



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Jonas Tuovinen

# Utveckling av Kvarkenstrafiken och dess inverkan på små och medelstora företag

Fokus på ruten Vasa–Umeå

Branschenhet Företagsekonomi  
2016

## **FÖRORD**

Slutarbetet behandlar utveckling av Kvarkestrafiken och dess påverkan på små och medelstora företag. Arbetet påbörjades under februari månad 2016 och avslutades under maj månad 2016. Arbetet har utförts vid Vasa Yrkeshögskola, utbildningsprogrammet Företagsekonomi med inriktning internationell handel.

## ABSTRAKT

Författare	Jonas Tuovinen
Lärdomsprovets titel	Utveckling av Kvarkestrafiken och dess inverkan på små och medelstora företag. Fokus på ruten Vasa–Umeå
År	2016
Språk	svenska
Sidantal	48 + 18 (bilagor)
Handledare	Helena Blomqvist

---

Undersökningens bakgrund är att det under de senaste åren varit tal om en förbättrad förbindelse mellan Vasa och Umeå, eftersom den nuvarande förbindelsen inte ansetts uppfylla de krav som finns. Genom denna studie ges en bild av de förbättringsalternativ som finns och hur sådana eventuellt skulle komma att stärka Kvarkestrafiken och små och medelstora företag i regionen.

Den teoretiska delen omfattar såväl historia inom Kvarkestrafiken som dagsläge och framtidssyn. I studien behandlas förbättringsalternativ i Kvarkestrafiken och deras inverkan på små och medelstora företag. Data som insamlats kommer från webpublicationer, tidskrifter och rapporter som behandlar ämnen som bedömts aktuella som ram för studien.

Studiens empiriska material utgörs av frågor som besvarats av sju små och medelstora företag inom olika branscher. Fem av dessa var finländska företag och två var svenska.

Resultaten av undersökningen var att företag ser positivt på all förbättring i Kvarkestrafiken. De tillfrågade företagen är färdiga att stå bakom dessa förbättringar, eftersom de kommer att gynna såväl företagens verksamhet som hela regionen.

## ABSTRACT

Author	Jonas Tuovinen
Title	Development in the Bothnian traffic, and its effect on small and medium sized businesses
Year	2016
Language	Swedish
Pages	48 + 18 (Appendices)
Name of Supervisor	Helena Blomquist

---

The background to this research is the discussions regarding development in the Bothnian traffic especially in the ferry connection between Vaasa and Umeå. These discussions originate in the fact that the current ferry on the route does not fulfill the requirements regional enterprises. The study gives a picture of the possible improvements that might be implemented in the Bothnian traffic, and how these improvements would affect small and medium sized businesses in the regions.

In the theoretical part of the study deals with the history of Bothnian traffic and illustrates what it looks like today, as well as future outlooks. It gives a thorough insight into the possible improvements of the Bothnian traffic between Vasa and Umeå. The data comes from e-publication, newspapers and reports regarding the topic of the study.

The empirical data consists of questionnaires to seven small and medium sized businesses. Five of the businesses are from Finland and the remaining two from Sweden.

The result of this study shows that all the participating businesses had a positive view of any improvements to the route. They were ready to stand behind these improvements, this because of the fact that the improvement would promote their businesses as well as strengthen the region.

---

Keywords trans-bothnian traffic, improvement, financing, feasibility, attitudes

# INNEHÅLL

## ABSTRAKT

## ABSTRACT

1. INLEDNING .....	8
1.1 Syfte .....	8
1.2 Problemformulering .....	9
1.3 Avgränsning .....	9
1.4 Metod .....	9
2. KVARKENTRAFIKEN GENOM TIDERNA .....	10
3. NORDIC LOGISTIC CORRIDOR: NLC .....	12
3.1 Vad är NLC .....	12
3.2 Ruttens sträckning .....	13
3.3 Hamnarna på ruttan.....	14
3.3.1 Vasa hamn.....	14
3.3.2 Umeå hamn .....	14
3.3.3 Hamnen i Mo i Rana .....	15
3.3.4 Mosjöen hamn.....	15
3.4 Terminalerna på ruttan.....	16
3.4.1 NLC Umeå .....	16
3.4.2 NLC Storuman .....	16
3.5 Sammanfattning NLC .....	16
4. FÖRBÄTTRINGSALTERNATIV .....	18
4.1 Midway Alignment .....	18
4.1.1 Syfte .....	18
4.1.2 En miljövänlig färja .....	19
4.1.3 Projektets faser .....	20
4.1.4 Fördelar av implementeringen och ett lyckat projekt .....	23
4.1.5 Logistisk genväg .....	23
4.1.6 Involverade partner och projektets finansiering.....	24
4.1.7 Projektet i nuläget .....	27
4.2 Fast förbindelse över Kvarken .....	29
4.2.1 Linjealternativen för fast förbindelse .....	30

4.2.2 Alternativ N1.....	30
4.2.3 Alternativ N2.....	31
4.2.4 Alternativ S1 .....	32
4.2.5 Alternativ S2 .....	33
4.2.6 Kostnader .....	34
4.2.7 Jämförelse mellan alternativen för fast förbindelse .....	36
4.3 Jämförelse mellan förbättringsalternativen.....	37
5. INTERVJUER MED SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG.....	38
5.1 Val av metod och material .....	38
5.2 Deltagande företag .....	38
5.3 Frågeformuläret som användes under intervjuerna .....	40
5.4 Sammanfattning av intervjusvar .....	41
6. RESULTAT .....	43
6.1 Validitet och reliabilitet .....	44
7. AVSLUTNING.....	45
8. FÖRSLAG TILL FORTSATT FORSKNING .....	46
9. KÄLLOR .....	47
BILAGOR	

**FÖRTECKNING ÖVER FIGURER OCH TABELLER**

<b>Figur 1</b>	Nordic Logistic Corridor NLC	s.13
<b>Figur 2</b>	Midway Alignment	s.18
<b>Figur 3</b>	Möjlig ny färja	s.19
<b>Figur 4</b>	Fast förbindelse	s.29
<b>Figur 5</b>	N1	s.30
<b>Figur 6</b>	N2	s.31
<b>Figur 7</b>	S1	s.32
<b>Figur 8</b>	S2	s.33
<b>Figur 9</b>	Intervjufrågorna	s.40
<b>Tabell 1</b>	Övriga samarbetspartners Midway Alignment	s.25
<b>Tabell 2</b>	Supporters Midway Alignment	s.26
<b>Tabell 3</b>	Potentiella kostnader för en fast förbindelse	s.35
<b>Tabell 4</b>	Intervjudatum	s.48

## **FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR**

**BILAGA 1.** Intervjufrågor

**BILAGA 2.** Intervjusvar



## 1. INLEDNING

Bakgrunden till att denna undersökning är att detta ämne har stor betydelse för framtiden för såväl utrikeshandeln i regionen men även på nationell nivå. Ämnet har under en längre tid varit aktuellt och under våren 2016 har det gjorts framsteg för att hitta förbättringsalternativ i Kvarkestrafiken.

Undersökningen i arbetet görs genom att intervjua företag som jobbar med eller har transporter över Kvarken. Undersökningsdelen kommer att fokusera på hur förbättringarna i Kvarkestrafiken kommer att påverka företagen som jobbar i regionen.

Den teoretiska delen omfattar såväl historia inom Kvarkestrafiken som dagsläge och framtidssyn. I studien behandlas förbättringsalternativ i Kvarkestrafiken och deras inverkan på små och medelstora företag. Data som insamlats kommer från webpublicationer, tidskrifter och rapporter som behandlar ämnen som bedömts aktuella som ram för studien. I teoridelen refereras och reflekteras två förbättringsalternativ för rutten. Även en del historia angående trafiken över Kvarken, denna del fokuserar till största del på 1900-talet. För arbetet finns ingen uppdragsgivare utan det görs av rent intresse från författaren.

### 1.1 Syfte

Syftet med arbetet är att först redogöra för två förbättringsalternativ för trafiken och sedan undersöka attityder gentemot de förbättringsalternativ som redogörs i teoridelen. Förbättringsalternativen är Midway Alignment, vilket är ett projekt där infrastrukturerna i hamnarna förbättras såväl som ett bygge av en ny miljövänligare färja, och en fast förbindelse över Kvarken.

## **1.2 Problemformulering**

Hur kommer eventuella förbättringar i Kvarkestrafiken påverka företagen i regionerna. Vilka positiva följder finns och vilka eventuella negativa följder kan en utveckling av Kvarkestrafiken föra med sig.

## **1.3 Avgränsning**

Denna undersökning begränsas till de förbättringar som planerats på ruten mellan Vasa och Umeå. Andra rutter över Kvarken kommer inte att redogöras för i detalj. Detta har gjorts för att ge ämnet en konkret avgränsning och möjliggöra en fördjupning i temat.

## **1.4 Metod**

Metoden som använts för detta lärdomsprov är en litteraturbaserad översikt och en kvalitativ undersökning. Som metod för den empiriska undersökningen har valts intervjuer.

## 2. KVARKENTRAFIKEN GENOM TIDERNA

Den gemensamma historien för Finland och Sverige och för regionerna Österbotten och Västerbotten går långt tillbaka i tiden. Det först dokumenterade fartyget som gjorde turer över Kvarken var det svenska ångfartyget Norrland år 1837. Efter detta följdes detta fartyg av andra liknande fartyg som upprätthöll trafiken på ett eller annat sätt. Finlands deltagande i världskrig har gjort att trafiken under dessa tider varit begränsad. Efter första världskriget etablerade ändå ett svenskt företag ett fartyg som trafikerade över Kvarken sommartid. Efter att andra världskriget hade brutit ut försämrades trafiken över Kvarken. När då andra världskriget avslutats påbörjades trafiken igen med ångbåtar som körde mellan Vasa och Umeå, den första i en serie ångbåtar som trafikerade Kvarken var ett litet ångfartyg vid namn Pörtö.

Under de följande årtiondena ökade trafiken i Kvarken rejält. Under femtiotalet fanns det även flera rutter från och till Vasa. Det fanns under denna tid rutter som gick rakt från Stockholm till Vasa och även en rutt mellan Sundsvall och Vasa. 1958 kom det första fartyget som hade kapacitet att transportera bilar över Kvarken. I samband med detta etablerades även en rutt mellan Vasa och Örnsköldsvik. I början av 60-talet fanns även en rutt som gick mellan dåvarande Gamlakarleby till Skellefteå Passagerartrafiken ökade från runt 20 000 per år i början av 50-talet till ca 80 000 halvvägs in i 60-talet.

År 1964 etablerades på ruten den egentliga bilfärjan. Färjan var då Wasa Express. Wasa Express uppföljdes av en rad olika färjor som gick på ruten. Under denna tid fanns det även rutter mellan Jakobstad, Karleby och Skellefteå. Dessa rutter kördes av Jakob Lignes. (Kvarken/Kvarkenrådet, 2014) (Nylund, 2015)

Under 70-talet ökade turismen till Sverige avsevärt. Detta var en orsak till att man ville ha ett fartyg som kunde upprätthålla trafiken såväl på vintern som på sommaren. 1972 var första året då ruten kördes även under vintermånaderna.

Från mitten på 60-talet till slutet på 80-talet fortsatte passagerartrafiken att öka. från 80 000 tusen per år till 1 150 000 som bäst. Denna ökning gjorde att fartygen som trafikerade ruten blev allt större och finare. Med den ekonomiska depressionen i början av 90-talet såg man tydligt hur köpkraften hos kunderna sjönk vilket i sin tur syntes i antalet

passagerare. 1998 hade det sjunkit till omkring en halv miljon och året därefter hade det sjunkit ytterligare och var nu endast 300 000. Under denna period hade man olika slags idéer för hur man kunde återuppliva trafiken, det var då tal om katamaraner och olika annorlunda fartygskoncept.

