

# The Kvarken Link – projektansökning till TEN-T

## 1. Kort beskrivning av projektet/studien

Projektet, The Kvarken Multimodal Link, avser göra en uppgradering av en transportlänk mellan Sverige och Finland. Projektet inkluderar ett komplett transportsystem för gods och passagerare och är utvecklat av de bägge kommunerna Umeå och Vaasa.

Uppgraderingen av transportlänken görs genom att man tar fram ett transportkoncept, inkluderande infrastruktur för anslutningar med järnväg och väg, och en ny färja för överfarten Umeå – Vaasa. Konceptet fokuserar på minskad miljöpåverkan, regional utveckling, utbyte och samarbete mellan länderna, och ekonomisk tillväxt. Färjan kommer att designas efter de behov och krav som ställs av brukarna och regionen: bl a planeras att använda LNG som bränsle, och att ha egen kapacitet till isbrytning. Att öka godsvolymen och passagerarantalet, samt att få en ekonomiskt långsiktigt hållbar förbindelse är den huvudsakliga målsättningen.

Projektets transportlänk kommer att utgöra en anslutning och komplement till EU:s Priority Projects, till EU:s Core och Comprehensive Network för både järnväg och väg, samt utgöra ett komplement till Botniabanan.

Minskad miljöpåverkan kommer att vara ett viktigt fokusområde under arbetet med projektet. Detta inkluderar arbete med att minimera emissioner, att undvika utsläpp till vatten eller land, att minska påverkan från buller och svall, och annan miljöpåverkan i närområdet.

Projektet har påbörjats under 2009 med uppgraderingar av infrastrukturen i hamnarna, och med förberedande och planerande aktiviteter. Projektstart med EU-finansiering planeras till 2013 och löper till slutet av 2015, enligt förutsättningar i TEN-T Call 2012.

En andra fas av projektet planeras, och ansökan för denna kommer att lämnas in under 2014. Kostnadsuppskattningar i tabellen avser därför enbart indikativa kostnader för Fas 2.

Följande aktiviteter ingår i projektet:

Phase 1 Studies (och Works)

- 1 Initial Activities (infrastructure and temporary ferry solution)
- 2 Project Analysis
- 3 Development of a concept for an improved transport link
- 4 Development of a concept for land/port infrastructure
- 5 Design of ferry
- 6 Design and planning of land based infrastructure
- 7 Integration of results, Harmonization

Phase 2 Works

- 8 Building of ferry
- 9 Building of land infrastructure and port development facilities
- 10 Implementation and improvement of Logistic System and Operations

Av dessa aktiviteter kommer alltså Phase 2 att utgöra en separat andra ansökan under 2014. Detta TEN-T call kommer att inkludera aktiviteterna i Phase 1.

Följande organisationer är partners i projektet:

1. NLC Ferry Ab Oy (company owned by the municipalities in common)
2. The City of Umeå
3. The City of Vaasa
4. Kova Login Ab Oy
5. Port of Umeå

6. Port of Vaasa
7. The Kvarken Council
8. Regional Council of Västerbotten
9. Regional Council of Ostrobothnia
10. The Swedish Maritime Administration
11. Wärtsilä
12. SSAB
13. Komatsu
14. ABB
15. Det Norske Veritas, DNV
16. Technology center Oy Merinova Ab
17. Volvo Trucks, Umeå
18. SCA Transforest

## 2. Motiv för ansökan

Projektet stämmer väl överens med de målsättningar som finns i TEN-T 2012 Call, och Motorways of the Sea:

- Projektet ökar andelen transporter med sjöfart, vilket är en metod för att minska utsläppen från transporterna
- Projektet har kopplingar till EUs Priority Projects, enligt TEN-T Call 2012, samt de Core och Comprehensive Transport Networks som beslutats om inom EU
- Projektet utgör en viktig länk och ett komplement i Botniabanan
- Projektet innebär en besparing i tid, pengar och miljöbelastning för berörda parter genom den genväg som etableras för transporter mellan Sverige och Finland
- Genom att optimera transportlänken ur miljömässig synvinkel minimeras miljöbelastningen.
- Transportlänken kommer att öka samarbetet och utbytet mellan länderna
- Projektet är av allmänt intresse

### Bakgrund till projektet

De öst-västliga förbindelserna i vår region mellan Norge – Sverige - Finland har under lång tid haft stor betydelse för utvecklingen av näringsliv, kultur och samhälle. Transport- och kommunikationslösningarna spelar givetvis en avgörande roll för hur detta utbyte kan ske och därmed vilken utveckling som kan bli möjlig.

