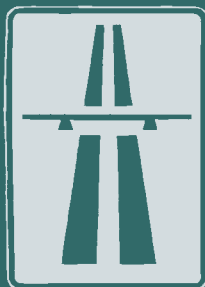


I takt med tiden:

En färdplan för Finlands framtida infrastruktur

UMEÅ

VASA



TAMMERFORS

Theo Herold

AGENDA

I takt med tiden:

En färdplan för Finlands framtida infrastruktur

Del 1

Om skribenten

Theo Herold doktorerar i nationalekonomi vid Hanken och Helsinki Graduate School of Economics. Han är associerad forskare vid forskningsinstitutet Ratio i Stockholm och redaktör för forskningsdelen av tidskriften Liberal Debatt.



Foto: Tom Samuelsson

Innehållsförteckning

- 4 Om skribenten**
- 6 Förord**
- 9 Kapitel 1: Inledning**
- 13 Kapitel 2: Motorvägen från nord till syd**
- 25 Kapitel 3: Över Kvarnen, och vidare!**
- 35 Kapitel 4: Sammanfattande kommentarer**
- 36 Kommentar av Joakim Strand**
- 40 Källförteckning**

Förord

Jag kommer ännu ihåg familjesemestern sommaren 1996 då vi bilade i Europa och jag hade i uppdrag att sköta navigeringen. Med en reseatlas skissade jag på rutten innan vi åkte och under resan fick jag agera kartläsare. Efter närmare 5000 kilometer på kontinenten gick den sista sträckan från hamnen i Åbo till hemmet i Esbo. Då vi susat omkring på diverse motorvägar såg det rent ut sagt fattigt ut på kartan.

I mitten av 1990-talet fanns det några stumpar motorväg runt Helsingfors. Motorvägen som vi idag kör på mellan Åbo och Helsingfors i dag blev färdig så sent som januari 2009. Riksväg 3 lyckades man under början av 1990-talet bygga om till motorväg fram till Tavastehus, sen blev det politiskt gräl och byggstopp.

I dag känns det otroligt att vi inte skulle ha motorväg mellan huvudstaden och landets näst största stadsområde. När man tar sig från Tammerfors vidare mot Vasa är det landsväg med omkörningsfiler som gäller. Motorvägen i Vasa stod däremot klar redan 1968 och 1994.

Infrastruktur är mer än bara asfalt och betong. Det handlar om att skapa förutsättningar för jobb, jämlikhet, klimatansvar och säkerhet. Nationalekonomen **Theo Herold** (Hanken) lyfter i den här rapporten upp en viktig aspekt: vi har både ett infrastrukturunderskott och en stor reparationsskuld i vårt land.



Foto: Anders Wikström

Rapporten lyfter två åtgärder för att göra trafiken i Finland bättre och smidigare: dra motorväg mellan Tammerfors och Vasa samt bygg en bro över Kvarken från Vasa till Umeå. Dessa är inte nya tankar, men det som Herold gör är att titta på exempel hos våra närmaste grannar för att se hur dessa enorma infrastruktursatsningar kunde förverkligas.

Han får även medhåll av Europa- och ägarstyrningsminister **Joakim Strand**, som i sin kommentar kort och koncist konstaterar följande: "När andra tvekar, måste vi leda."

Ett välfungerande vägnät möjliggör regional utveckling, minskar avstånden mellan stad och landsbygd och är en förutsättning för ett fungerande näringsliv. Samtidigt är infrastruktur avgörande i ett bredare sammanhang – från klimatpolitik till beredskap. I en tid av snabba förändringar behöver Finland både vårda det vi har och våga investera i framtiden.

På tåget mellan Helsingfors och Vasa, i juni 2025

Ted Urho

Verksamhetsledare

Tankesmedjan Agenda

PS. Del 1 av rapporten handlar om motorväg. Del 2, som publiceras i ett senare skede, fokuserar på spårtrafik.

FIGUR 1

Finlands motorvägar
(grönt), riksvägar
(rött), stamvägar
(gult) och rapport-
förslaget för ny
motorväg (blått).



Källa: Egna ritningar; ursprunglig bild från Migro (Wikipedia), Lantmäteriverket och Trafikledsverket (CC BY 4.0).

1. Inledning

Finland är ett avlångt land i Europas utkant. Det innebär långa avstånd mellan städer och kommuner, vilket i sin tur ställer krav på ett välutvecklat nät av högkvalitativa vägar, järnvägar och farleder.

Målsättningen med ny infrastruktur är i grunden att underlätta samhällsfunktioner och ekonomisk aktivitet genom att minska restider, förenkla logistiken och öka rörligheten. Med andra ord: att koppla samman människor, platser och resurser.

När infrastrukturesatsningar görs på rätt sätt frigörs tid i människors vardag, samtidigt som företag kan effektivisera transportkedjor och sänka kostnader. I nationalekonomi talar man också om dynamiska effekter som uppstår indirekt som följd av politiskt beslutsfattande. Infrastrukturesatsningar kan till exempel bidra till ökade bostadsinvesteringar, nya företagsetableringar och förbättrad samhällsberedskap.

Om individerna är samhällets syre, kan infrastrukturen ses som blodomloppet som håller i gång maskineriet.

Finland har historiskt sett varit sent i samhällsutvecklingen, särskilt vad gäller infrastrukturen. Järnväg fick vi inte förrän i början av 1860-talet, trots att länderna på kontinenten redan de föregående 40 åren hunnit utföra stora järnvägssatsningar. De första motorvägssträckorna dröjde fram till början på 1960-talet, trots att motorvägsexpansionen i Europa redan satt i gång under 1920-talet. Denna diskrepans i infrastrukturutvecklingen gentemot Europa håller i sig även i dag.

Krasst uttryckt: I Finland finns det ett infrastrukturunderskott. Kvaliteten på vår räls och landsväg försämras medan reparationsskulden ökar. Utanför de stora städerna är tågförbindelserna otympliga och motorvägarna är endast ett fåtal. Finlands geografiska läge innebär också att resande utanför landets gränser med bil och tåg sällan är realistiska alternativ, och i princip är all gränsöverskridande transport bunden till färjetrafiken och flyget. Den begränsade rörligheten påverkar förstås oss som bor i Finland, men försvagar också det ekonomiska, kulturella och försvarspolitiska utbytet till våra grannländer runt Östersjön.

Kontrasten till våra grannländer är påtaglig. Från både Sverige och Norge, som också befinner sig långt från den europeiska kontinenten, går tåget och vägarna söderut ända till Tyskland. Mellan Malmö och Köpenhamn står den enorma Öresundsbron och mellan Danmark och Tyskland läggs världens längsta väg- och rälstunnel i Fehmarnntunneln. Våra baltiska grannländer satsar stort på Rail Baltica för att möjliggöra tågresa ut på den europeiska kontinenten. Polen kompletterar sin expansiva järnväg med motorvägarna S12 och S19.

Våra grannländer vågar tänka stort.

En indikation på skillnaden i ambitionsnivå ses i de statliga finansieringsanslagen. Trafikmyndigheterna i till exempel Sverige och Norge tilldelar nästan 70 respektive 120 miljarder euro under en 12 års period för infrastruktursatsningar och underhåll.¹ I regeringen Orpos *Trafik12-plan*² anslås cirka 25 miljarder euro till Trafikledsverket under en snarlik period.³ Denna diskrepans håller i sig även sett till invånarantal och som andel av ländernas bruttonationalprodukt (bnp).

Att Finland inte anslår mer offentliga medel till infrastrukturen kan bero på flera faktorer. En förklaring är att Finland har ett större behov av andra investeringar som prioriteras högre. En annan förklaring kan vara att vägprojekt och tunnelarbeten, byggande av broar och läggande av järnväg är för dyrt. En tredje förklaring kan vara att Finlands geografiska läge i nordöstra Europa, omgivet av Östersjön, försvårar utbyggnaden av bil- och järnvägar till grannländer. I många fall åberopas en kombination av samtliga tre faktorer.

Och visst ska stora infrastruktursatsningar som finansieras med offentliga medel behandlas varsamt. För att inte spä på de offentliga utgifterna måste satsningar där de samhälleliga fördelarna realiseras först flera år i framtiden försiktigt vägas emot kostnaderna. Samtidigt måste vi också inse Finlands framtidsutsikter.