När man i juni 1999 tog bort *tax free* handeln ombord på färjan försämrades färjans och trafikens lönsamhet. Trafiken Vasa–Umeå hade tidigare varit en av de mest lönsamma rutterna. År 2000 meddelade Silja Line att de på grund av olönsamhet lägger ner trafiken. Året därpå återupptogs trafiken av RG Line. RG Line hade det svårt under ett antal år tills de år 2011 sökte om konkurs. 2012 gjordes ett gemensamt beslut mellan Umeå kommun och Vasa stad att etablera NLC Ferry som skulle ta över Kvarkentrafiken. Efter att man införskaffat ett fartyg och renoverat detta tog NLC Ferry över Kvarkentrafiken från och med 1.1.2013. Trafiken över Kvarken styrs även idag av detta företag och seglar under namnet Wasaline.

(Kvarken/Kvarkenrådet,2014)(Nylund, 2015)

### 3. NORDIC LOGISTIC CORRIDOR: NLC

#### 3.1 Vad är NLC

*The Nordic Logistic Corridor* är en transportrutt som för samman Norge, Sverige och Finland. Alla tre nationer ha gjort ingående undersökningar av infrastrukturen. Man har i alla nationerna gjort förbättringar inom olika logistiska grenar. Hamnar och järnvägs-transporter samt kombinerade transporter (transporter där mer än en transport form använts) har förbättrats. Man har även moderniserat frakthanteringen under flera delar av transporten. (NLC, NLC, 2014)

Dessa förbättringar i transportrutten utgör förutsättningarna för tillväxt inom handeln mellan länderna och för olika industrier som behöver en snabb och smärtfri transport. Denna transportrutt behöver konstant investeringar och förbättringar för att förbättra rutten och öka kapaciteten på rutten. För att sammanfatta projektets huvudsakliga syfte kan man säga att det handlar om att skapa bättre förhållanden för frakttransporter i vår nordiska region, från Norge genom Sverige till Finland, och från Finland vidare till Östeuropa och Ryssland, samt i motsatt riktning. (NLC, NLC, 2014)

Med NLC försöker man framhäva transportrutten. De andra alternativen för transporter från nord Norge till Finland, Ryssland och Östeuropa är att köra landsvägstransport runt Bottniska viken via Haparanda. En transport från Umeå till Vasa denna väg är ungefär 840 km lång. Det andra alternativet för transporter är att köra via Åbo, denna rutt innehåller 1000 km landsvägstransport och 340 km sjötransport. Från hamn till hamn mellan Umeå och Vasa är det endast 96 km, vilket är det kortaste avståndet bland dessa ruttalternativ.

Till förbättringarna på rutten hör *Midway Alignment* projektet. *Midway Alignment* är ett projekt i vilket man strävar efter att införskaffa en ny färja till sträckan Vasa–Umeå för att öka kapaciteten och smidigheten på rutten. Detta projekt var ett av de resultat som fåtts från NLC-projektet. Projektet *Midway Alignment* påbörjades först efter att NLC-projektet hade avslutats.

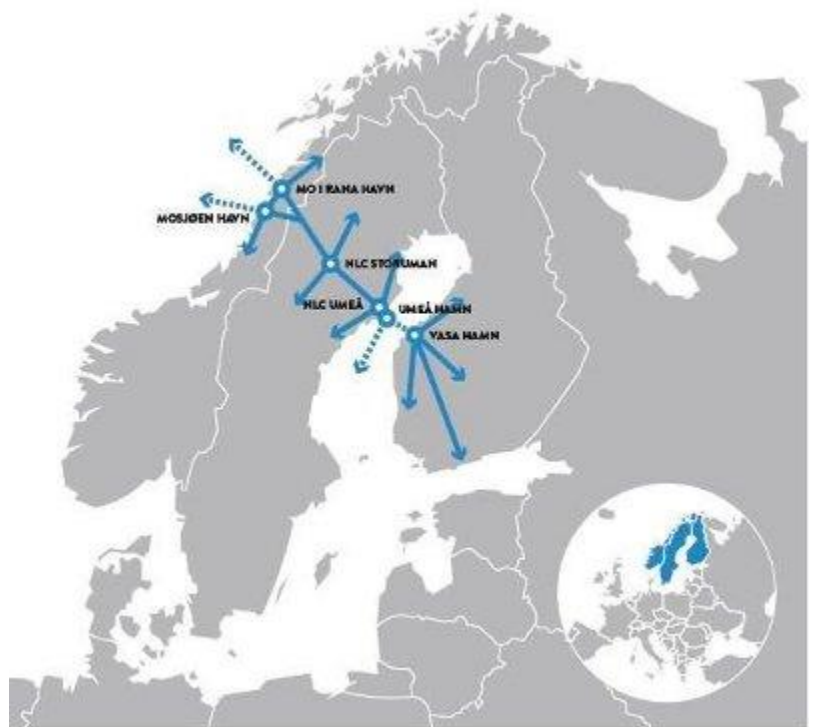
NLC-projektet startade 01.06.2011 och projektet avslutades tre år senare den 01.06.2014. Transportkorridoren fortsätter att vara i bruk även efter projektets slut. Transportkorridoren fanns redan före projektet men projektet gjorde att samarbete mellan de involverade länderna har ökade både i den privata sektorn och i företagssektorn. (NLC, NLC, 2014)

### 3.2 Ruttens sträckning

Rutten NLC består till största del av hamnar och terminaler.

NLC startar vid Mo i Rana i Norge. I Mo startar den europeiska landsvägen E12. Längs med denna väg går rutten genom Norrland, där den första inlandsterminalen finns, NLC Storuman. Från denna punkt fortsätter NLC-rutten till Umeå där nästa terminal är lokaliserad. I Umeå hittar vi även Umeå hamn där rutten fortsätter

med sjötransport över Kvarken till Vasa hamn. Från Vasa hamn styrs sedan transportrutten enligt de transporterade varornas destinationsort, om de då är Ryssland, Helsingfors, Åbo eller annan ort i Finland. I stora drag kan man säga att rutten följer E12 även i Finland. Till E12 hör också färjetransporten mellan Vasa och Umeå. Även transporter till Östeuropa sker genom Finland längs med denna logistiska rutt. E12 europeiska landsvägen går ända till St. Petersburg i Ryssland (Corridor, 2014)



**Figur 1** NLC (Corridor, 2014)

## **3.3 Hamnarna på ruten**

### **3.3.1 Vasa hamn**

Från Vasa hamn exporteras och importeras primärt bränsle, jordbruksprodukter, kemiska produkter och virke. Ruten mellan Vasa och Umeå erbjuder den nordligaste havsförbindelsen mellan Sverige och Finland. Som tidigare nämnts är denna rutt också en del av E12, en europeisk landsväg som sträcker sig från Ryssland till Norges kust mot Atlanten.

Vasa hamn är en naturlig logistiskt viktig punkt i regionen Österbotten. Fördelen med hamnen är att den har bra förbindelser med landsvägar både norrut och söderut och att Vasa flygfält ligger bara 10 km från hamnen. Vasa hamn är livsviktig för NLC och för att hitta ett miljövänligt alternativ för transport mellan länderna och vidare ut i världen. (NLC, NLC, 2014)

### **3.3.2 Umeå hamn**

Umeå hamn är den nordligaste hamnen i Sverige som är i bruk året om. Hamnen är strategiskt placerad på ett ställe där förbindelsen mellan Kvarken är så kort som möjlig. Hamnen ligger söder om Holmöarna, vilket ger bättre isförhållanden över Kvarken. Detta gör att ruten kan hållas öppen året om. Hamnen har även goda förbindelser till såväl E12 som E4, även järnvägsförbindelserna ligger när hamnen till dessa hör Norra Stambanan och Botniabanan. Umeå hamn är dessutom Sveriges nordligaste frakthamn och fraktrafiken från hamnen ökar årligen. Även Umeå hamn är livsviktig för NLC, eftersom den är den nordligaste färjetrafikerade hamn efter Stockholm.

År 2012 införskaffade NLC Ferry Oy en ny färja som skulle gå mellan Umeå och Vasa, detta gjordes för att öka kapaciteten på ruten. Den investeringen kostade hamnarna och kommunerna ungefär 2,6 miljoner. I dagens läge är dock ett nytt projekt på gång för att få ytterligare en ny färja på ruten. (NLC, NLC, 2014)

### 3.3.3 Hamnen i Mo i Rana

Hamnen i Mo i Rana är den sjätte största hamnen i Norge. Hamnen fungerar som en korsning för sjö-, järnvägs- och landsvägstransport. Hamnen är startpunkten för NLC och har även bra förbindelser till E6. Hamnen har under de senaste åren uppgraderats för att möta de krav som finns för ökningen av hamnens kapacitet. Dessa uppgraderingar har gjort hamnen till en av Norges modernaste hamnar med de bästa förbindelserna för kombinerade transporter. Fraktvolymerna i hamnen har stadigt ökat från 1,9 miljoner ton 1989 till nästan 4 miljoner ton 2012. Denna ökning är orsaken till att uppgraderingar anses vara aktuella i hamnen.

Som startpunkt för NLC är hamnen mycket viktig för såväl diverse industrier i Norge. Hamnen är också en central förbindelse för transporter som kommer in från Atlanten. (NLC, NLC, 2014)

### 3.3.4 Mosjöen hamn

Liksom hamnen i Mo i Rana är Mosjöen hamn en skyttel till transatlantiska transporter. Från Mosjöen finns goda sjöfraktsförbindelser till Island och till Rotterdam i Nederländerna. Båda dessa hamnar är vägar för transatlantiska transporter. Hamnen har även goda landsvägsförbindelser inom Norge via E6 och förbindelserna till landsvägar på den svenska sidan är även de goda.

Hamnens betydelse för NLC ökar stadigt genom dess goda transatlantiska förbindelser. Detta har också väckt internationellt intresse för NLC.

(NLC 2014)



## **3.4 Terminalerna på rutten**

### **3.4.1 NLC Umeå**

NLC Park och NLC Terminal är två av de tre punkterna som bildar Nordic Logistic Center i Umeå. Umeå hamn är den tredje delen av detta. Det har gjorts stora investeringar inom området för att utveckla samarbetet mellan dessa tre. Liksom Umeå hamn har även NLC Umeå goda järnvägs- och landsvägsförbindelser.

NLC Terminal erbjuder packnings- och upppackningsservice för frakt. De har även parkeringar för olika fraktformer. Terminalen har nio järnvägsspår och breder ut sig över 5,8 hektar.

