT VASAS STADSFULLMÄKTIGEORDFÖRANDE**

Joakim Strand är en modern specialdesignad miljövänlig färja oerhört viktig för hela gamla Vasas län och bör även ses som ett flytande laboratorium och skyltfönster för marinteknologi (Wärtsilä).

Enligt Strand kommer en ny Kvarkenfärja dessutom att öppna möjligheter för att stärka de östvästliga förbindelserna och kontakterna på ett unikt sätt. Den berömda stora bilden handlar om att sammanbinda hamnar i Nord-Norge med Ryssland och Kinas nya sidenvägsstrategi.

Som en del i detta arbetar man även för att få territoriell specialstatus för Kvarkenregionen inom EU, det vill säga att bilda ett så kallat EGTS.

Trots att Vasas agerat motor i färjprojektet är Kvarkenfärjan ett projekt för hela regionen, men också för grannregionerna. Därför får vi hoppas att grannarna, var och en på sitt sätt och efter förmåga, stiger ombord på denna seglats mot framtiden.

Den historiska investeringen är en strategisk markör som signalerar att Vasas och Umeås regionerna också i framtiden vill vara i händelsernas centrum och kunna erbjuda sina invånare jobb och möjligheter till ett gott liv.

Det ligger ett enormt arbete bakom måndagskvällens beslut. Att stadsfullmäktige dessutom enhälligt kunde ta detta strategiskt viktiga beslut har ett stort mervärde, eftersom det visar att beredarna gjort att bra jobb och att beslutet förankrats.

Före oktober siktar man på att beställa den nya Kvarkenfärjan. Går allt enligt planerna kunde den vara klar att tas i bruk i början av 2021 enligt en preliminär uppskattning.