Prognoserna över Finlands ekonomiska tillväxt är pessimistiska. Enligt Europeiska kommissionen var den ekonomiska tillväxten i Finland bland de lägsta i Europa och prognoserna för 2025 ser inte mycket bättre ut.⁴ För Fin-

1 Trafikverket, "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033" och Samferdselsdepartementet, "Nasjonal transportplan 2022–2033".

2 Formellt när det hänvisas till Trafik12-planen menas Statsrådets publikationer, "Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032", 2021.

3 Kommunikationsministeriet, "Rahoitusohjelman valmistelu – Parlamentaarin ryhmä 8.12", 2023; Trafikledsverket, "Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032", 2024.

4 Europeiska kommissionen, "Autumn 2024 Economic Forecast: A gradual rebound in an adverse environment", 2024.

lands konkurrenskraft är det centralt att tillgodose näringslivets kapacitetsbehov, minska på transportkostnader och underlätta godstrafiken. Underlättad rörlighet förbättrar också livskvaliteten då avstånden till jobb, släkt och vänner minskar. Både befintliga och nya ytor för samverkan mellan städer, kommuner och länder stärks. I Finlands strävan att locka utländsk kompetens är det också en fråga om attraktivitet och modernitet att kunna erbjuda infrastruktur i världsklass. Ur en ekonomisk synvinkel finns det alltså mycket för Finland att hämta genom infrastrukturen.

I kölvattnet av det förändrade säkerhetsläget och vårt Nato-medlemskap är det viktigt att vi ökar integrationen med Norden och Europa. En god försörjningsberedskap bygger på goda infrastrukturförbindelser dels inom landet, dels till våra nära samarbetspartner – vare sig det rör sig om en stärkt rörlighet av personer, materiel eller gods. Finland behöver satsningar i infrastruktur just på grund av vårt geografiska läge, inte trots det.

Det finns en kontrast mellan *vad* som görs och *vad* som *bör* göras. Den positiva nyheten är att det inte är för sent att ändra kurs.

Du håller i en rapport vars syfte är att lägga grunden för en sådan kursändring kring Finlands framtida transportinfrastruktur. I rapporten presenteras fyra satsningar som skulle främja alla oss i Finland och stärka Finlands plats i Europa. Analysen för varje satsning sker i fyra steg, vad vi under arbetets gång kommit att informellt kalla för BIFF. BIFF innebär att vi analyserar behovet för satsningen med inspiration från andra länder och under de förutsättningar som finns presenterar vi förslag på hur satsningen kan genomföras i praktiken⁵.

5 BIFF-metoden är inte en vedertagen vetenskaplig metod, men metoden fungerar väl inom syftet för denna rapport.

Utgångspunkten i denna rapport är först och främst att tänka långsiktigt. Samtliga förslag ska ses som ett reformpaket för Finland om 20 till 30 år, om inte längre än så, och jag är medveten om att satsningarna kommer med påtagliga prislappar. Vi finländare är stolta över vårt pragmatiska förhållningssätt och det har vi all rätt att vara, men vi måste också våga tänka som våra grannländer när det kommer till hur vi vill utveckla vårt lands framtida infrastruktur – ibland måste vi våga tänka stort. Och att tänka stort betyder inte att vi ska avstå från att vara realistiska.

Analysen i rapporten bygger på underlag, rapporter, handlingsdokument och andra snarlika data. Exemplet som tas upp hämtas från våra närmaste grannländer runt Östersjön. Varje förslag åtföljs av kostnadskalkyler, förslag på möjliga finansieringskällor samt potentiella samhällsekonomiska effekter – där sådana är möjliga att återge i de fall där befintliga kalkyler finns, redovisas dessa. I övriga fall presenteras grova uppskattningar som jag själv har tagit fram. Den intresserade läsaren uppmuntras varmt att ta del av de angivna källorna för tekniska detaljer och metodbeskrivningar.

Min främsta förhoppning är att rapporten väcker diskussion. Ett extra plus vore om den också inspirerar till att verka för ett mer framtidsinriktat Finland – med en infrastruktur i takt med tiden.

2. Motorvägen från nord till syd

Behov

Processen att omvandla delar av landets huvudväg till motorväg började under 1950-talet. Sträckan mellan Munksnäs i Helsingfors och Gumböle i Esbo omvandlades till motorväg år 1962 och ingår numera i Åboleden. Finlands motorvägsnät har utgångspunkt i Helsingfors, varifrån det sträcker sig till Åbo, Tammerfors, Lahtis och Kotka. Utanför huvudstadsregionen hittas de längsta motorvägssträckorna runt Kuopio, Uleåborg och från svenska Haparanda till Kemi.

Finlands allmänna vägar tillhandahålls av staten och förvaltas av Trafikledsverket. Dessa vägar delas in i huvudvägar (riksvägar och stamvägar), regionalvägar och förbindelsevägar. Utöver dessa finns även kommunala och privata vägar. Nästan all vägtrafik sker på det statliga vägnätet, och av denna trafik går cirka 60 procent via riks vägarna – den vägtyp som också oftast byggs om till motorväg.

Ett av de större hindren för både landsvägarnas och motorvägsnätets utveckling är den växande reparationsskulden. Reparationsskulden ökar då slitaget på vägarna inte förebyggs i tillräckligt snabb takt. Slitaget drivs på av en stor trafikmängd, men även andra faktorer som extremväder till följd av klimatförändringar kan spela roll. Den totala längden landsväg i dåligt skick uppgick 2022 till cirka 7 800 kilometer, vilket är en ökning med cirka 130 procent sedan år 2010. Under samma period har mängden huvudvägar i dåligt skick ökat med nästan 95 procent och utgör i dag cirka 1 300 kilometer.⁶ Trafik12-planen anslår årligen cirka 756 miljoner euro till bastrafikledshållningen⁷ och i regeringsförklaringen för Orpo I öronmärks 520 miljoner euro, vilket ”minskar

⁶ Trafikledsverket, "Landsvägsnätets skick", 2022.

⁷ Trafikledsverket, "Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032", 2024.

ökningen av det eftersatta underhållet”⁸. Reparationsskulden för landsvägarna uppgick 2024 till 2,5 miljarder euro och ökade med cirka 1,2 procent jämfört med föregående år.⁹

Kombinationen av nya infrastruktursatsningar med skenande underhållskostnader skapar stor risk för att underhållskostnaderna och kvalitetsför-sämringarna i framtiden blir ännu större. Stigande priser inom byggbranschen förminska också köpkraften, vilket vidare spär på problemen med det eftersatta underhållet. Trots att motorvägar generellt är dyrare att underhålla per kilometer än vanliga riksvägar, innebär deras högre kapacitet och bättre bärighet att slitaget per fordon ofta är lägre. På områden med hög trafikbelastning kan utbyggnad till motorvägsstandard därmed motverka framtida reparationskostnader på redan överbelastade vägar – i kombination med andra fördelar som kommer med mera motorväg, som till exempel kortare restider och lägre bränsleförbrukning. Det handlar inte bara om att bygga nytt, utan om att också bygga smart.

Förslaget i denna rapport handlar om en vidareutveckling till motorväg av sträckorna Tammerfors–Vasa längs riksväg 3 (E12), Vasa–Uleåborg längs riksväg 8 (E8), samt Åbo–Tammerfors längs riksväg 9 (E63).

8 Statsrådets publikationer, "Ett starkt och engagerat Finland: Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering", 2023.

9 Trafikledsverket, "Tilläggsfinansieringen bryter ökningen av vägnätets reparationsskuld", 2024; Trafikledsverket, "Liikenneväylien korjausvelka", 2024. Den totala reparationsskulden, inkluderat också järnvägarna och farlederna, uppgick till 4,2 miljarder euro 2024.