NLC Park breder ut sig över 40 hektar. Parken är upprättad för att såväl små som stora företag skall kunna etablera sin verksamhet på området, till områdets fördelar hör att det går att kombinera olika företags transporter för att dela på kostnaderna och hålla kostnaderna lägre. (NLC, NLC, 2014)

### **3.4.2 NLC Storuman**

NLC Storuman togs i bruk 15 augusti 2012. Den är lokaliserad i ett högtillväxtområde med goda järnvägsförbindelser och landsvägsförbindelser inom Sverige. NLC Storumans geografiska position fungerar om en korsning mellan landsväg E12 och E45, även Inlandsbanan och Tvärbanan i järnvägstrafiken möts vid denna punkt. Dessa faktorer gör NLC Storuman till en viktig del av NLC. Det finns planer för utvidgning av terminalen där man skulle ha ett förvaringsalternativ för gruvindustrins produkter, som skulle öka denna industris intresse för NLC:s möjligheter. (NLC, NLC, 2014)

## **3.5 Sammanfattning NLC**

Fast projektet vid namn NLC har avslutats så finns transportrutten kvar och mår bra. Transportrutten är den nordligaste i Europa och är mycket viktigt för diverse industrier i

de involverade länderna. Även handeln mellan länderna har ökats och förbättrats genom de förbättringar som gjorts på ruten. Dock finns det även ytterligare förbättringar som skulle kunna, bland dessa finns just nu ett projekt som är aktuellt, Midway Alignment. Projektets mål är att få in en ny färja på ruten Vasa–Umeå. NLC är även viktigt för handeln med Östeuropa och Ryssland. Att ha en smidig transportrut genom Norden gör länderna och regionerna mer attraktiva för internationella aktörer och förbättrar konkurrenskraften i såväl länderna som i de två regionerna. (NLC, 2014) (Måtts, 2014)

## 4. FÖRBÄTTRINGSALTERNATIV

### 4.1 Midway Alignment

Midway Alignment är ett EU projekt som har som syfte att stärka relationen mellan två starka regioner som anses vara internationellt viktiga. De två regionerna i frågan är Österbotten i Finland och Västerbotten i Sverige (se Figur 1). Man hoppas med detta projekt att man skall kunna säkra en finansiellt säker och miljövänlig transport för både frakt och passagerare över Kvarken. Det anses nödvändigt att det finns en funktionell förbindelse mellan regionerna. Förbindelserna som finns i nuläget anses inte vara tillräckligt bra för att den skall gynna de två regionernas utveckling och samarbete. (Alignment, Midway Alignment) (Sikström)



**Figur 1** Midway Alignment (Alignment, 2016)

#### 4.1.1 Syfte

Syftet med projektet är att förbättra transportrutter i den så kallade *Bothnian Corridor* och att stöda de transportformer och rutter som redan finns. Genom att man får förbättrade transportleder kommer det att ge en chans för region- och företagsutveckling i de två regionerna i frågan. Om en ny färja etablerades, skulle det definitivt föra de två reg-

ionerna närmare varandra. Det skulle även skapa ett intresse på internationell nivå eftersom det gör den Bottniska korridoren till ett mer konkurrenskraftigt alternativ till de andra transportrutterna som vid tillfället används för transporter mellan Sverige och Finland.

Midway Alignment för samman flera olika former av transporter. Syftet är att skapa en stabil förbindelse mellan Finland och Sverige, och genom detta stärka kontakter och regionernas konkurrenskraft inom EU området.

#### 4.1.2 En miljövänlig färja

En tillförlitlig förbindelse med tillräcklig kapacitet över Kvarken skulle förbättra handeln mellan regionerna och göra förbindelsen till ett attraktivt alternativ för företag som vill transportera varor till Sverige eller Finland. Även internationella företag skulle förhoppningsvis se chansen i att transportera varor på ett mer miljövänligt sätt.

För tillfället ses färjan mellan Vasa och Umeå som en slags bro på väg E12 som startar i Helsingfors och går ända till Mo i Rana i norra Norge. Eftersom denna farled är den kortaste mellan Finland och Sverige är farleden en populär väg att gå om man gör handel med Östeuropa eller Ryssland. Genom denna farled kan man även lätt komma åt de isfria hamnarna i Norge för fortsatt sjötransport.



**Figur 3** Möjlig ny färja (Midway.A, Wasaline, 2015)

Nya flexibla och miljövänliga transportformer behövs runt om i Europa, därför siktar Midway Alignment på att skapa en modern färja som skulle uppfylla de krav som världen satt på transportvärlden (se Figur 3). Både för frakt och för passagerartrafik behövs ett miljövänligt transportsätt. Genom att använda innovativa material och ny teknologi har man tänkt bygga en energisnål färja som kan köras på miljövänliga bränslen i stället för att använda de fossila bränslen som används hittills.

Innovativt tänkande har spelat en stor roll i planeringen av den nya färjan. Fjärrstyrning av färjans elektriska generatorer håller de operativa kostnaderna nere. Förändring under säsongstider i civiltrafiken har lösts med att man kan öka passagerarutrymmen enligt behov. Man har även optimerat färjans skrov och genom detta hålls energikostnaderna låga. Färjan skall ha en slags hybridteknologi som skall göra den mer miljövänlig, till denna hybrid teknologi hör uppladdningsbara batterier och så kallad LNG (*liquefied natural gas*). Den nya färjan skall också ha isklassen 1A Super, vilket innebär att färjan inte skall behöva hjälp av isbrytare under den period på året då det annars skulle behövas. (Alignment, Midway Alignment)

#### **4.1.3 Projektets faser**

##### **Fas 1 2012–2015**

Den först fasen av projektet påbörjades år 2012. Till den först fasen hörde följande steg:

- Förberedande aktiviteter och genomförbarhets studier.
- Konzeptutveckling, förbättra transportlänken och hamnarnas infrastruktur.
- Den nya färjans planering, miljövänliga alternativa bränslen för färjan, färjans isbrytningsförmågor planeras.
- Grundläggande analyser; *Transport development, Environmental analysis, Rail development analysis, Port development analysis, Market analysis, Financial Engineering, Traffic management analysis.*
- Framtagande av konceptplaner; *Transport concept, Ferry concept, och Land Infrastructure concept.*
- Budget: 20,7 MEUR av vilket 6,1 MEUR, EU-finansiering.

(Lindström, 2016)

### Genomförda åtgärder under fas 1

- 2012 grundas ett färjerederi samägt av Vasa och Umeå. Det första i världen av sitt slag.
- Både Vasa hamn och Umeå hamn har sedan 2014-2015 ägts av samma hamnbolag.
- För att förbättra terminalstrukturerna i båda hamnarna tar man hjälp av NDPTL (*Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics*) för finansieringen av uppgraderingarna.
- INTERREG (*Innovation & Environment Regions of Europe Sharing Solutions*) finansierar projektet som se över nya innovativa lösningar gällande hur gränsöverskridande infrastruktursatsningar skall finansieras. INTERREG-finansierat projekt som skall ta fram grunder för digitala lösningar relaterade till transport av både människor och gods, så kallade *Transport management systems*. Dessa delar kommer att implementeras under den andra fasen av projektet.

(Lindström, 2016)

Den första fasen avslutades 31.12.2015. Vid avslutande av den första fasen hade alla de ovan nämnda punkterna behandlats och genomförts. När den första fasen avslutas förbereds samtidigt en ny ansökan till EU om stöd för projektets andra del. I denna ansökan söker man understöd till de förslag som arbetats fram under fas 1. Till dessa förslag hör bl.a. investeringar för förbättring av väg- och järnvägsinfrastruktur. Hamnarnas kapacitet hör även de till det som förutsätter ekonomiskt stöd. Det som främst kräver finansiellt stöd är dock byggandet av den nya färjan.

Man har under den första fasen kommit fram till att den nuvarande färjan som trafikerar över Kvarken mellan Vasa och Umeå inte når upp till de krav som farleden har. Färjan anses vara i tillräckligt gott skick för att sköta trafiken i farleden men den har helt enkelt inte den kapacitet som krävs för att den skall kunna uppfylla de krav som finns på trafiken och den potential som det skulle finnas om trafiken över Kvarken var snabbare och mer flexibel. Även den nuvarande färjans pålitlighet har ett antal gånger varit på tape-

ten, efter att det på grund av olika reparationer och service varit dagar då båten inte kört rutten enligt det planerade schemat.

Innovativt tänkande har spelat en stor roll i planeringen av den nya färjan. Det är ändå viktigt att komma ihåg att projektet inte bara handlar om att få en bättre färja till farledet utan att de även handlar om att förbättra hela transportleden, och att göra området och farleden mer attraktiv för transport.

Infrastrukturen i de båda hamnarna har varit en stor del av projektet. Det är tänkt att man skall förbättra järnvägsförbindelser i båda hamnarna och att det eventuellt borde finnas större områden för parkeringar i hamnarna. I båda hamnarna skall finnas järnvägsterminaler när projektet är slutfört.

Umeå kommun och Vasa stad har jobbat tillsammans för att genomföra projektets först fas på bäst möjliga sätt. De har även lyckats hålla budgeten för projektets först fas. Den andra fasen av projektet skall påbörjas under 2016. Implementering av projektet är tänkt att börja 2017 och projektet planeras vara klart under 2020. (Alignment, 2016)

## **Fas 2 2016–2020**

Till den andra fasen av projektet hör de följande steg.

- Att utarbeta en TEN-T (*Trans-European Transport Network*) logistiklösning baserat på PPP (*Public-Private Partnership*). En ny färja med innovativa lösningar.
- Bygget av den nya färjan och förändringar och förbättringar i infrastrukturen i hamnarna.
- Val av varv som skall genomföra bygget av färjan.
- Anordning och transport av de alternativa bränslena och deras förvaring.
- Implementering av logistiska system och förfarande.

- Redogörelse av resultat.

Dessa delar skall alltså vara genomförda till 2018, implementeringen skall påbörjas under 2017 enligt dagens planer.

(Alignment, 2016)

#### **4.1.4 Fördelar av implementeringen och ett lyckat projekt**

Vasaregionen är redan Finlands starkaste exportregion, men med ett lyckat genomfört projekt kommer regionens exportkraft att öka ytterligare. Även transportförbindelserna för regionens industri kommer att förbättras. Ett lyckat projekt kommer även att skapa nya arbetsmarknader och öka det redan goda samarbetet mellan regionerna i Finland och Sverige.

En av de största nyttorna med projektets genomförande är en färja med högre miljöprestanda på rutten, vilket skulle skydda miljön och naturen. Detta skulle även fungera som ett gott exempel på energiklustrets kunnande och lyfta fram innovativ teknologi till allmänhetens kännedom.

Ett lyckat projekt skulle även höja maritima sektorns konkurrenskraft i Finland och genom detta skulle man framhäva de nya innovationerna. Bland dessa skulle isbrytarförmågan och bränslet vara centrala. Ett lyckat projekt skulle även ha möjligheten att framhäva knowhow inom området och generera nya möjligheter för den finska maritima industrin i form av liknande projekt i framtiden.

#### **4.1.5 Logistisk genväg**

De nordiska länderna är en bank av råmaterial. Papper och byggmaterial exporteras konstant till diverse marknader inom EU. Dessa produkter behöver transportera så kostnadseffektivt som möjligt. För att möjliggöra detta behöver Norden denna säkra transportleden som ett sätt att försäkra sig om att vi även i fortsättningen kan vara konkur-



renskraftiga. Även andra nya marknader kan öppnas för nordiska företag och organisationer genom att den förbättrade transportleden.

Midway Alignment skulle hjälpa till i optimering av transporten över Kvarken mellan Vasa och Umeå. Denna ändring i trafiken över Kvarken skulle gynna regionerna, företagen men även stärka samarbetet mellan regionerna och de som bor inom området.

(Alignment, 2016)

Man kan konstatera att Midway Alignment skulle utgöra en logistisk genväg för gods och passagerartrafik. Som företagare torde man se den potential internationellt som denna förbättring skulle innebära.

#### **4.1.6 Involverade partner och projektets finansiering**

Finansieringskostnaderna för att genomföra ett projekts av denna omfattning är höga och det skulle vara omöjligt för en aktör att ensam finansiera hela projektet. Därför delas finansiering av såväl kommuner, regionala och nationella företag såväl som EU:s Ten-T fond.

Umeå och Vasa har en bärande roll i projektet. Umeå har en stark exportindustri och en stadigt ökande population. Idag bor det ungefär 118000 människor i Umeå. För inte så länge sedan nämnde EU:s Eurostat Umeå som en av de ledande städerna för tillväxt i Europa.

Staden erbjuder ett starkt näringsliv och utbildning samt högklassig konst samt, drama, film och musik. Detta är något som attraherar många finländare att ta sig över Kvarken till staden. Populationen i staden har ökat stadigt sedan mitten av 1960-talet då även stadens universitet öppnade sina dörrar för första gången. Universitetet har cirka 40 000 studerande som jobbar i samarbete med företag som bl.a. ABB, Volvo, Skanska och Ericsson.

Umeå har med sina god inlandsförbindelser såväl som med flygfältet och hamnen möjlighet att bli en framtida transportknutpunkt för såväl Sverige som för hela Skandinavien.