Europaväg 12, som går mellan Helsingfors och Vasa, vidare över till Umeå med färja och sedan västerut till Mo i Rana i Norge, har utgjort stommen våra kontakter och transporter.

Både genom det väl utbyggda gränsregionala samarbetet som finns etablerat i vår region och det under senare år ökade intresset för Östersjöregionen som tillväxtzon i norra Europa, har fokus riktats mot att förbättra transport- och kommunikationsmöjligheterna i öst-västlig riktning.

Stora investeringar i transportinfrastrukturen har gjorts de senaste 10 åren. Det gäller för alla tre länderna i vår region. Arbetet med att förbättra denna infrastruktur har både lokala, regionala och nationella utgångspunkter. Genom det samarbete som bedrivits gränsregionalt har vi också kunnat få ett transnationellt perspektiv i prioriteringarna inom respektive region.

Ansökan om **The Kvarken Multimodal Link** (vilket utgör en framtida Midway Alignment of the Bothnian Corridor när denna är i bruk) måste alltså ses utifrån detta sammanhang. Den avses att ingå i och avsevärt förstärka det öst-västliga stråk som sedan länge är etablerat. De nya dimensioner som ansökan ger är dels att The Kvarken Link (framtida Midway Alignment of the Bothnian Corridor) också kan utgöra en viktig systemutvecklande länk mellan det Core Network Rail i Sverige och Finland som föreslagits av kommissionen år 2011, dels att det genom städernas samarbete och gemensamma ansvarstagande får en hållbar lösning på hur färjetrafiken skall fungera som en del av transportinfrastrukturen, samt att projektet kommer att kunna genomföras som ett innovations- och utvecklingsarbete med stor betydelse för sjöfarten, industrin och andra näringar långt utanför vår region.

### 3. Utlysning

Ansökan gäller utlysningen TEN-T Multi-Annual Programme 2012, inom prioriteringen Motorways of the Sea.

### 4. Kostnader och finansiering

Tabellen nedan ger en översikt av kostnader per aktivitet. Valutan i nedanstående tabell är EUR.

<b>Costs</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>Total</b>
1 Initial Activities	8 585 000	7 705 000	0	0	<b>16 290 000</b>
a) <i>Initial infrastructure investments (30%)</i>	<i>(6 200 000)</i>	<i>(6 200 000)</i>			<b><i>(12 400 000)</i></b>
b) <i>Temporary ferry solution, capital costs (30%)</i>	<i>(1 205 000)</i>	<i>(1 205 000)</i>			<b><i>( 2 410 000)</i></b>
<i>Temporary ferry solution: adaptations and pilot activities (50%)</i>	<i>(300 000)</i>	<i>(300 000)</i>			<b><i>( 600 000)</i></b>
c) <i>Preparatory analysis etc (50%)</i>	<i>(880 000)</i>				<b><i>(880 000)</i></b>
2 Project Analysis (50%)	0	173 250	173 250	0	<b>346 500</b>
3 Development of a concept for an improved transport link (50%)	0	1 008 250	1 008 250	0	<b>2 016 500</b>
4 Development of a concept for land/port infrastructure (50%)	0	334 750	334 750	0	<b>669 500</b>
5 Design of ferry (50%)	0	0	1 011 000	1 011 000	<b>2 022 000</b>
6 Design and planning of land based infrastructure (50%)	0	0	297 500	297 500	<b>595 000</b>
7 Integration of results and findings, Harmonization (50%)	0	31 250	31 250	62 500	<b>125 000</b>
<b>Total activity costs</b>	<b>8 585 000</b>	<b>9 252 500</b>	<b>2 856 000</b>	<b>1 371 000</b>	<b>22 034 500</b>
<i>Indirect costs (7%)</i>	<i>600 950</i>	<i>647 675</i>	<i>199 920</i>	<i>95 970</i>	<i>1 544 515</i>
<b>Total eligible costs</b>	<b>9 185 950</b>	<b>9 900 175</b>	<b>3 055 920</b>	<b>1 466 970</b>	<b>23 609 015</b>