För vissa kan det kännas omodernt att tala om motorvägar som framtidens infrastruktur. Det är i viss mån förståeligt – våra motorvägar utgör endast cirka 1,2 procent av landsvägarnas totala längd.¹⁰ Måste vi verkligen bygga ut dem? Realiteten är dock att vi är helt beroende av våra landsvägar. Under år 2022 reste vi cirka 33 miljarder kilometer i persontrafik med bil, och trenden pekar fortsatt uppåt.¹¹ Sedan 1990 har antalet registrerade fordon ökat med nästan en miljon, och sedan 2018 har antalet helt eller delvis eldrivna personbilar ökat explosionsartat.¹²

Totalt reste cirka 366 miljoner passagerare kollektivt under år 2022 och av detta stod bussen för cirka 75 procent av alla resor. Nedbrutet på endast kollektiv fjärrtrafik reste var fjärde resenär med buss.¹³

De sträckor som föreslås omvandlas till motorväg är redan mycket trafikerade. Medeldygnstrafiken på sträckan Åbo–Tammerfors uppnår som mest cirka 12 000 fordon och ytterligare 6 000 fordon rör sig mellan Åbo och Tammerfors längs stamväg 41. Längs sträckan Vasa–Uleåborg uppnår medeldygnstrafiken ett maximum på cirka 13 800 fordon.¹⁴ På sträckan Tammerfors–Vasa uppnår medeldygnstrafiken som mest 16 900 fordon, vilket enligt Trafikledsverket fram till år 2040 kan öka upp till 24 700 fordon.¹⁵

Även den tunga trafiken och samhällsberedskapen ställer allt större krav på vårt landsvägsnät. Den tunga trafiken, vilket innefattar godstrafiken, är mest koncentrerad till södra och sydvästra Finland och särskilt till axeln Helsingfors–Åbo–Tammerfors. De långa avstånden mellan produktionsanläggning och hamn gör att industriföretagen i Finland stöter på Nordens högsta logistik-kostnader.¹⁶ Enligt Trafikledsverkets siffror skulle en reduktion av industrins logistikkostnader med 20 procent innebära en årlig besparing på över 5 miljarder euro och sett till endast transportkostnader skulle det innebära en årlig inbesparing på 1,9 miljarder euro.¹⁷

10 Statistikcentralen.

11 Traficom, "Trafiken på landsvägarna", 2022.

12 Statistikcentralen.

13 Traficom.

14 Trafikledsverket, "Rv 8 Vasa–Karleby".

15 Trafikledsverket, "Rv 3 Tammerfors–Vasa".

16 Antti Talvitie, "Insändare: Vägen över Kvarken behövs för vårt försvar och försörjningstrygghet", Hufvudstadsbladet, 2024.

17 Traficom, "Läget och verksamhetsförutsättningarna för logistik i Finland", 2022.

I kristider måste också personer, gods och materiel snabbt kunna transporteras både inom Finland och till våra nära samarbetspartner. Motorvägssträckan Tammerfors–Vasa skulle, i kombination med andra infrastruktursatsningar för att sammankoppla länderna, bli central för transporten mellan Sverige och Finland. Samtliga av de föreslagna motorvägssatsningarna skulle effektivisera transporten mellan Sveriges norra gräns och Uleåborg, och därifrån vidare längs stora delar av Finlands västkust ner till både Åbo och Helsingfors.

Vad säger då forskningen om effekterna av ny lands- och motorväg? Enligt Trafikledsverkets estimat skulle ett urval av landsvägssatsningarna inom ramen för Trafik12-planen generera samhällsekonomiska fördelar till ett värde på cirka 1,73 miljarder euro över en trettioårsperiod. Enligt estimaten skulle investeringarnas nytta överstiga kostnaden för att förverkliga dem.¹⁸

Det generella forskningsläget för motorvägar följer ett likadant mönster – en metastudie från 2011 drog slutsatsen att motorvägssatsningar är förknippade med ökad ekonomisk aktivitet och, föga förvånande, minskade restider.¹⁹ I en färsk studie från januari 2024 visar forskaren Augustin Ignatov att motorvägsexpansionen i Europa mellan år 1990 och år 2020 har minskat inkomstjämligheten och föranlett en genomsnittligt årlig inkomstökning på fem procent inom EU.²⁰ Vi har alltså i genomsnitt blivit rikare tack vare motorvägarna.

Ignatovs studie visar att restiderna också minskat med 8,6 procent inom EU, vilket betyder att vi för varje timme vid ratten sparar in strax över fem minuter i genomsnitt. För en person som pendlar två timmar varje dag, 240 dagar om året, innebär det en tidsbesparing på nästan två hela dygn – varje år. På femton år har samma person sparar in en hel månad. Den förändringen spelar en stor roll.

Förutsättning

Riksväg 3, 8 och 9 ingår i det så kallade TEN-T-nätverket, vilket enligt Europeiska kommissionen innefattar särskilt viktiga infrastrukturförbindelser. Infrastrukturprojekt inom TEN-T-nätverket ska ha hög prioritet och har fördelen att kunna söka finansiering genom den så kallade Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF, *Connecting Europe Facility*).

18 Trafikledsverket, "Investeringsprogram för statens trafikledsnet för 2025–2032", 2024.

19 Howard J. Shatz, Karin E. Kitchens, Sandra Rosenbloom och Martin Wach (2011). "The Effects of Highway Infrastructure on Economic Activity". RAND Corporation.

20 Ignatov, A. (2024). "European highway networks, transportation costs, and regional income". *Regional Science and Urban Economics*, Volume 104.

Över åren har sträckan Tammerfors–Vasa längs riksväg 3 fått särskilt mycket uppmärksamhet. Till följd av få omkörningsmöjligheter och en hastighetsnivå på maximalt 80 km/h längs flera långa avsnitt uppstår det frekvent flaskhalsar och trögörslig trafik. Den prognostiserade framtida trafikökningen kommer antagligen också att förvärra dessa problem. Trafikledsverket har identifierat 46 farliga anslutningar, vilket gör sträckan till en av Finlands mest trafikosäkra riksvägsremors.

Redan 2005 presenterade Trafikledsverket en utvecklingsplan bestående bland annat av att bredda vägen och belägga fler sträckor med fyrfilig väg, höja hastighetsbegränsningen till 100 km/h och förse fler bitar med bullerbekämpning, vägbelysning och mitträcken. Arbetet fortsätter än i dag och vissa tillägg har gjorts över åren, bland annat planer om att omlägga delar av sträckan till motorväg under 2020-talet. Utvecklingsplanens nytto-kostnadsförhållande är positivt och kommer medföra "betydande sysselsättningsfrämjande inverkan" – satsningen är alltså samhällsekonomiskt lönsam.²¹ Också sträckorna längs riksväg 8 och riksväg 9 har länge varit föremål för snarlika utvecklingsåtgärder, om än i mindre omfattning.

Dessa kapacitetssatsningar är steg i helt rätt riktning, men den långsiktiga målsättningen bör vara att omlägga sträckorna till motorväg på sikt. En omfattande del av arbetet är redan gjort och återstående åtgärder skulle antagligen bestå av nya ramper och avfarter, bro- och vägbreddningsarbeten för att tillåta fler filer, samt ytterligare bullerbekämpning och mitträckesinstallationer.

Inspiration – Sveriges motorvägsexpansion av E4:an och E6:an

För att hitta inspiration vänder vi oss till Sverige. Det totala statliga vägnätet i Sverige uppgår till cirka 98 500 kilometer, det kommunala vägnätet till cirka 42 000 kilometer och det privata vägnätet till cirka 430 000 kilometer. I Finland är de respektive vägnäten cirka 77 900 kilometer, 33 000 kilometer och 380 000 kilometer.²² Sverige har ungefär 2 150 kilometer motorväg gentemot Finlands cirka 940 kilometer, vilket utgör 2,2 procent respektive 1,2 procent av de statliga landsvägarnas totala längd.²³

21 Trafikledsverket, "Rv 3 Tammerfors–Vasa".

22 Kiiskilä, Kati, Tuominen, Janne & Mäki, Ville, "Kilometrit katuverkolla – Katuverkon liikennelaskennan ja suoritelaskennan kehittäminen", *Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä* 7/2022.