Vasa erbjuder en mångsidig arbetsmarknad inom både den privata och den offentliga sektorn. Energiklustret omfattar 10 000 arbetsplatser. Vasa är den starkaste staden i Finland om man mäter det i självförsörjande av arbetsplatser åt sin befolkning. Stadens största arbetsgivare är ändå Vasa stad som har ungefär 6 000 arbetstagare.

Om man jämför Vasas population med antalet studerande i staden så är Vasa Finlands största studiestad. Vasa har ungefär 12 000 studerande som studerar vid 6 olika högskolor eller universitet. Även Vasa har ett rikt kulturliv med potential att locka turister.

Projektets övriga samarbetspartner presenteras i tabell 1. Dessa partner representerar både den privata och den offentliga sektorn.

**Tabell 1.** Övriga samarbetspartner Midway Alignment

<b>Övriga samarbetspartner</b>	
<i>Kvarkenrådet</i>	SSAB
<i>NLC Ferry AB OY</i>	ABB
<i>Regionen Västerbotten</i>	Det Norske Veritas DNV
<i>Regionen Österbotten</i>	Merinova Oy Ab
<i>Wärtsilä</i>	Volvo Trucks
<i>Swedish Maritime administration</i>	SCA Transforest
<i>Vasa Hamn</i>	Umeå Hamn
<i>Kova Login Ab Oy</i>	verket
<i>Österbottens förbund</i>	SCA Logistics

(Lindström, 2016)

Det finns också företag och organisationer som stöder projektet. Dessa presenteras i tabell 2. Bland dessa återfinns bl.a. näringslivsorganisationer, offentliga organisationer och institutioner inom FoU.

**Tabell 2.** Supporters Midway Alignment

<b>Supporters</b>	
<b>The Swedish Transport Agency</b>	The Regional Organisation of Enterprises in Central Ostrobothnia
<b>The Swedish Transport Administration</b>	Nordland Fylke Norway
<b>Företagarna Region Västerbotten</b>	MidtSkandia
<b>Västerbottens Handelskammare</b>	CERUM, Umeå University
<b>Österbottens Handelskammare</b>	Vaasa Consortium of Higher Education
<b>The Ostrobothnian Centre for Economic Development, Transport and Environment</b>	Centre of Expertise Programme (OSKE) – Ma Cluster western Finland
<b>Vaasa Region Development Company</b>	Gold of Lappland
<b>The Board of the Council of Ostrobothnia</b>	Visit Hemmavan Tärnaby AB
<b>The Mayors of the Municipalities of the Vaasa Region</b>	Visit Umeå AB
<b>Västerbotten Tourism Board</b>	Real Rail AB
<b>Green Cargo</b>	Hector Rail
<b>Freja Transport and Logistics</b>	Schenker Oy
<b>Oy Aha Logistics Ltd</b>	Oy Backman-Trummer Ab
<b>Gasum Oy</b>	

(Lindström, 2016)

#### 4.1.7 Projektet i nuläget

Den andra februari 2016 hade trafik- och kommunikationsminister Anne Berner uttalat sig om att staten inte i dagsläget kan vara med och finansiera projektet. Enligt Berner skulle ett beslut om understödet göras för snabbt, och att det inte skulle kunna genomföras på planerat sättet. Berner konstaterade ändå att projektet är genomförbart, men inte som det är tänkt för tillfället.

Eftersom projektet då stod stilla hoppades Vasa stad på att grannkommuner skulle gå med i projektet. Det handlar alltså inte bara om ett projekt mellan Vasa och Umeå, utan man måste få grannkommuner och hela regionen och få dessa att se projektets potential.

Projektets helhetskostnad skulle ligga omkring 175 miljoner euro, varav 115 miljoner skulle gå till att bygga den nya färjan och ytterligare 60 miljoner för att förbättra infrastruktur och göra andra förbättringar i hamnarna som krävs. (Sourander, 2016)

Efter minister Berners uttalande i februari har både den svenska och den finska staten godkänt finansieringen av projektet. Projektet har nu skickats till den europeiska granskningsbyrån INEA (*Innovation & Networks Executive Agency*) för att där behandlas och analyseras för ett beslut om eventuell finansiering från EU.

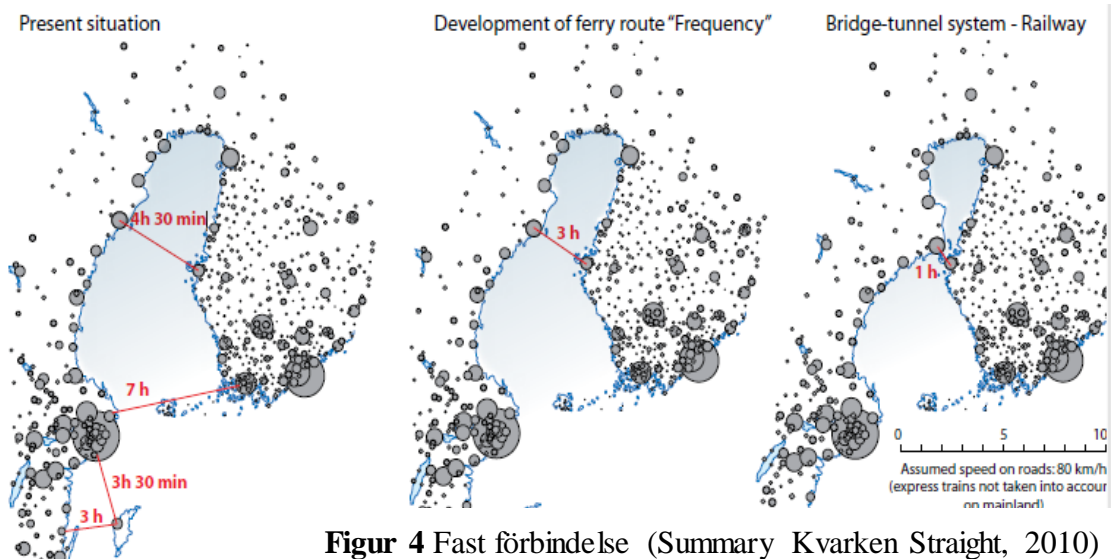
I slutet av april höll man ett seminarium i Umeå angående projektets utveckling. I detta seminarium deltog beslutsfattare från såväl Finland som Sverige men även EU-kommissionens koordinator Brian Simpson. Han har under de senaste två åren koordinerat EU-programmet *Highways of the Sea*. Han har tidigare jobbat som brittisk EU-parlamentariker. Han övertygade seminariedeltagarna att han kommer att göra sitt yttersta för att projektet skall få sin finansiering från EU. Han hänvisade till TEN-T finansiering. TEN-T-medlen är ämnade för liknande projekt som har att göra med infrastruktur och byggandet i EU:s periferier. Projektet kommer troligtvis att behandlas som en del av *Highways of the Sea*, vilket ger goda utsikter för finansieringen. Projektet kommer att behandlas i EU kommissionen under juni månad Om det inte vid detta tillfälle blir ett positivt svar från kommissionen kommer man troligtvis att ha möjlighet att ansöka om finansiering igen till hösten 2016. (Sourander, 2016)

Arbetet med påbörjandet och säkrandet av fas 2 är nu i full gång. Midway Alignment är det enda TEN-T projekt som finns med i den nya svenska regeringens budget, vilket är ett tecken på att det finns ett genuint intresse. Region Västerbotten har redan beslutat att medfinansiera projektets Fas 2 med 100 miljoner SEK.

(Alignment, 2016) (Lindström, 2016)

## 4.2 Fast förbindelse över Kvarken

Den effektivaste förbindelsen som kunde göras över Kvarken vore att etablera en fast förbindelse. Efter att både Sverige och Finland gått med i EU avslutades *tax free*-försäljningen på färjan mellan Vasa och Umeå. Detta i sin tur gjorde att passagerarvolymen sänktes radikalt. Även samarbetet mellan regionerna Österbotten och Västerbotten led av denna förändring. I försöken att återuppliva handeln och samarbetet mellan regionerna hade man många olika förslag på hur detta skulle göras. Ett alternativ var att helt avsluta färjeförbindelsen över Kvarken och istället bygga en fast förbindelse mellan länderna. En fast förbindelse skulle göra trafiken över Kvarken relativt smärtfri. I dagens läge tar det ungefär fyra och en halv timme att med färjan ta sig över Kvarken från Vasa till Umeå, vilket är rätt så mycket med tanke på att sträckan är under 100 km. Med en fast förbindelse skulle resan mellan Umeå och Vasa endast bli ungefär en timme. Detta kan jämföras med att en snabb färja kunde trafikera på ungefär tre timmar. Rutten och transporttiderna presenteras i Figur 4. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)



**Figur 4** Fast förbindelse (Summary Kvarken Strait, 2010)

En kombination mellan bro och tunnel har redan i över tio års tid diskuterats både vid Vasa stad och Umeå kommun. En fast förbindelse skulle enligt undersökningarna ha dramatiska förändringar för norra Europas transportsystem. Samtidigt skulle det ha en avsevärd inverkan på integrationen i Kvarkenregionen också på EU-nivå. Kostnaderna

för att bygga en fast förbindelse skulle ändå vara väldigt höga (se avsnitt 4.2.6). Ett annat problem som man kommer att stöta på om ett bygge av den fasta förbindelsen förverkligas är det faktum att Kvarkenområdet hör till Unescos världsarvsedan 2006, vilket innebär att det är mycket svårt att genomföra ett bygge i området. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

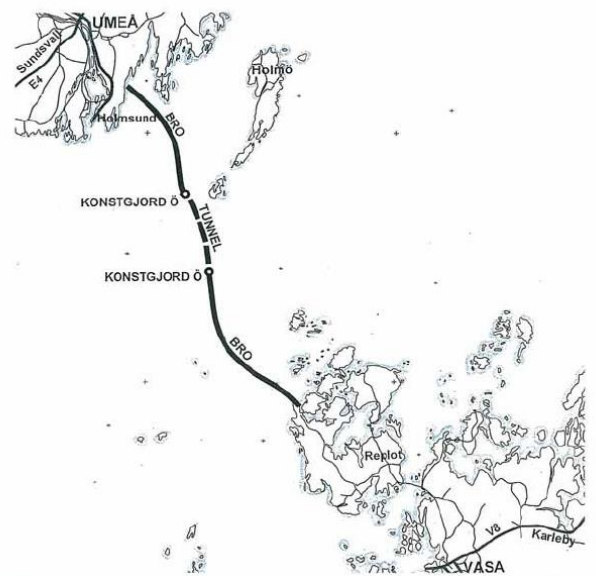
#### 4.2.1 Linjealternativen för fast förbindelse

Det finns flera alternativ för hur en eventuell fast förbindelse skulle se ut om en sådan var aktuell. Vägverket har ändå gått inför fyra olika alternativ på hur förbindelsen kunde se ut. Av dessa alternativ är tre landsvägsalternativ och ett järnvägsbaserat. Alla alternativen har dock vissa möjligheter till ändringar vid behov. Exempel på ändringar är hur man skulle koppla alternativen till det befintliga landsvägsnätet/järnvägsnätet. Den faktor som sammanbinder de olika alternativen är att de skulle gå mellan Holmsund på den svenska sidan och Replot på den finska sidan. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

#### 4.2.2 Alternativ N1

Detta alternativ skulle bestå av broar så långt som möjligt på såväl finska som svenska sidan (Figur 5). Sedan skulle det byggas en tunnel under farleden i Bottenviken. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000). I detta alternativ skulle följande ingå:

- En bro mellan Holmsunds östra strand och en konstgjord ö väster om Holmgadd, totallängd 19,2 km
- Bro mellan Replots västra strand och en konstgjord ö söder om Nordvalens ledfyr, totallängd 30,0 km



**Figur 5 N1** (AB, 2000)

- Borrard tunnel med parallell tekniktunnel mellan de konstgjorda öarna, totallängd 10,0 km.
- Två konstgjorda öar 0,5km
- Vägförbindelse mellan Holmsund och E12,. totallängd 2,5 km
- Vägförbättring av landsvägar i Replot mellan Söderudden och Replotbron, totallängd 20,0 km