<b><i>Indicative costs for Phase 2 (Works) from 2015 to 2017 (not included in the proposal)</i></b>	
<i>8 Building of ferry</i>	50 000 000
<i>9 Building of land infrastructure</i>	30 000 000
<i>10 Implementation and improvement of Logistic System and Operations</i>	1 000 000
<b>SUM</b>	<b>81 000 000</b>

Tabellen nedan ger en översikt av finansieringskällor för projektets genomförande. Summor redovisas i EUR.

<b>Finansiering</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>Sum</b>
Svensk kommunal finansiering	2 716 745	2 981 526	663 175	315 992	6 677 439
Finsk kommunal finansiering	3 275 100	3 268 556	414 410	65 992	7 024 058
Svensk regional finansiering		21 000	29 750	8 750	59 500
Finsk regional finansiering		21 000	29 750	8 750	59 500
Privata aktörer		56 875	140 875	84 000	281 750
Finsk statlig finansiering	250 000	250 000	250 000	250 000	1 000 000
TEN-T	2 944 105	3 301 218	1 527 960	733 485	8 506 768
<b>Summa</b>	<b>9 185 950</b>	<b>9 900 175</b>	<b>3 055 920</b>	<b>1 466 970</b>	<b>23 609 015</b>

## 5. Projektets mogenhet

Se även 2 Motiv för ansökan/Bakgrund till projektet ovan.

Projektet har stöd från både svenska och finska myndigheter, samt stort stöd i näringslivet bland industrier, transportköpare, turismnäringen, och kommunala och regionala organisationer. Man ser ett stort behov av att ha en pålitlig och stabil förbindelse, där såväl invånare, turister och godstransportörer kan lita på transportlänken samt planera och bygga upp verksamhet kring denna.

Projektet har en lång rad organisationer som partners, samt supporters. Samtliga dessa intygar sitt intresse och engagemang via supportbrev och nödvändiga intyg.

Utvecklingen av den infrastruktur på land, framförallt i hamnarna, som ingår i projektet har påbörjats under 2009. All förbättring och utveckling sker inom områden som i den fysiska planeringsprocessen ligger inom planerat område, dvs områdena är i den kommunala översiktsplan avsatta till hamn/industriell verksamhet.

## 6. Partners och supporters

Följande organisationer är partners i projektet:

1. NLC Ferry Ab Oy (company owned by the municipalities in common)
2. The City of Umeå
3. The City of Vaasa
4. Kova Login Ab Oy
5. Port of Umeå
6. Port of Vaasa
7. The Kvarken Council
8. Regional Council of Västerbotten
9. Regional Council of Ostrobothnia
10. The Swedish Maritime Administration
11. Wärtsilä
12. SSAB
13. Komatsu
14. ABB
15. Det Norske Veritas, DNV
16. Technology center Ab Merinova Oy
17. Volvo Trucks, Umeå
18. SCA Transforest

Följande organisationer stödjer projektet genom att ha signerat supporterbrev:

- The Swedish Transport Agency
- The Swedish Transport Administration
- Företagarna (Swedish Federation of Business Owners) Region Västerbotten
- Västerbotten Chamber of Commerce
- Ostrobothnia Chamber of Commerce
- The Ostrobothnian Centre for Economic Development, Transport and the Environment
- Vaasa Region Development Company
- The Board of the Council of Ostrobothnia
- The Mayors of the Municipalities of the Vaasa Region
- The Regional Organisation of Enterprises in Coastal Ostrobothnia
- Centre of Expertise Programme (OSKE) - Maritime Cluster, Western Finland
- Nordland Fylke, Norway
- MidtSkandia
- CERUM, Umeå University
- Vaasa Consortium of Higher Education
- Gold of Lapland
- Visit Hemavan Tärnaby AB
- Visit Umeå AB
- Västerbotten Tourism Board
- Real Rail AB
- Green Cargo
- Hector Rail
- Freja Transport and Logistics
- Schenker Oy
- Oy Aha Logistics Ltd
- Oy Backman-Trummer Ab
- Gasum Oy