23 Statistikcentralen, *Nationell Vägdatas*.

Trots att den första sammanhängande motorvägssträckan mellan Malmö och Lund – ”Autostradan” – invigdes redan 1953, skulle det dröja fram till 1990-talet innan resten av Sverige fick ta sig ut på motorvägarna. I slutet av 1950-talet togs beslutet om att omlägga E4:an mellan Jönköping i mellersta Sverige och Uppsala norr om Stockholm till motorväg. Denna cirka 390 kilometer långa sträcka kom att stå klar år 2000 – ungefär 40 år senare. Under 1990-talet tog motorvägsbygget fart på riktigt, vilket delvis drevs av arbetsmarknadspolitiska skäl till följd av 1990-talskrisen. Bland annat togs beslutet att revidera planen om motorväg längs E4:an till att nu gå från Helsingborg i södra Sverige till Gävle norr om Uppsala, samt att göra hela E6:an mellan Malmö och Göteborg till sammanhängande motorväg. Bägge sträckorna fortsätter att vara i konstant utveckling. Värt att nämna är till exempel att E4:an förväntas år 2030 kompletteras med den 21 kilometer långa ringledsmotorvägen ”Förbifart Stockholm”. Syftet är att förebygga flaskhalsar genom att omdirigera genomåkande trafik bort från Stockholms innerstad. Cirka 18 av Förbifart Stockholms 21 kilometer kommer att utgöras av tunnel.

I dag går det ostört nästan 790 kilometer motorväg från Malmö till Gävle längs E4:an och vidare norrut finns det dessutom cirka 138 kilometer med ytterligare motorväg. Längs E6:an från Oslo går cirka 600 kilometer motorväg hela vägen ned till Trelleborg i södra Skåne. Dessa två sträckor, såväl som hela Sveriges motorvägsexpansion mer generellt, visar att det går att skapa ett sammanhängande motorvägsnät även utanför den direkta huvudstaden. Resultaten i Ignatov (2024) pekar på att Sverige är det EU-land som sett bland de största ökningarna i tillgång till europeiska marknader och minskade transportkostnader till följd av sin motorvägsexpansion.²⁴

Just motorvägsutbyggnaden längs E4:an är intressant eftersom den berör södra, mellersta och norra Sverige. Detta skulle sträckorna Tammerfors–Vasa längs riksväg 3 och Vasa–Uleåborg längs riksväg 9 också emulera.

Trots att motorväg ofta innebär lägre slitage per fordon till följd av högre kapacitet och bättre bärighet, så är en invändning mot motorvägsexpansion är att det kan leda till mindre trafiksäkerhet. På sträckan Tammerfors–Vasa längs riksväg 9, där trafikosäkerheten redan är stor, skulle det enligt detta resonemang kunna vara direkt farligt att omvandla sträckan till motorväg. Trots det har antalet omkomna i trafiken sedan början av 2000-talet minskat kraftigare

²⁴ Ignatov, A. (2024). ”European highway networks, transportation costs, and regional income”. Regional Science and Urban Economics, Volume 104.

i Sverige än i Finland, med 67 procent respektive 48 procent.²⁵ Ett liknande mönster håller också i sig när vi tar befolkningsmängden i beaktande – under år 2022 omkom 12 personer per en miljon invånare i Sverige, medan samma siffra för Finland var 22 personer. Det är viktigt att påpeka att den generella trafiksäkerheten har ökat i bägge länder, vilket delvis kan bero på säkrare fordon, bättre omhändertagande av skadade personer och mindre farliga trafikorsningar.

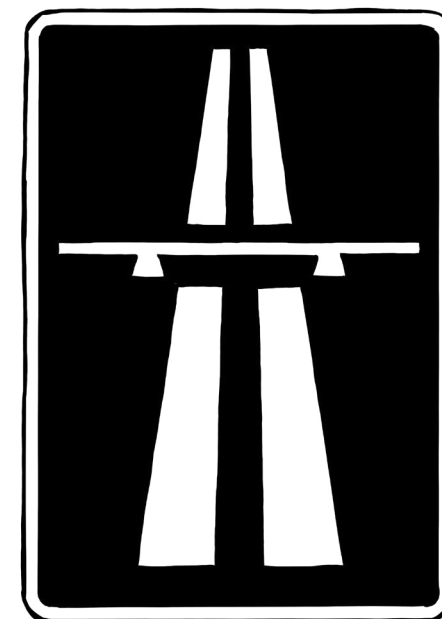
Organisationen Trafikskyddet pekar ändå på att Sveriges nollvision om dödsfall i trafiken varit lyckad och att Finland bör ha samma ambitioner. Enligt representanter för organisationen har Sveriges framgångsrecept bestått av säkrare fordon, mitträcken och vägtullar, samt att Sverige rigoröst följer hastighetsbegränsningar. Längs med landsvägarna är det framför allt mitträcken och stängsel som varit viktiga för att förhindra frontalkrockar.²⁶

En annan invändning är att Sveriges ambitioner onekligen måste kosta mera. Sverige har historiskt investerat mer i trafiknätet än Finland i absoluta tal, men det är inte heller så konsistent med tanke på att Sverige är större, med en större befolkningsmängd och en mer omfattande samhällsekonomi.²⁷ När vi kontrollerar för dessa aspekter så ser vi att nutidssatsningarna på landsvägsnätet är väldigt lika mellan länderna. Över en 12-årsperiod utgör landsvägs-satsningarna i termer av utveck-

²⁵ Statistikcentralen, Transportstyrelsen.

²⁶ Niklas Evers/Yle, ”Varför ligger Finland så långt efter Sverige? Dödsfallen i trafiken skulle halveras under 2010-talet men vägarna har inte blivit säkrare”, 2019.

²⁷ Trafikledsverket, ”Stora skillnader mellan Finland och Sverige gällande satsningarna på trafiknätet”, 2014.



lings- och underhållskostnader i Trafik12-planen ungefär 4,7 procent av Finlands bnp, medan det i Sveriges infrastrukturplan utgör ungefär 4,4 procent av bnp. Sett till anslag per invånare per år anslår Finland 178 euro och Sverige 167 euro till landsvägsnätet. Sett i relation till varje kilometer landsväg anslår Finland cirka 13 000 euro och Sverige cirka 18 000 euro till landsvägsnätet.²⁸

Landsvägarnas finansieringsgrad är alltså liknande mellan Finland och Sverige. Trots det har Sverige kunnat öka trafiksäkerheten och expandera motorvägsnätet i större utsträckning än Finland.

Förslag

De sträckor som föreslagits att beläggas med motorväg utgörs av Tammerfors–Vasa längs riksväg 3 (E12), Åbo–Tammerfors längs riksväg 9 (E63) och Vasa–Uleåborg längs riksväg 8 (E8), och dessa framställs i figur 1. Finlands totala motorvägsnätverk skulle öka med 76 procent, från 944 kilometer till cirka 1 666 kilometer, vilket är en kraftig ökning. Det bör återigen påpekas att dessa förslag ska ses på lång sikt och göras med en realistiskt finansieringsplan.