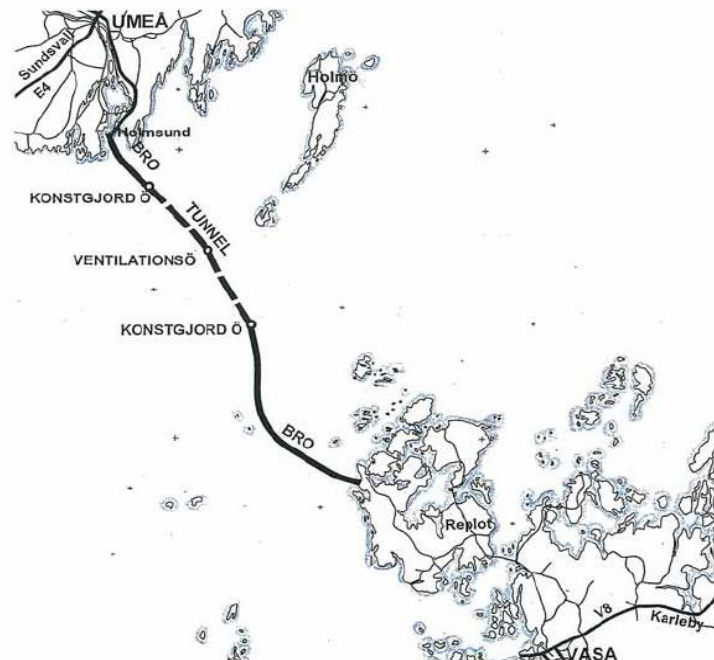
(Vägverket Region Norr, 2000)

#### 4.2.3 Alternativ N2

Detta alternativ liknar det första alternativet (N1). Liksom det första alternativet så har även detta alternativ broar i början av sträckan från båda ändorna och en tunnel under farleden (Figur 6). I detta alternativ är dock längden på tunneln betydligt längre än i alternativ N1. Här skulle även linjen för brobygget på finska sidan vara aningen sydligare än den i alternativ N1. Förändringen i linjen skulle göra att bro skulle bli aningen längre, ungefär 2 km. Genom att välja denna linje för bron skulle bygget av själva bron underlättas, eftersom vattendjupet skulle vara mindre här. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Alternativ N2 skulle bestå av följande delar:

- Bro mellan Holmsund hamn och en konstgjord ö som byggs ca 2,5 km nordöst från



**Figur 6** N2 (AB, 2000)



fyren Väktaren, totallängd 9,8 km

- Bro mellan Replots västra strand och en konstgjord ö på Fiskargrund, totallängd 27,3 km
- Borrard tunnel med parallell teknikunnel mellan de konstgjorda öarna, totallängd 23,3 km
- Två konstgjorda öar 0,5 km samt en ventilationsö i mitten av tunnellen
- Anknytning till E12 från Holmsunds hamn
- Vägförbättring av landsvägar i Replot mellan Söderudden och Replotbron, totallängd 20,0 km

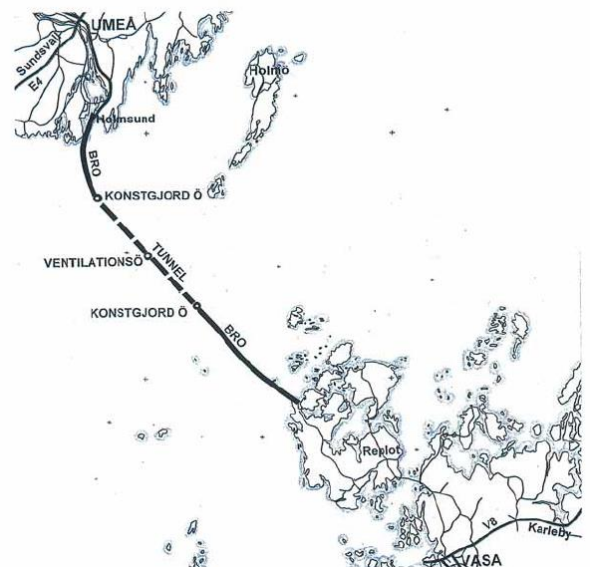
(Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

#### 4.2.4 Alternativ S1

Även detta alternativ är en landsvägsförbindelse som med broar på båda sidorna och en tunnel under farleden. men som avvikande från de andra alternativen skulle S1 gå i en mycket rak linje (Figur 7). Totallängden för detta alternativ skulle vara 59,5 km och den skulle ansluta Bredskär med Holmsunds hamn. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Alternativet skulle bestå av följande delar:

- Broar mellan Holmsunds hamn och Bredskär och mellan Bredskär och en konstgjord ö på Emmanuelsgrund, som ligger ca 5,5 km söder från Väktarens fyr, totallängd 12,5 km



Figur 7 S1 (AB, 2000)

- Bro mellan Replots västra strand och en konstgjord ö på Snipansgrund, totallängd 22,0 km
- Borrard tunnel med parallell tekniktunnel mellan de konstgjorda öarna, totallängd 23,1 km
- Två konstgjorda öar 0,5 km samt en ventilationsö i mitten av tunnellen
- Koppling till E12 i Holmsunds hamn, vägbank på vågbrytaren samt väg på Bredskär 0,9 km
- Vägförbättring av landsvägar i Replot mellan Söderudden och Replotbron, totallängd 20,0 km

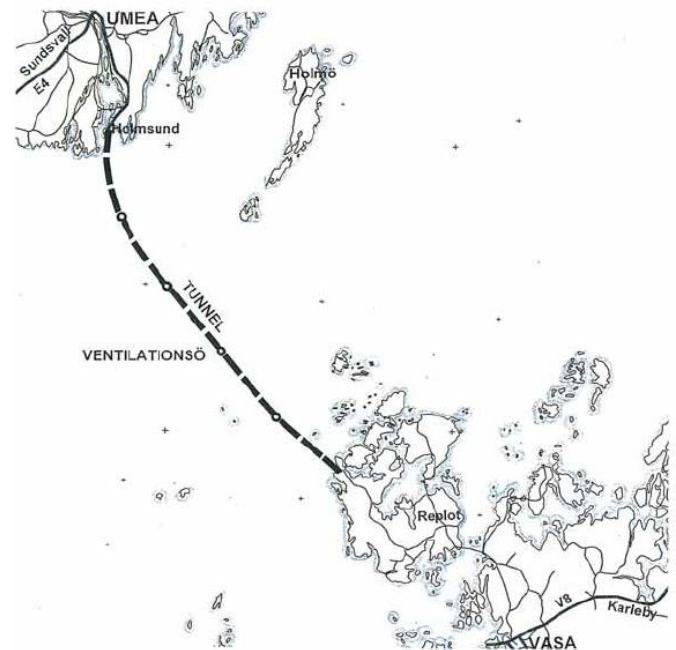
(Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

#### 4.2.5 Alternativ S2

Detta alternativ är ett järnvägsalternativ. S2 skulle bestå av en tunnel ända från Holmsunds hamn till Replots västra strand (Figur 8). (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Alternativ S2 består av följande delar:

- På- och avlastningsområden i Holmsunds hamn och i Söderudden (Replot)
- Betongtunnlar vid båda kusterna totallängd 5,0 km
- Borrard tunnel med tekniktunnel från



**Figur 8 S2 (AB, 2000)**

kust till kust totallängd 56,3 km

- Järnvägsanordningar på hela sträckan
- Fyra ventilationsöar
- Vägtrafikreglering i Holmsunds hamn
- Vägförbättring av landsvägar i Replot mellan Söderudden och Replotbron, totallängd 20,0km

(Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Järnvägsalternativet har likhet med färjetrafiken idag. Bilarna köra till av och pålastningsterminaler, där de skulle lastas på tåget som i sin tur skulle föra dem över Kvarken. Det finns även ett alternativt sätt där man skulle bygga järnväg från Replot till Vasa centrum med anknytning till det befintliga järnvägsnätet.

#### **4.2.6 Kostnader**

Kostnaderna för själva brobygget och kostnader för förverkligande har räknats ut genom att beakta och optimera de olika delarna; hur stor del som skall bestå av broar och hur stor del som i sin tur skall vara tunnel. Även geografiska aspekter har tagits i beaktan för att hitta den mest gynnsamma ruten för bygget. Man har använt liknande broprojekt som referenspunkt för att räkna ut potentiella kostnader. Till kostnaderna hör även en procent på 3-4 som tillkommer för grundläggning i svåra förhållanden.

Till de tunneltekniska kostnaderna hör bl.a. sprängningsarbete, transport av sprängsten, lastning och förstärkande arbete med stålbulvar och sprutbetong. Till andra kostnader för tunneldelen hör risker för svåra bergsförhållanden, förstärkningar för varje tunnelkilometer och byggnadstekniska kostnader såsom dräneringssystem och vägbygge. Även etablering av övervakning i tunneln och elarbete utgör kostnader.

Tabell 3 presenterar potentiella kostnader för de olika alternativen. Kostnaderna är uppskattningar gjorda på det data som gjorts vid det tillfälle då möjligheten för en fast för-

bindelse senast undersökts, år 2001. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Tabell 3 Potentiella kostnader för en fast förbindelse

Fasta Förbindelsen mö				
kostnader				
Position/ pris m€	alt N 1	alt N 2	alt S 1	alt S 2
Preliminärt arbete	3,36	3,36	3,36	6,73
Trafikregleringar	5,04	4,20	4,54	42,0
Bro, Holmsund – Konstgjord	481,20	230,41	294,32	-
Konstgjorda öar ventilationsöarna	69,12	69,12	69,12	-
	-	7,56	7,56	42,04
Borrad tunnel	141,78	330,32	327,46	753,65
Järnvägar på stränder	-	-	-	168,18
Järnvägsanordningar	-	-	-	25,73
Byggnadskostnader för fast bindelse över Kvarken	700,50	644,97	706,36	1 038,33
Omkostnader	361,77	317,03	315,18	260,01
<b>Totalt</b>	<b>1062,27</b>	<b>962,00</b>	<b>1021,54</b>	<b>1298,34</b>

(AB, 2000)

Bygget av de oundvikliga ventilationsöarna och de konstgjorda öar som behövs utgör stora kostnader. Dessa två använder ungefär samma byggnadsteknik, med den skillnaden att de konstgjorda öarna kräver större arbeten vid tunnelmynningen. Till de båda delarna skulle man komma att använda den massa som sprängningen lösgör.

I järnvägsalternativet skulle byggandet se lite annorlunda ut eftersom en flackare stigning ur tunneln skulle behövas. Även spår- och elkostnader skulle inverka annorlunda i detta alternativ.

(AB, 2000)

Den snabbaste estimerade byggnadstiden skulle vara tio år. De totala kostnaderna skulle för alla alternativen ligga på en miljard även finansieringskostnaderna inklusive räntekostnader skulle vara mycket höga. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

#### **4.2.7 Jämförelse mellan alternativen för fast förbindelse**

De mest trovärdiga alternativen skulle vara något av de alternativen där tunneldelen är längre, eftersom det är billigare att bygga tunnel än att bygga bro.