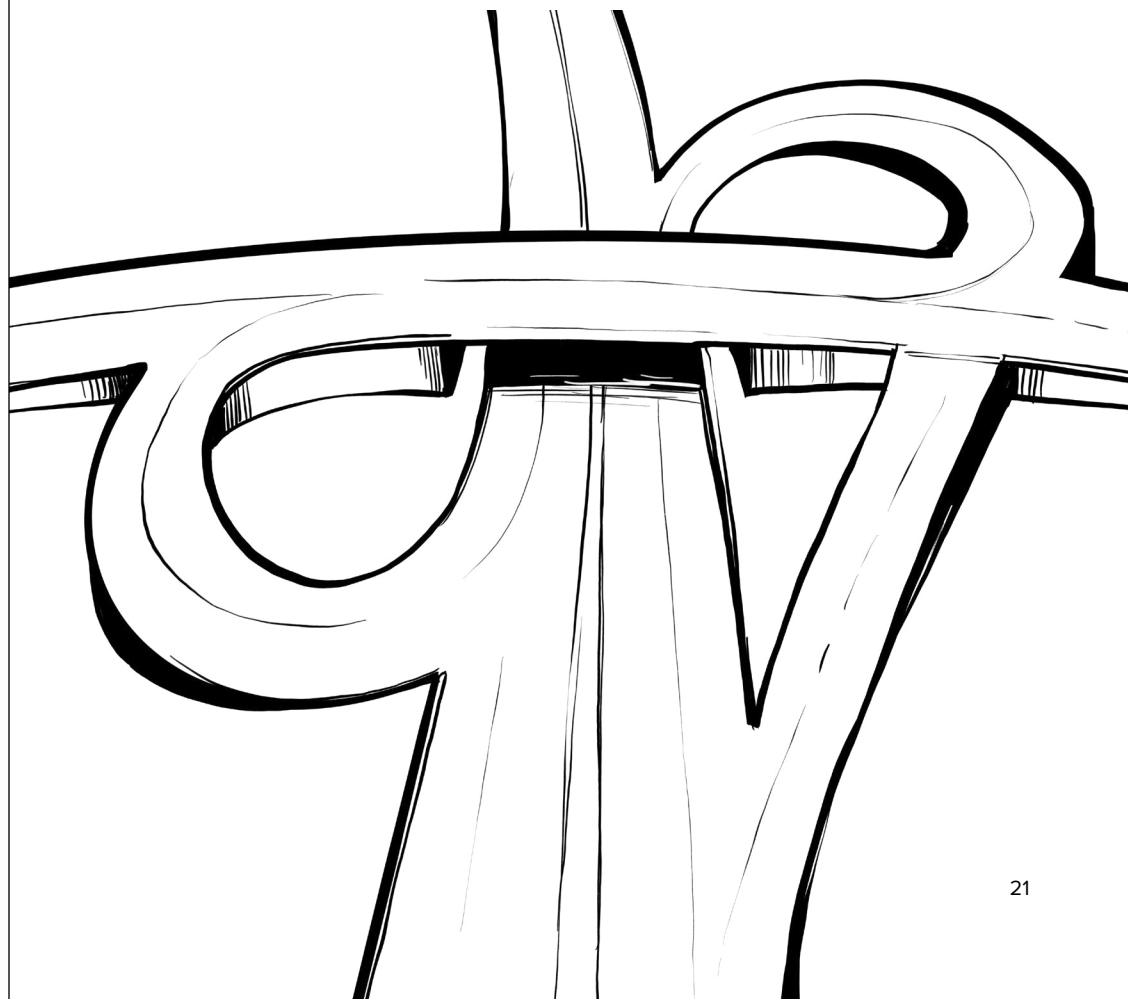
Tabell 1 ger en grov kostnadskalkyl på dessa satsningar. Jag estimerar den initiala kapitalkostnaden till mellan 4,2 miljarder euro och 4,6 miljarder euro. Denna investeringskostnad inkluderar breddning av befintlig väg och eventuellt läggandet av ny väg, nya mitträcken och bullerskydd, med mera.

De årliga, rörliga underhållskostnaderna uppgår totalt till 354 miljoner euro. För att täcka dessa kostnader finns det olika tillvägagångssätt – ett sådant är tullavgifter. Tullavgifter är träffsäkra så till vida att de som faktiskt brukar vägen också betalar för dess underhåll. Med utgångspunkt i Trafikledsverkets trafikprognoser skulle en årsavgift på 60 euro för vardera sträckorna Tammerfors–Vasa och Vasa–Uleåborg ge 500 miljoner euro i årsintäkter i genomsnitt. Till saken hör att om vi endast utgår från en tullavgift för resenärer på sträckan Tammerfors–Vasa så överstiger tullintäkterna fortfarande de löpande kostnaderna.

Kalkylen har en del tillkortakommanden. Bland annat antas både fasta och rörliga kostnader vara uniformt fördelade över samtliga sträckor. Kalkylen är inte heller en samhällsnyttokalkyl, så effekterna av förändringar i trafikmängd, tidsåtgång, buller, utsläpp och förändringar i ledtider förbises. Dessa olika fak-

torer kan både öka och sänka de faktiska kostnaderna och påverkar också den slutgiltiga, faktiska lönsamheten. Resultatet visar dock att det antagligen inte krävs mycket för att täcka de löpande kostnaderna.

Förslagen bör inte byggas ut i ett svep, utan med fördel bör prioritet ges åt sträckorna med störst kapacitetsbrist och där flaskhalsproblematiken är värst. Ett sådant stegvis tillvägagångssätt gör det också betydligt lättare att finansiera samtliga projekt, även om det kanske tar längre tid. En stor del av finansieringen bör onekligen komma från statsbudgeten, men regeringen bör inte vara rädd för att utforska olika typer av ”private-public-partnerships” (PPP). Som tidigare konstaterats ingår samtliga tre sträckor i TEN-T-nätverket, vilket också underlättar för finansiering genom fonden *Connecting Europe Facility*. Aktörer som den nordiska och den europeiska investeringsbanken kan också ha relevanta roller att spela.



²⁸ Jämför Trafikverket, "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033", 2021 och Trafikledsverkets "Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032", 2024.

TABELL 1

Räkneexempel över fasta och löpande kostnader samt löpande tullavgiftsintäkter för de föreslagna motorvägsförbindelserna.

	Åbo– Tammerfors	Tammerfors– Vasa	Vasa– Uleåborg	Helhetsförslag i rapporten
Förslag till ny motorväg	163 km	240 km	319 km	722 km
Fasta kostnader				
Lågkostnadsscenario	940 mn euro	1 384 mn euro	1 840 mn euro	4 164 mn euro
Höggkostnadsscenario	1 046 mn euro	1 540 mn euro	2 046 mn euro	4 632 mn euro
Årliga löpande kostnader	80 mn euro	118 mn euro	156 mn euro	354 mn euro
Löpande tullintäkter				
Tullavgift, tur och retur	0 euro	60 euro	60 euro	60 euro
Totalt antal trafikanter per år	2,2 mn	6,2 mn	2,2 mn	10,6 mn
Årliga tullintäkter	0 mn euro	372 mn euro	132 mn euro	504 mn euro
Årligt resultat	-80 mn euro	256 mn euro	-26 mn euro	150 mn euro

Not: Prisestimatet för lågkostnadsscenariot är 3 000 000 euro/kilometer motorväg och bygger på Kommunikationsministeriets publikation "Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot – Työryhmän mietintö" (2006). Dessa siffror är från 2006 och skrivs därför upp över en 19-årsperiod (2006–2024) med en årlig ränta på 3,5 procent. Höggkostnadsscenariot och de löpande kostnaderna utgår från kostnaderna för motorvägssträckan Forsby–Kotka som byggdes under åren 2011 och 2015 (se Trafikledsverket, «E18 Koskenkylä–Kotka-hankejulkaisu 2015»). Denna kostnad per kilometer motorväg har jämförts med kostnaderna för motorvägssträckan Kello–Haukipudas som stod klar år 2021 (se Trafikledsverket, "Vt 4 Oulu-Kemi"). Jag gör dessutom ett påslag på direkta underhållskostnader baserat på siffror från Eranti & Talvitie (2020) om 5 000 euro per kilometer väg. Antalet trafikanter antas vara konstant och är den genomsnittliga trafikmängden utifrån ett lågt och ett högt trafikprognossscenario från Trafikledsverkets prognoser över trafikmängden per dygn år 2021 för dessa sträckor i dag.

Källa: Egna beräkningar, Statistikcentralen, Nationell vägdatas, Trafikledsverket, Trafikverket, Kommunikationsministeriet.

FAKTARUTA 1

Motorvägssatsningarna skulle leda till över fem insparade dygn varje år

Om vi tillämpar resultaten i Ignatov (2024) med en minskning i restid på 8,6 procent i genomsnitt skulle motorvägssatsningarna medföra en tidsbesparing på 5,5 dygn över ett arbetsår. Ett sätt att mäta värdet av tidsbesparingar är att fråga hur mycket pengar som behövs för att vi ska vara villiga att sitta i bilen under en given restid. Denna summa ger oss ett greppbart mått över den samhällsekonomiska nyttan av insparad tid i termer av pengar. Sådana kalkyler görs frekvent runtom i världen och uttrycks ofta som värdet av en timme vid ratten.

Om vi antar att varje person som kör ett fordon värderar en timme i bilen till fem euro så skulle genomsnittspersonen som kör dessa sträckor göra en tidsbesparing på runt 660 euro varje år till följd av motorvägssatsningarna. Något förenklat ser vi också att detta överstiger tullavgiften, vilket betyder att genomsnittspersonen vore bättre ställd med att betala en tullavgift för att använda den nya motorvägen snarare än rådande läge utan motorväg och tullavgift. Ett värde på fem euro per timme i bilen är däremot i underkant, vilket skulle betyda att tidsbesparingen uttryckt i pengar antagligen är högre än cirka 660 euro årligen. Trafikverket i Sverige har till exempel estimerat att trafikanter värderar en timme vid ratten till en kostnad om 103 kronor.

TABELL 2

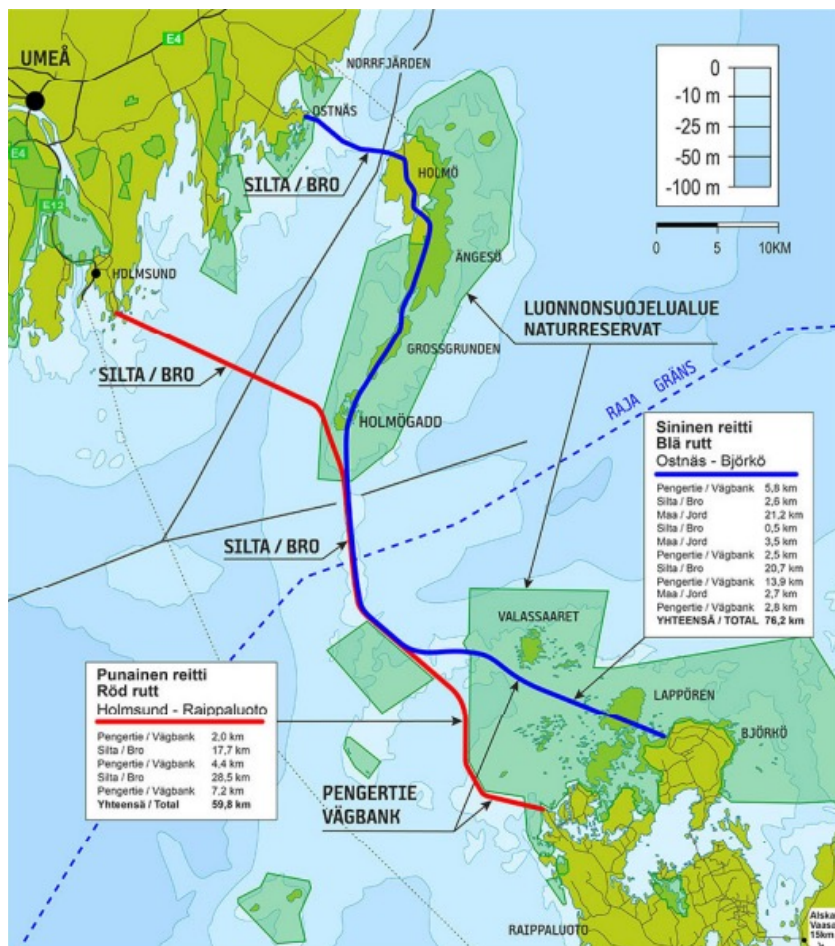
	Åbo– Tammerfors	Tammerfors– Vasa	Vasa– Uleåborg	Rapportförslag i genomsnitt
Restid per dygn, tur-och-retur				
Idag	4h 22 minuter	6h 8 minuter	8h 22 minuter	6h 17 minuter
Med föreslagen motorväg	4h 0 minuter	5h 36 minuter	7h 38 minuter	5h 45 minuter
Skilnad	0h 22 minuter	0h 32 minuter	0h 44 minuter	0h 32 minuter
Insparad tid per arbetsår				
Dygn	3,8 dygn	5,3 dygn	7,3 dygn	5,5 dygn
Euro	456 euro	636 euro	876 euro	660 euro

Not: Tid vid ratten i dag utgår från Google Maps tidsestimat. Tid vid ratten med föreslagen motorväg utgår från den genomsnittliga tidsreduceringen inom EU på 8,6 procent från Ignatov (2024). Ett arbetsår definieras som 240 dygn.

Källa: Egna beräkningar, Statistikcentralen, Nationell vägdatas, Google Maps, Ignatov (2004), Trafikledsverket, Trafikverket, Kommunikationsministeriet.

FIGUR 2

Förslag till Kvarkenbron mellan Björkö–Ostnäs och Replot–Holmsund, 2020.



Källa: Antti Talvitie och Esa Eranti, "Nordic Connector – Fast förbindelse över Kvarken", 2024, Eranti Engineering.

3. Över Kvarken, och vidare!

Behov

År 2030, ska Norden vara världens mest integrerade region – det är i alla fall Nordiska ministerrådets ambition. Förslaget i denna rapport delar den visionen och föreslår en fast förbindelse över Kvarken mellan Vasa i Österbotten och Umeå i Västerbotten. Den fasta förbindelsen består i en första fas uteslutande av landsväg över bro, då järnväg initialt löper risken att göra projektet olönsamt. I ett senare skede, när de initiala effekterna av bron går att estimerar, bör möjligheterna att komplettera bron med järnväg utredas.

Olika aktörer har utrett och föreslagit diverse lösningar på en fast förbindelse över Kvarken. I dag när det pratas om en fast Kvarkenförbindelse handlar det nästan uteslutande om en bro, vilket också innebär att förbindelsen antagligen skulle bli en av de längsta broarna i världen. Den nuvarande landförbindelsen mellan Vasa och Umeå på cirka 800 kilometer runt Bottenviken skulle med Kvarkenförbindelsen förkortas till cirka 100 kilometer. Med en färdhastighet på 100 kilometer i timmen kortas den totala restiden från 10 timmar till en timme.

Utöver resan till Sverige så blir även resan till Atlanthamnarna i Norge kortare. Atlanthamnarna är viktiga för Finlands export och Finlands export är livsviktig för hela landets välbefinnande – under 2023 stod exporten av varor och tjänster för ungefär 45 procent av Finlands bruttonationalprodukt.²⁹ Kombinationen av utbyggd motorväg (se föregående kapitel) och en fast Kvarkenförbindelse skulle minska restiden från Helsingfors till hamnen i Mo i Rana i Norge med 4 timmar, vilket skulle innebära stora inbesparingar i termer av tid och pengar för Finlands industri.

Det finns ett tätt samarbete mellan Finland och Sverige runt Kvarken. Detta konkretiseras kanske bäst genom Kvarkenrådet, vars syfte är att öka ytorna för samverkan och utveckling mellan aktörer i regionen. Kvarkenrådets styrelse och medlemmar utgörs av kommuner i både Österbotten och Västerbotten och

²⁹ EK Finland, "Ulkomaankauppa", 2023.

Kvarkenrådet har varit drivande i frågan om en fast förbindelse över Kvarken – en diskussion som pågått i över 50 år. Under 1990-talet presenterade Kvarkenrådet en av de större utredningarna där olika sammansättningar av bro, tunnel och bank analyserades i detalj.³⁰ Baserat på denna och därpå efterföljande utredningar finns det en rad nytto-kostnadskalkyler och samhällsekonomiska konsekvensanalyser att utgå ifrån.

Utöver minskade restider skulle Kvarkenområdet omvandlas till en integrerad ekonomisk zon och hela regionens livskraft skulle stärkas när näringsliv, myndigheter och kulturella institutioner integreras. Turismens förutsättningar som tillväxtsindustri skulle öka och dagsturism över Kvarken skulle bli ett realistiskt alternativ. Pågående samarbeten skulle fördjupas, som det mellan olika utbildningsinstitutioner i Vasa och Umeå, och nya samverkansytor skulle skapas, till exempel inom energiproduktion av vindkraft. Just samarbetet inom energiproduktion är något som ofta lyfts fram som en särskilt stark synergiyta mellan Finland och Sverige.

Fördelarna med Kvarkenförbindelsen har också på senare tid satts i ljuset av Finlands och Sveriges gemensamma försörjningsberedskap. Transporten från Finland över Östersjön är kapacitetsbegränsad och kan ytterligare försämrats om aktörer blockerar havstrafiken. En fast Kvarkenförbindelse skulle av sig själv, och också i kombination med till exempel motorvägssträckan Tammerfors–Vasa, bli central för försörjningstransporten mellan Sverige och Finland och för olika former av Nato-transporter. Dagens teknik möjliggör att en bro kan byggas på ett sätt som garanterar snabb upprustning och snabbt underhåll vid eventuella sabotageförsök.³¹

En Kvarkenförbindelse symboliserar också Finlands slutgiltiga bortkoppling från Ryssland och signalerar att Finland ser sin framtid bland sina vänner i Sverige, Norden och Europa.