Problemet som uppstår ifall man skulle bygga en tunnel hela vägen är den psykologiska delen. Hur skulle människor reagera på tanken på att åka i en tunnel i nästan en timme då man vet att tunneln går under havet, och den enda utvägen är öppningen i andra ändan av tunneln. Man kan förstås underlätta den känslan genom bra belysning i tunneln och försöka bygga tunneln så öppen som möjligt, så den inte känns trång, och även ha platser på sträckan där man kan svänga tillbaka. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Andra problem med tunnellsningen är de överskottsmassor som skulle komma av borrhningen. Om man byggde något av alternativen där man kombinerar tunnel och broar skulle de massor som kommer av borrhningen användas för att bygga de konstgjorda öarna som skulle behövas. Om tunneldelen är längre än 10 km behövs det även luftintag för tunnel. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Alternativet där det endast skulle finnas en järnvägsförbindelse är den minst trovärdiga. Man skulle vara tvungen att kombinera Replot med järnvägsnätet i Vasa för att göra detta alternativ lönsamt. Andra problem med detta alternativ är att man jämfört med landsvägsalternativen måste passa tider och det är inte kostnads- eller tidseffektivt att vara tvungen att ha av- och pålastning på båda sidorna av tunneln. Jämfört med landsvägsalternativen är järnvägsalternativet opraktiskt och osmidigt. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

Om man kommer att bygga en förbindelse över Kvarken kommer det troligtvis att vara just en kombination av bro och tunnel. Tunneln kommer troligtvis vara landsvägsbetonad, eftersom det är det smidigaste alternativet. I detta alternativ kunde man även på bästa sätt använda de befintliga vägnätverken, fastän vissa förbättringar på dessa skulle vara oundvikliga. (Vägverket Region Norr, Fast förbindelse över Kvarken, 2000)

### 4.3 Jämförelse mellan förbättringsalternativen

Efter att *tax free*-handeln avslutades på färjan och Silja Line avslutande trafiken på ruten mellan Vasa och Umeå, har en fast förbindelse varit på tapeten. Som det ser ut i nuläget så är en fast förbindelse inte aktuellt. Den tid som det skulle ta att bygga en fastförbindelse och de höga kostnaderna gör att man måste vara ekonomiskt stabila på båda sidor av Kvarken för att kunna genomföra ett så stort projekt

Som det ser idag kommer nästa projekt för förbättringar i Kvarkestrafiken att genomföras som en ny grön färja på ruten. Detta ingår i projektet Midway-Alignment. Om man jämför kostnaderna för en fast förbindelse så är kostnaderna mångdubblade jämfört med den planerade nya färjan.

Med tanke på miljön är en färja ett bättre alternativ än en fast förbindelse. Det betonas mer och mer för varje år att vi måste ta hand om vår planet, så att kommande generationer kan njuta av de saker vi i dagsläget tar för givet, bland dessa finns miljön och Kvarken skärgården. År 2006 antogs Kvarkenområdet som en del av Unescos världsarv, vilket gör att ett bygge i området är i det närmaste omöjligt.

Då man nu troligtvis skall införa en ny färja på sträckan kommer diskussionerna om en fast förbindelse att gå i skymundan ett tag, men det kommer alltid att finnas som alternativ till färjetrafiken. Vart efter teknologin inom branschen förbättras kanske ett bygge av en fast förbindelse skulle bli mer troligt.

## **5. INTERVJUER MED SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG**

### **5.1 Val av metod och material**

Som metod för insamling av empiriskt material valdes intervjuer. Intervjuer valdes för att det ansågs vara den metod som skulle ge detaljerade svar. Intervjuerna gjordes som strukturerade intervjuer och företagen kunde besvara frågorna per e-post eller genom muntlig intervju. På detta sätt var det möjligt att jämföra de olika intervjuerna med varandra för att få en uppfattning om hur läget såg ut i olika branscher.

Frågorna som ställdes till de deltagande företagen var utarbetade så att man oavsett bransch kunde svara på frågorna. Målet var att få en generell bild av hur företagen anser att utvecklingen av Kvarkestrafiken påverkar deras verksamhet och annan affärsverksamhet i i regionen Österbotten/Västerbotten.

Många företag har redan en bra förbindelse till stora hamnar i nord Norge och i södra Sverige, men rutten att köra runt Lappland för att ta sig österut är inte det bästa alternativet, inte heller hamnarna i södra Sverige ger en effektiv lösning. Så därför är deras syn på en god förbindelse mellan Vasa-Umeå intressant. De finska företag som kontaktades var företag inom olika branscher. Företagen jobbade med bl.a. transport-, livsmedels-, turism-, och bygg/inredningsbranschen.

### **5.2 Deltagande företag**

När företag kontaktades försäkrade jag de deltagande företagen att deras namn och företags namn skulle hållas sekretessbelagt. Detta eftersom en del av frågorna var rakt kopplat till försäljning eller kostnadsbundna avtal som företagen hade med andra företag. Dessa siffror kommer heller inte att presenteras i detta arbete, utan fungerar som en referenspunkt för mig under arbetet med denna studie.

I min studie ingår sju företag. De deltagande företagen kommer till 71 % från Österbotten och de resterande 29 % är belägna i Västerbotten. Jag valde att ta med företag från Sverige för att få en bild av hur företag i Sverige ser på möjligheterna österut.

De deltagande företagen kontaktades först via e-post, och efter detta vid visat intresse bestämdes en tidpunkt för intervjun. En del av intervjuerna genomfördes via telefon eller genom möten med företagen, medan några föredrog att besvara frågorna via e-post. Frågorna blev före tidpunkten för intervjun skickade via e-post till de deltagande för att de lättare skulle kunna besvara dem vid själva intervjun. Intervjuerna genomfördes under april månad 2016.



## 5.3 Frågeformuläret som användes under intervjuerna

I Figur 9 presenteras de frågor som användes under intervjuerna. Frågeformuläret hade uppgjorts på både svenska och finska. Separata versioner av frågorna hade gjorts för företagen i Finland och Sverige intervjun. Detta var nödvändigt för att frågorna skulle ha rätt synvinkel för respektive land. Frågorna står här helt utan svar. De nedskrivna svaren till varje intervju finner vi i Bilaga 1.

### Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.

Den nya färjan kommer att minska tiden för ruten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?

**Figur 9,** Intervjufrågorna på svenska för Finland

## 5.4 Sammanfattning av intervjusvar

I redovisningen av intervjusavren sammanfattas det centrala innehållet. De enskilda intervjusvaren finns med som bilagor till arbetet ( Bilaga 2). Från intervjusvaren har avlägsnats sådan information som kan avslöja de enskilda företagen.

De intervjuade företagen var verksamma i livsmedels-, transport-, skogsindustri-, turism- och bygg/inredningsbranschen. Vissa kunde placeras under små företag och andra under medelstora företag. Huvudsakligen används färjan och lastbilar för transport mellan länderna.

Det var också viktigt att veta hur stort behov de intervjuade hade av fungerande transport över Kvarken.

Det var en rätt så stor skillnad på företagen gällande Kvarkentransporternas procentuella andel. Den lägsta procentuella andelen var 2 % av företagets transporter och den högsta 95 %. Största delen låg på en procent mellan 10 % och 20 %.

Företagen som hade export från Sverige till Finland sade att de är helt beroende av förbindelsen. De företagen som agerade längre söderut eller hade kontrakt med transportföretag sade att de p.g.a. dessa faktorer använder sig av andra rutter längre söderut. Även ruten via Haparanda användes en del vid transporter som skulle vara framme nästa dag eller då slutdestinationen låg långt norrut.

Alla de intervjuade företagen ser positivt på den tänkta nya färjan. Flera nämner även att det inte bara för deras verksamhet utan även för hela regionen är välkommet med en ny färja. Många betonar även på de pålitlighetsproblem som den nuvarande färjan har haft, och underströk att ha en pålitlig färja förenklas även deras verksamhet. I fråga om färjans snabbhet svarade de flesta att det inte har en så stor betydelse för dem, utan att det är kapaciteten på färjan som står i fokus. Speciellt då det inte alltid är säkert att man vid det tänkta tillfället får plats på färjan, vilket försvårar verksamheten. På frågan om företagen tror att de kommer att utöka användningen av ruten då den nya färjan tas i bruk. Svarade de att det beror på deras samarbetspartners och andra faktorer och att de troligtvis kommer att använda den på samma sätt som tidigare.

Svaren på frågorna om en fast förbindelse var tudelade. Sannolikheten för en fast förbindelse ansåg de ändå vara låg. De flesta betonade att smidigheten av en fast förbindelse skulle vara otroligt bra för regionen och för deras verksamhet, men att kostnaderna för bygget skulle skjuta i taket och därför är det inte vara troligt att en fast förbindelse skulle byggas. Även de miljöfaktorer i Kvarken som spelar in gör enligt flera intervjuade ett genomförande av detta nästan omöjligt. Ur deltagarnas affärssynvinkel skulle det ändå vara en positiv sak att ha en fast förbindelse. Kapaciteten skulle även vara nästan obegränsad, men lastbilschaufförernas lagstiftade körtider kunde ändå spela roll, vilket kanske inte skulle göra det till ett så mycket snabbare alternativ. Businessmässigt skulle de flesta välja en fast förbindelse, bro eller bro/tunnel kombination.

De flesta deltagarna har i nuläget ingen verksamhet som sträcker sig över Atlanten. De som hade det skeppade sina transporter från sydvästra Sverige. Deltagarna var emellertid öppna för att undersöka möjligheterna som kan öppnas med en bättre förbindelse över Kvarken.

I stora drag gick intervjuerna bra. Ämnet som behandlades är dock till sin natur något politiskt lagt. Missnöje med politiker och beslutsfattande, men även det moraliska miljötänkandet kom ofta fram i intervjuerna. De intervjuade visade sig vara engagerade i ämnet och ha en klar åsikt.

## 6. RESULTAT

Resultaten av undersökningen är en sammanfattning av de troligaste förbättringarna i Kvarkestrafiken och hur det utgående från intervjuerna kunde komma att påverka små-, medelstora företag i regionerna Österbotten och Västerbotten.

Den mest troliga förbättringen som kommer att ske under de kommande 2–3 åren är att, man kommer att etablera en miljömässigt effektiv och aningen snabbare färja jämfört med den som i dagsläget kör på rutten mellan Vasa och Umeå. Den nya färjan kommer troligtvis stärka regionerna, länderna och ruttens konkurrenskraft. En fast förbindelse mellan länderna ser inte ut att bli till i en snar framtid. Kostnaderna för en sådan förbindelse skulle vara mycket höga. Att få tillräcklig finansiering till ett sådant projekt från bl.a. staterna och från EU kunde vara mycket svårt.

De deltagande företagen i studien hade alla en positiv syn på all slags förbättring på rutten, och gav sin fulla stöd för den eventuella nya färjan. Företagen hade inte särskilt höga förhoppningar på att en fast förbindelse skulle etableras. Ur deras verksamhets-synvinkel skulle en sådan ändå undanröja många problem som uppstår med en färje-förbindelse.

Studien ger insikt i att mycket har gjorts för att förbättra förbindelsen över Kvarken. Regionerna Österbotten och Västerbotten har visat klar vilja att satsa på utvecklingen av trafiken. Stor potential finns i att handeln till öst skulle underlättas för Sverige och Norge och handeln till väst och över Atlanten kunde ökas för finsk del. En effektiv transportrutt torde varar attraktivt också för internationella företag. Detta i sin tur kunde öka samarbete mellan sådana internationella företag och företag i regionerna.

En ökad turism är även något som en förbättring i Kvarkestrafiken skulle föra med sig. I dagsläget är det en större del finländare som tar sig till Sverige, men med ökad publicitet i svenska medier och en förbättrade ruttalternativ kunde många svenskar få upp ögonen för Österbotten och Finland. Också högskolesamarbetet över Kvarken skulle potentiellt främjas av bättre förbindelser.

I stora drag kan man säga att förbättringarna i Kvarkestrafiken skulle göra områdena kring Kvarken starkare, öka samarbetet och konkurrenskraften.

## **6.1 Validitet och reliabilitet**

Slutarbetets empiriska undersökning tar utgångspunkt i studier av relevanta bakgrundsdokument. Intervjufrågorna är direkt kopplade till den teoretiska delen av arbetet. Intervjufrågorna är utarbetade med tanke på att de deltagande företagen representerar olika branscher. Antalet deltagande företag är relativt litet, men samstämmigheten mellan intervjusvaren gör resultaten trovärdiga.