30 Fråga 2005/06:326 av Gunilla Tjernberg (kd) till statsrådet Ulrica Messing (s).

31 Eranti Engineering.

Förutsättning

Efter Kvarkenrådets utredning på 1990-talet har en fast Kvarkenförbindelse i olika repriser lyfts upp på den politiska dagordningen i Finland och Sverige.

I en artikelserie från år 2005 bifogade svenska Västerbottens-Kuriren (VK) ett förslag till förbindelse som delvis byggde på Kvarkenrådets tidigare utredning. I en intervju för VK var dåvarande finansminister Pär Nuder (Socialdemokraterna) positivt inställd till förslaget och menade att frågan kan komma att bli aktuell under kommande mandatperiod. I en senare skriftlig fråga till infrastrukturminister Ulrica Messing (Socialdemokraterna) år 2005 efterlyste den svenska riksdagsledamoten Gunilla Tjernberg (Kristdemokraterna) en statlig utredning för att estimerar kostnader och effekter. Till svar menade Messing att höga kostnader står som största hinder för en sådan utredning. I riksdagsvalet år 2006 drev Folkpartiet (nuvarande Liberalerna) i Umeå frågan aktivt och kom senare att stödja förslaget på nationell nivå genom två riksdagsmotioner under år 2011 och år 2012.³² I dag drivs frågan av flera partier i Umeå³³, trots att den på nationellt håll varit vilande.

I Finland återuppväcktes debatten om Kvarkenförbindelsen i samband med publiceringen av en rapport från experterna Antti Talvitie och Esa Eranti 2020. Rapporten tog fram kostnadsestimat och detaljerade planritningar, med slutsatsen att en brolösning för vägtransport är fullt realistisk både gällande finansiering och tidshorisont. I en revidering till den ursprungliga rapporten påpekar författarna att befintlig teknik möjliggör byggandet av en bro som håller god kvalitet för dagligt bruk och som tillåter snabb upprustning vid eventuella sabotageförsök.

Trots Talvities och Erantis rapport uppgav 8 av 15 österbottniska riksdagsledamöter i en Yle-enkät 2021 att de inte är beredda att finansiera bron under kommande mandatperiod.³⁴ En snarlik fördelning höll också i sig när samma enkät riktades till riksdagskandidater i Vasa valkrets inför valet 2023.³⁵ Enligt riksdagsledamoten och Vasa stadsfullmäktiges ordförande Joakim

32 Motion 2011/12:T257 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP) samt Motion 2012/13:T251 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP).

33 Se till exempel Marcus Lillkvist/Vasabladet, "Umepolitiker mycket positiv till Kvarkenbro – tänker sig att Sverige tar halva kostnaden", 2020.

34 Heini Holopainen/Yle, "Merenkurkun sillan suunnittelun aloittaminen jakaa Vaasan vaalipiirin kansanedustajat – vaalikausi käy vähiin ja liikenteestä huolehtii nyt uusi laiva", 2021.

35 Heidi-Maria Harju/Yle, "Merenkurkun silta tarvitaan, sanoo moni Vaasan vaalipiirin eduskuntavaaliehdokas vaalikoneessa – "Yhteydet länteen on varmistettava", 2023.

Strand (Svenska folkpartiet) ingick den fasta Kvarkenförbindelsen i riksdagens försvarsutskotts utlåtande kring normativa målsättningar för Finland inför EU-mandatperioden 2024–2029.³⁶ I en intervju med Österbottens tidning kungjorde han att ”en fast förbindelse över Kvarken ska vara klar när 2030-talet är slut.”³⁷

Det senaste regeringsprogrammet har lovat att en statlig utredning tillsätts. Det har uppmärksammats i Sverige, där beskedet välkomnats framför allt med tanke på det förändrade säkerhetsläget.³⁸ I regeringsprogrammet för Orpo I står det:

”Tillsammans med Sverige och Norge söker vi investeringsmöjligheter inom ramen för EU och Nato för att förbättra logistikförbindelserna i norra Skandinavien. Det görs en utredning om en fast förbindelse över Kvarken (Vasa–Umeå).”

Skrivelsen har lett till handling och i december 2023 presenterades Trafikledsverket med uppdraget att utföra en förstudie. Arbetet med förstudien förväntades inledas under vårvintern 2024 och ska stå klart våren 2025.³⁹ Trots att beskedet mötts av en del kritik av bland andra Antti Talvitie, som menar att förstudiens budget på 200 000 euro är en alldeles för liten summa⁴⁰, kommer förstudien i mångt och mycket att bli vägledande för hur diskursen om Kvarkenförbindelsens framtid kommer att gå.

Den kanske mest förekommande kritiken baserar sig på Kvarkenförbindelsens negativa inverkan på miljön. Kritiker menar att en bro hotar att störa både flora och fauna runtom i Kvarkenskärgården. Till saken hör att delar av Kvarken är naturreservat, som Holmön, Grossgrunden och Holmögdad i Sverige, medan områden kring Björkö, Lappören och Valsörarna i Finland är Unesco-världsarv. Världsarvskoordinatör Malin Henriksson menar att större

tyngd bör läggas på världsarvets vikt samt miljön i framtida analyser.⁴¹ Eranti och Talvitie menar i sin tur att byggnationens effekter på naturen är kortvariga och att själva bron endast tar upp en till två kvadratkilometer fysiskt utrymme. I sin rapport återger de också förslag till hur förbindelsen kan byggas så att den så lite som möjligt rör sig inom naturreservaten.

Inspiration – Öresundsförbindelsen

Som inspiration för en fast förbindelse över Kvarken fungerar Öresundsförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn väl. Trots att brobiten över Öresund på 8 kilometer är kort i förhållande till brobiten för en Kvarkenförbindelse, runt 30 kilometer, så finns det flera paralleller mellan projekten.

Under majoriteten av 1900-talet gick all trafik över Öresund i princip med färja, vilket påtagligt begränsade kapaciteten i både person- och godstransporten. Det hade länge diskuterats att en Öresundsförbindelse skulle öka rörligheten och utbytet mellan Sverige och Danmark.

Öresundsdelegationen tillsattes år 1954 och bestod av olika sammansättningar experter från Sverige och Danmark. Trots otaliga analyser och utredningar dröjde det fram till 1980-talet innan en tyngre rapportserie lanserades. Den slutgiltiga rapporten från 1989 kom att förespråka en regeringsöverenskommelse mellan Sverige och Danmark om anläggandet av en fast förbindelse bestående av bro och järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö.⁴² Ungefär 10 år senare, den 1 juni år 2000, stod Öresundsförbindelsen klar. Sedan dess har institutionen Öresundssamarbetet etablerats, vilket omfattar 46 kommuner från östra Danmark samt 33 skånska och 6 halländska kommuner i södra Sverige. Dessa samarbetar med strategiska insatser, däribland genom att attrahera investeringar, turister, företag och talanger till hela regionen.⁴³

Likt Kvarkenbron gick debatten kring Öresundsförbindelsen het innan och under bygget. Mycket av kritiken handlade om projektets miljöpåverkan och den kritiken framfördes främst från center-vänsterpartierna. I sin magisteruppsats från 2008 intervjuade Thomas Malm fem framstående politiker från Folkpartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet, Socialdemokraterna och

36 Mega, ”Joakim Strand: Försvarsutskottet lyfte Kvarkenförbindelsen”, 2024.

37 Anna Sourander/Österbottens tidning, ”Joakim Strand om regeringens utredning: ”En fast förbindelse över Kvarken ska vara klar när 2030-talet är slut”, 2024.

38 Slaget efter tolv, ”Kan Kvarkenbron bli verklighet? – nu nämns förbindelsen i regeringsprogrammet”, Yle, 2023; Norran, ”Säkerhetsläge skyndar på Kvarkenbro”, 2023.