## 7. AVSLUTNING

Att utföra studien har varit intressant i och med att ämnet som behandlats har varit aktuellt under den tid som undersökningen gjorts. Det positiva med ämnets aktualitet är att det finns ett stort intresse i företagen i regionerna Österbotten och Västerbotten, vilket ledde till att det var relativt lätt att få deltagande företag. De som valde att delta var väl insatta i ämnet och hade en klar bild av hur de såg på ämnet. Det faktum att jag som forskare under undersökningen kunde genomföra intervjuerna på det språk som den intervjuade hade som modersmål gjorde att intresset för en intervju var högre.

Den mängd källor och data som fanns om ämnet var mer än tillräcklig. Även det att det fanns så många källor till ämnet i form av dagstidningar, webbsidor och presentationer gjorde att det var svårt att sälla ut det mest relevanta för denna undersökning. Ett problem som jag stötte på under genomförandet av projektet var att utvecklandet av Kvar-kentrafiken är ett pågående arbete. Därför uppdaterades viss information och data konstant under studiens utförande, vilket ledde till att jag vid flera tillfällen fick gå tillbaka och skriva om vissa delar av arbetet.

Med tanke på min inriktning internationell handel har mitt slutarbete gett mig värdefulla insikter i transport och logistik. Jag kommer med stort intresse att följa utvecklingen av Kvar-kentrafiken under de närmaste åren.

## 8. FÖRSLAG TILL FORTSATT FORSKNING

Fortsatt forskning av ämnet kunde genomföras om ett par år då projektet Midway Alignment har avslutats och man förhoppningsvis har en ny färja på rutten mellan Vasa och Umeå. Man kunde då undersöka effekterna av den nya färjan. En undersökning av och eventuella ökning av passagerartrafiken och godstrafiken kunde mätas och jämföras med tidigare data. Andra aspekter att undersöka kunde vara förändringen i de miljömässiga faktorer som den nya färjan medför.

Ett annat alternativ med direkt koppling till mitt slutarbete vore att om några år intervjua samma företag som intervjuats för denna undersökning och klargöra deras användning av och attityder till färjan eller den fasta förbindelsen.

Undersökning av den fasta förbindelsen har redan i dagens läge stått stilla ett tag, men med nya framtida innovativa lösningar kunde man återkomma med undersökningar av detta alternativ.

## 9. KÄLLOR

### Elektroniska publikationer

/1/ Kvarken/Kvarkenrådet.2014.

<http://www.Kvarken.org/Kvarkenradet/historia/Kvarkentrafikens-historia>. Hänvisats 04.02.2016

/2/ Kvarken/Kvarkenrådet. 2000. Publikationer, Fast förbindelse. PDF. s.31-32.

<http://www.Kvarken.org/assets/Publikationer/Fast-forbindelse-over-Kvarken.pdf>

Hänvisats. 04.02.2016

/3/ AB, O.T. 2000. Fast förbindelse över Kvarken. Vägverket Region Norr. Vägverket Vasa, Kvarken Rådet. <http://www.Kvarken.org/assets/Publikationer/Fast-forbindelse-over-Kvarken.pdf>

Hänvisats 06.02.2016

/4/ Nordic Logistic Corridor.2014 <http://nordiclogisticcorridor.com/> 2014; Hänvisats

11.02.2016

/5/ NLC.2014 <http://nordiclogisticcorridor.com/ports/>. Hänvisats 11.02.2016

/6/ NLC.2014<http://nordiclogisticcorridor.com/logistic-areas/> Hänvisats 11.02.2016

/7/ Vägverket Region Norr.V.V. 2000. Fast Förbindelse över Kvarken <http://www.Kvarken.org/assets/Publikationer/Fast-forbindelse-over-Kvarken.pdf> Hänvi-

sats 22.02.2016

/8/ Nordic Logistic Corridor. 2014. Bild på NLC. <http://nordiclogisticcorridor.com/>

Hänvisats 22.02.2016

/9/ Måtts.A. 2014. NLC Nordic Logistic Corridor. Vasa. VASEK.

<https://www.vasek.fi/projekt/avslutade-projekt-och-program/nlc-nordic-logistics-corridor-sv-SE> Hänvisats 15.03.2016

/10/ Midway Alignment. 2016. Explore the Midway Alignment. Bild.

<http://midwayalignment.eu/#project-phases> . Hänvisats 24.03.2016 .

/11/ Midway Alignment. 2015. Wasaline. Bild, möjlig ny färja.

[http://midwayalignment.eu/content/uploads/WasaFrozenSea2b\\_pieni-Copy.jpg](http://midwayalignment.eu/content/uploads/WasaFrozenSea2b_pieni-Copy.jpg). Hänvi-  
sats 24.03.2016

/12/ Kvarkenrådet.Botnia Atlantica.2010. Summary of the Kvarken Strait.

<http://www.midnordictc.net/download/18.3b0ff1c11340e3a0ba980005703/1418296717356/Summary+Kvarken+Strait.pdf> . Hänvisats 24.03.2016

/13/ Sikström.T. Midway Alignment of the Bothnian Corridor – förenar två regioner. INAB.

<http://www.inab.umea.se/projekt/midwayalignmentkvarkenlink.4.3f589399144bbe9c3661cde.html> Hänvisats 24.03.2016



/14/ Midway Alignment.2016. <http://midwayalignment.eu/#project-phases> Hänvisats 06.05.2016

/15/ Midway Alignment. 2016. <http://midwayalignment.eu/#financing-partners> Hänvisats 06.05.2016

/16/ Lindström. M. 2016. Midway Alignment of the Bothnian Corridor, Anne Berner/kommunikationsminsiter. Midway Alignment of the Bothnian Corridor PDF. Hänvisats 11.05.2016

## Artiklar

/17/ Sourander. A. 2016. Midway Alignment fick moraliskt stöd. Vasabladet 22.4. Vasa. Hänvisats 25.04.2016

## Slutarbeten

/18/Nylund.A. 2015. Transport över Kvarken. Vasa Yrkehögskola 2015. Vasa. Hänvisats 22.02.2016

## Intervjuer

Deltagande företag har numrerats istället för att framställ deras namn. Detta för att inte avslöja företagshemligheter eller sekretessbelagd information om företagen i frågan. Tidpunkterna för intervjuerna och e-post presenteras i Tabell 4 (se s.49).

**Tabell 4** Intervjudatum

F1 – 06.04.2016	F5 – 05.04.2016
F2 – 18.04.2016	F6 – 05.04.2016
F3 – 19.04.2016	F7 - 07.04.2016
F4 – 05.04.2016	

Utveckling av Kvarkestrafiken och dess inverkan på små- och medelstora företag

Jonas Tuovinen, Vasa yrkeshögskola

## Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.

Den nya färjan kommer att minska tiden för ruten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?

Merenkurkun liikenteen kehittämisen vaikutukset pieniin ja keskiuuriin yrityksiin

Jonas Tuovinen, Vaasan ammattikorkeakoulu

## Haastattelukysymykset tutkimusta varten

---

1. Kertokaa lyhyesti yrityksestänne, millä alalla toimitte ja miltä kuljetustoimintanne Merenkurkun yli näyttää.( kuljetusten tiheys ym.)
2. Kuinka suuri prosentuaalinen osuus toiminnastanne sisältää kuljetuksia Merenkurkun yli?
3. Kuinka riippuvainen toimintanne on Vasa – Uumaja -yhteydestä? Käytättekö myös muita reittejä Ruotsista, Ruotsiin tai Ruotsin kautta?

Uusi nopeampi lautta on suunnitteilla. Sillä kuljetus Merenkurkun yli kestäisi 3 tuntia.

4. Mitä mieltä olette suunnitteella olevasta uudesta lautasta?
5. Miten luulette, että uusi lautta vaikuttaisi toimintaanne?
  - a. onko yhteyden nopeutuminen teille tärkeää
  - b. onko yhteyden suurempi kapasiteetti teille tärkeää
  - c. lisäksi yrityksenne yhteyden käyttöä

Kiinteän yhteyden mahdollisuudesta Vaasan ja Uumajan välillä on ollut puhetta viimeisten 15 vuoden ajan.

6. Mitä mieltä olette kiinteän yhteyden suunnitelmista?
7. Miten luulette, että kiinteä yhteys vaikuttaisi toimintaanne?
  - a. onko yhteyden nopeutuminen teille tärkeää
  - b. onko yhteyden suurempi kapasiteetti teille tärkeää
  - c. siirtyisittekö käyttämään kiinteää yhteyttä
8. Pidättekö lautta vai kiinteää yhteyttä parempana? Perustelut.

Uusi lauttaa nopeuttaa reittiä 1,5 h ja samalle se toimii osana NLC:ta (Nordic Logistic Corridor), joka kulkee Norjan Mo i Raanasta Suomen itärajalta.

9. Onko teillä toimintaa Atlantin yli ja miten parempi yhteys Vaasan ja Uumajan välillä vaikuttaisi siihen toimintaan.?

**Figur 11** Intervjufrågor, Finska

## Frågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Finland?

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ungefär 3 timmar (lite beroende på årstid och väder).

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.

Den nya färjan kommer att minska tiden för ruten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?

**Figur 12** Intervjufrågor för svenska företa

## F1. Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
  - Vi har nästan daglig avgång åt nåt av hållen över kvarken. Många löstrailers men också några bil+släp.
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
  - Procentuellt av alla transporter totalt är det inte många procent men om vi räknar bara på Finlandstrafiken så är det i alla fall 80% som går med färja. Några transporter varje vecka går via Haparanda pga att det krävs leverans dagen efter eller att det är mycket norrgående gods från Finland.

3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?
  - Ibland passar det också att gå via Kapellskär-Nådendal om bilen lastar lite längre söderut och det är bråttom med lossning.

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
  - Det är spännande och bra. Vi räknar med färre dockningar för underhåll och snabbare transporter över Kvarken. Har vi tur kanske Wasaline slänger in nån extra avgång någon dag också.
  -
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Vissa dagar kan det bli lite bråttom att hinna det bilen ska för att hinna tillbaka till kvällsfärjan samma dag från Umeå. 1,5 timme till i Umeå minskar stressen för chauffören.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet?
    - Under semesterperioderna så blir det lätt fullt på nuvarande färja. Så man måste vara ute i god tid för att få med sina enheter. Så mer plats är alltid bra!

c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen

- Det beror helt på godsflödet. I nuläget känner vi inte att vi kommer använda förbindelsen mer bara för att det kommer en ny färja.

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?

- Jag tror tyvärr att ett sånt projekt skulle vara alldeles för dyrt. Men ur transportsynpunkt skulle det underlätta enormt. Man behöver inte vänta in avgångar och transporttiden skulle minska.

7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?

- a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
- Bilarna skulle hinna köra mer på en vecka så vi skulle kunna ta på oss mer gods.
- b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
- Kapaciteten blir ju obegränsad. Men som sagt så styr ju godsflödet detta.
- c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
- Fanns en bro behövs inte en färja ur transportsynpunkt. Bara priset för att använda den är lockande.

8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.

- Helt klart en fast förbindelse

Den nya färjan kommer att minska tiden för ruten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?

- Vårt systerbolag DSV Air & Sea har transporter mot USA men har inget som passerar här.

## F2. Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
  - Varje månad transporteras ca 20-30 stora transporter med färjan till olika kunder, samtidigt som det ankommer en lastbilstrailer om dagen från Finland med material
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
  - 13,9 % av inköpsvärdet köps från Finland.
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?
  - Allt material vi köper från Finland går via förbindelsen mellan Vasa och Umeå. De maskiner vi säljer till Finland, Baltiska länderna och Ryssland transporteras de också med färjan.

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
  - Vi är positiva till den nya färjan.
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Tiden påverkar inte så mycket, det är idag ändå mycket kortare tid att ta färjan än att gå landvägen runt via Haparanda.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen
- Långsiktigt är det viktigt för vår estimerade försäljning på Finland, Ryssland och Baltiska länderna ryms med färjan så för oss är kapaciteten viktigast.

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?

- En fast förbindelse skulle fungera lika bra som en ny färja.

7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?

a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare

- Tiden påverkar inte så mycket, det är idag ändå mycket kortare tid att ta färjan än att gå landvägen runt via Haparanda.

b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet

c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis

- Långsiktigt är det viktigt att vår estimerade försäljning på Finland, Ryssland och Baltiska länderna ryms med färjan så för oss är kapaciteten viktigast

-

8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.

- En fastförbindelse innebär en kortare transporttid men en större miljömässig utmaning (bil kontra färja), eftersom färjan innebär en miljömässig fördel föredrar vi den.

Den nya färjan kommer att minska tiden för ruten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?

- De maskiner som vi skickar över Atlanten idag går via Göteborg så om det fanns möjligheten att utnyttja hamn i Norge så skulle det vara ett alternativ. Dock finns inte det alternativet idag för RORO-trafik vad jag vet.



### F3. Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
  - Våra transporter över Kvarken utgör en mycket liten del av alla transporter endast ungefär 2% går över Kvarken.
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?
  - På grund av godsflödet så använder vi oss av Åbo/Helsingfors.

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
  - Vi ser mycket positivt på planerna på den nya färjan.
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Det skulle vara en klar fördel.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
    - Med större kapacitet skulle vi kunna utöka användningen av ruten.
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen
    - Se svar ovan

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
  - Vi är medvetna om planerna, men ser chansen för en fast förbindelse att vara låga, pga. för höga kostnader.
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?

- a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
  - Tid är alltid pengar
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - Större kapacitet skulle göra rutten mer attraktiv, det är bara positivt.
  - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
  - Som sagt om bara tekniskt möjligt, inga problem för oss
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.
- I detta skede är det otroligt viktigt för vår lokala industri att visa vad de kan och har att erbjuda.  
Med tanke på att det är en fråga med ingående bränslekostnader är det otroligt viktigt. Oavsett vilket alternativ man använder så handlar det ändå om att visa kraften i regionen.

Den nya färjan kommer att minska tiden för rutten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?
- Vi är öppna för ny lösningar och är inte rädd stöda nya saker, bara vår kunder får snabbare , tryggare och billigare lösningar, på detta sätt får vi en hållbarare framtid för oss alla.

## F4. Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
  - Kan inte säga. Jag har haft en transport över Kvarken under de sista tre åren.
  -
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?
  - På basen av den nutida färjan är det lättare att använda sig av Finnlines med extra stora laster. Transportörerna är inte så villiga att köra med lavett-bilarna på Wasa Express.

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
  - Det är bra, och välkommet.
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Jag skulle säga bra, men inte så viktigt, bara 1,5 h. Priset är det som är viktigast i dagens Finland, tyvärr.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
    - Om akterporten är stor nog, svar ja
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen
    - Beror på våra kunder om de vill skicka nåt över Kvarken

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
  - Har inte tänkt på det så mycket. Planerna förändras i samma takt som det kommer nya politiker som styr, alltså med fyra års mellanrum.
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare

- Det är svårt att säga, men det är väl nog en bra sak.
    - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
  - Säkert
    - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
  - Jag skulle tro att fet kan påverka positivt
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.
- Personligen skulle jag säga NLG färja, för att vi måste lämna globen till följande generationer i bra skick. Man kan inte få Kvarken tillbaka om man förstör den. Och det är inte bra att öka biltrafiken någonstans, speciellt på ömtåliga områden, om ett så bra alternativ som en NLG-färja finns.
  - Yrkesmässigt skulle jag säga att bro-tunnel kombinationen antagligen inte kan svälja stora special transporter, så där också skulle en bra färja vara bättre.

Den nya färjan kommer att minska tiden för ruten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?
- Skulle antagligen ha obetydlig påverkan på Atlanten trafiken.

## F5. Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).  
Vi kör cirka 50 fulla långtradare i veckan på färjorna mellan Finland och Sverige.
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?  
- cirka 10 %
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?  
- vi är inte så beroende eftersom största delen av godset går till Stockholmsområdet och södra Sverige, men det är klart att de transporter som vi har till Umeå-trakten och södra Norrland, 1-2 i veckan, blir betydligt dyrare om vi måste ta andra vägar, t.ex via Haparanda eller Åbo-Stockholm eller Nådendal-Kapellskär

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Beroende på årstid och väder.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?  
- den nuvarande funkar helt ok, men är ju inte helt fräsch, så gärna skulle vi ha en nyare och effektivare färja här. För oss är ändå huvudsaken att vi får plats när vi behöver och att priset hålls på rimlig nivå. Förhoppningsvis skulle en ny färja ha bättre bränsle ekonomi och därigenom hålla priserna nere, trots högre investeringskostnader.
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare  
- Egentligen inte, men med rätt avgångstider kunde man ändå tänka sej att man skulle hinna lika fort till Stockholm som med alternativen längre söderut, så en viss betydelse kunde det ha. Lagen om förarens kör- och vilotider begränsar ändå nyttan en hel del.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet  
- Nej. Nuvarande bildäckskapacitet har nog varit tillräcklig, men mindre behöver den ju inte bli.
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen  
- Inte direkt, men den gamla färjan kommer ju nog att ta slut snart och om pålitligheten inte funkar så blir det mindre användning

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
  - om man ser på folkmängderna (och följaktligen varumängderna) på Vasa och Umeå och de städer i Öst-Västlig riktning som skulle ha nytta av förbindelsen så verkar det nog mycket osannolikt att det någonsin kommer en sådan
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Nej. Som tidigare nämnt är det främst förarens körtider som begränsar.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
    - Nej
  - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
    - Om det skulle finnas en fast förbindelse så skulle det väl knappast finnas en färja, så: ja!
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.
  - Föredrar färja eftersom fast förbindelse är en utopi.

Den nya färjan kommer att minska tiden för rutten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?
  - Ingen sådan verksamhet

## F6. Intervjufrågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).

- Ruotsiin myymme n. 20% liikevaihdostamme, n. 100 lähetystä vuodessa.

2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?

- 20 % myynnistä, n. 10 % kokonaistoimituksista. Myymme lähinnä kalliita tuotteita Ruotsiin, jolloin toimitusmäärät ovat pienempiä suhteessa niiden tuomaan liikevaihtoon.

3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?

- Kaikki toimitukset menevät DHL:n Turun terminaalin kautta, emme myymitään Uumajan kautta kuljetettuna.

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar. Dock är den tid som ruten tar beroende på vädret och årstiden.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?

- Asia on Vaasan ja Pohjanmaan kannalta positiivinen, mutta meidän yritykselle se ei tuone suuria etuja.

5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?

- a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare

- Ei lainkaan, sillä kuljetusliikkeemme ei käytä tätä reittiä tällä hetkellä.

- b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet

- Ei, sama vastaus kuin yllä

- c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen

- Todennäköisesti ei, elleivät paikalliset kuljetusliikkeet ryhdy hyödyntämään tätä lauttayhteyttä luoden uusia logistisia kanavia.

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?

- Jos tarkoitat tällä siltaa niin uskon että se olisi merkityksellisempi kuin laivaliikenne. Autoliikenne sillan kautta olisi positiivista.

7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?

a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare

- Mahdollistaisi pohjoisen ruotsin asiakkaiden noutavan meiltä tuotteita suoraan

b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet

- NopEU:s ja kuluttajan kannalta helpompi kulkeminen omalla autolla on tärkeintä.

c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis

- Me emme, mutta asiakkaamme saattaisivat osittain.

8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.

- Kiinteä yhteys lienee merkittävästi kalliimpi, mutta lisääisi kuluttajien liikkuvuutta merkittävästi. Voisi parantaa myös Norjaan päin menevää tavaraliikennettä.

Den nya färjan kommer att minska tiden för rutten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?

- Ei lainkaan, vielä.



## F7. Frågor för undersökningen

1. Berätta kort om ert företag, inom vilken bransch arbetar ni och hur ser er verksamhet över Kvarken ut (frekvens på transporter osv.).
  - Lågsäsong Kvarken av 2 transporter/långtradare per månad. Men under högsäsongen gäller 3 bilar i veckan under två till tre veckor.
2. Hur stor procentuell andel av er verksamhet innehåller transporter över Kvarken?
  - 95 % av transportererna kommer från Sverige.
3. Hur beroende är verksamheten av förbindelsen mellan Vasa och Umeå? Använder ni också andra rutter för transport från/till/via Sverige?
  - Eftersom en så stor del av vår verksamhet utgör transporter från Sverige till oss, är vi verkligen beroende av Kvarkentrafiken. Åbo- Stockholm beroende på transportören. Men Produkterna kommer från Bagerier så r det lätt att välja den kortaste rutten som i detta fall är över Kvarken.

En ny snabbare färja planeras. Med den skulle transporten över Kvarken ta ca 3 timmar.

4. Hur ser ni på planerna för den nya färjan?
  - Inte bara ur ett business delen utan även för regionen skulle det göra mycket gott. Den gamla färjan har ju haft pålitlighets faktorer som ställer till stora problem inom livsmedelsbranschen.
5. Hur tror ni att den nya färjan kommer att inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Tid är pengar, ju snabbare desto bättre. Skulle kunna minska vårt lagervärde, alltså vi sku inte behöva hålla så stora lager och pengasummor fast i det lagret.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
    - delvis, färjan har förbokade platser och när det kommer högsäsonger finns det inte alltid garantier på att vi skal få vår transport just på den tänkta färjan på den tänkta dagen.
  - c. skulle ert företag utöka användningen av förbindelsen
- Det räcker med att vi gör ett samarbete med någon som skulle vilja göra större dåd i Sverige vilket snabbt kunde utöka vårt behov. Logistik kostnader spelar stor roll.

Det har under de senaste 15 åren varit tal om att en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle kunna vara en möjlighet.

6. Hur ser ni på planerna för en fast förbindelse över Kvarken?
  - Jag tror att trafiken skulle mångdubblas. Överlägset bästa alternativet. Men kostnadsmässigt är inte troligt.
7. Hur tror ni att en fast förbindelse skulle inverka på er verksamhet?
  - a. är det viktigt för er att förbindelsen skulle bli snabbare
    - Det skulle göra transportern betydligt smidigare, och många problem som färjan kan orsaka skulle elimineras med en fast förbindelse.
  - b. är det viktigt för er att förbindelsen har större kapacitet
    - På samma sätt som en färja med större kapacitet så skulle en fast förbindelse genom sin smidighet öka kapaciteten.
  - c. skulle ni övergå till att använda förbindelsen, helt/delvis
    - Troligtvis skulle vi helt gå över till att använda den fast förbindelsen, som säkert många andra företag också skulle göra.
8. Skulle ni föredra en färja eller en fast förbindelse? Motivera varför.
  - Som jag nämnde i de tidigare frågorna så skulle en fast förbindelse vara den enklaste och smidigaste rent logistiskt sätt. Men kostnadsmässigt tror jag ändå att den blir svår att genomföras. Det finns även den faktorn att södra Finland motvilligt skulle vilja ha en bro mellan Sverige och Finland i Österbotten. Det skulle göra Österbotten en för stark region. Då man inom businessvärlden i Finland ofta vill tona ner Österbotten. Det skulle inte gynna alla beslutsfattare och företag i Södra Finland att ha en sådan förbindelse här uppe. Det var väl även så att då man planerade järnvägsförbindelsen till Vasa så var det många söderut som motsatte sig frågan, speciellt varven som ansåg att genom att ha en järnvägsförbindelse skulle deras roll minska.

Den nya färjan kommer att minska tiden för rutten mellan Vasa och Umeå med 1,5 h och samtidigt kommer den att fungera som del av NLC (Nordic Logistic Corridor), som går från Mo i Rana i Norge till Finlands östra gräns.

9. Har ni verksamhet som sträcker sig över Atlanten, och hur skulle en bättre förbindelse mellan Vasa och Umeå påverka den verksamheten?
  - För tillfället har vi inget över atlanten. Jag vet att de skeppar från Vasa hamn i viss mån över atlanten.