39 Marcus Lillkvist/Yle, ”Nu går skattepengar till att utreda bro över Kvarken – myndighet satsar 200 000 euro”, 2024.

40 Antti Talvitie, ”Insändare: Kvarkenvägen är av oersättligt värde för Finland”, Hufvudstadsbladet, 2024.

41 Patrick Sjöholm/Vasabladet, ”Förbindelse över Kvarken kan hota världsarvsstatus – allt hänger på miljörapport”, 2022.

42 Statens offentliga utredningar 1989:4, ”Fasta Öresundsförbindelser”, Stockholm 1989.

43 Malmö stad.

Vänsterpartiet som förhållit sig kritiska till Öresundsförbindelsen på grund av potentiellt negativa effekter på miljön.⁴⁴ Intervjun gjordes alltså 8 år efter att förbindelsen färdigställts, och fyra av fem kritiker uppgav att de ändå inte observerat de negativa miljöeffekter som de befarat:

”Själva bron har enligt Winqvist inte haft den påverkan på havet man trodde den skulle ha, bland annat har fisken i Öresund hittat nya lekplatser (alldeles intill pylonerna). Han vet dock inte säkert hur biltrafikens utsläpp påverkar Öresund.”

KAY-VILHELM WINQVIST (FOLKPARTIET)

”Tufvesson kan inte heller peka på några negativa effekter av bron, förutom möjligtvis att Malmö stärkt sin ställning i regionen på bekostnad av andra städer såsom Helsingborg. Något som borde kunna bli bättre är också den folkliga förankringen av själva integrationen.”

ROLF TUFVESSON (KRISTDEMOKRATERNA)

”Som tur är kan vi konstatera att de farhågor som fanns inom miljöområdet har kommit på skam. De skadligaste utsläppen från färjorna som tidigare gick mellan Malmö och Köpenhamn har också försvunnit.”

LENNART PETTERSSON (CENTERPARTIET)

”Vad gäller miljön så berättar Axelsson att det görs regelbundna mätningar i havet, men än så länge har man inte lyckats hitta några negativa förändringar. Människors rörelsemönster i regionen har även de ändrats, och det påverkar naturligtvis miljön. Dock påpekar Axelsson att det kollektiva resandet ökar mest, vilket är bättre än att antalet resande med bil ökar lika mycket.”

CHRISTINE AXELSSON (SOCIALDEMOKRATERNA)

⁴⁴ Thomas Malm, "Bron och attityderna – en undersökning av politiska åsikter kring Öresundsbron", Lunds universitet, 2008.

En av intervjupersonerna, Vilmer Andersen (Vänsterpartiet), svarade inte direkt på frågan om potentiella miljöeffekter, men menade att den ökade biltrafiken och utbyggandet av vägar i området påverkat miljön och det närliggande jordbruket. Han efterlyste en effektivare metod för gods- och persontransport och ett prissättningssystem som mer träffsäkert speglar miljöpåverkan av ny trafik.

Kvalitativt tyder Thomas Malms intervjuer på att de negativa miljöeffekterna med Öresundsförbindelsen inte varit så omfattande som befarats. Det betyder förstås inte att miljöeffekter ska förbises, särskilt inte för större och mer komplexa projekt som en Kvarkenförbindelse. Bygget av Öresundsförbindelsen visar däremot att ett välutarbetat tillvägagångssätt och realistiska planritningar är ett effektivt sätt att minimera negativa externa effekter på, till exempel, miljön.

Slutnotan för Öresundsförbindelsen landade på cirka 38 miljarder kronor uttryckt i år 2000-priser, vilket översatt till euro år 2024 motsvarade cirka 5,1 miljarder euro. För att finansiera projektet tog den svenska och danska staten lån med en lånehorisont till 2050, vilket i sin tur återbetalas genom vägavgifter och avgifter för tågoperatörerna. Drift och underhåll sköts av bolaget Öresundsbrokonsortiet, som ägs av både den svenska och danska staten tillsammans.⁴⁵

När slutnotan ställs i relation till de ekonomiska effekterna som Öresundsförbindelsen genererat kan projektet inte ses som något annat än en succé. Mellan 1997 och 2015 har antalet dagpendlare ökat från cirka 2 300 personer till cirka 15 200 personer – en ökning på 560 procent.⁴⁶ Den har gett upphov till turism och blivit en attraktion i sig själv, för att inte nämna att den gör det möjligt att resa mellan Skandinavien och kontinenten utan flyg. Den ekonomiska effekten av brons tillkomst estimeras uppgå till cirka 575 miljoner euro per år, vilket över de 10 första åren redan överstiger den tidigare nämnda nuvärdeskostnaden för projektet.⁴⁷ Sedan Öresundsförbindelsen invigdes år 2000 har också utvecklingen fortsatt, för tillfället med en Öresundsmetro. Förespråkare pekar på ökad kapacitet för gods- och persontransport och uppskattningsvis skulle den möjliggöra för en miljon människor att resa över sundet på mindre än en timme.⁴⁸

⁴⁵ Öresundsinstitutet, "Fakta: Så mycket kostade Öresundsbron och Citytunneln", 2015.

⁴⁶ Region Skånes databas Örestat.

⁴⁷ Thomas Hamber/Göteborgs-Posten, "Öresundsbron ger mångmiljardvinster", 2014.

⁴⁸ Micael Nord och Marcus Horning/Transportnytt, "Flest positiva effekter med Öresundsmetron", 2023.

Förslag

De två huvudsakliga förslagen som Antti Talvitie och Esa Eranti presenterade framställs i figur 3. Den blåa rutten löper mellan Björkö i Finland och Osnäs i Sverige och är 76,2 kilometer lång. Förslaget inkluderar bro, vägbank och jordmark. I detta fall skulle förbindelsen löpa genom naturreservat både på den finska och svenska sidan. Den röda rutten på 59,8 kilometer kringgår nästan samtliga naturreservat och löper mellan Replot i Finland och Holmsund i Sverige, men denna dragning av förbindelsen följs också av en större totalnota. Enligt författarnas prognoser skulle hela projektet som längst ta cirka elva år att bygga.

Tabell 3 framställer Talvities och Erantis kalkyler över direkta och indirekta kostnader samt tillgångar för bägge rutten. Den initiala kapitalkostnaden för den blåa rutten är tre miljarder euro och för den röda rutten cirka fem miljarder euro. Med EU-finansiering på 30 procent återstår ett finansieringsbehov på ungefär 2,1 respektive 3,5 miljarder euro. Ett alternativ är att Finland och Sverige tillsammans lånefinansierar denna del med hjälp av till exempel den nordiska eller den europeiska investeringsbanken. Bland annat finansierade den europeiska investeringsbanken strax över en miljard euro för Öresunds-förbindelsen.

De rörliga kostnaderna skulle helt motverkas om den finska och svenska staten finansierar cirka 25 miljoner euro vardera, i kombination med en tullavgift på 100 euro för bilar och bussar samt 400 euro för lastbilar. Detta gäller dock under en försiktig trafikprognos med cirka 10 procent av all hamntrafik i hela landet – en fördubbling av trafikprognosen skulle göra hela förbindelsen lönsam på egen hand. Dessa finansieringsmodeller skulle göra att resultatet för den blåa rutten är positivt med cirka 11 miljoner euro per år, medan den röda rutten är negativ med cirka -11 miljoner euro.

I ett drömscenario vore det möjligt korsa bron med tåg. Passagerartrafiken skulle gynnas och att resa med tåg mellan Sverige och Finland skulle möjliggöras på ett helt nytt sätt. Problemet är att kostnaden skulle stiga märkbart. En bro som också inkluderar järnväg skulle behöva fundament med större bärighet, brobalkar med större axelvikter och större vägbankar. Ytterligare svårigheter följer av bland annat olik elförsörjning och spårbredd mellan Finland och Sverige. Kostnaden som skulle tillkomma i samband med järnväg är förmodligen hög och det är inte uteslutet att de fasta kostnaderna skulle fördubblas. Således skulle den blåa rutten ha en kapitalkostnad på sex miljarder euro medan den röda rutten skulle uppgå till cirka 10 miljarder euro. De årliga löpande

kostnaderna skulle också öka något. Målsättningen bör således vara att bron i första hand byggs för vägtransport, men att möjligheterna att bygga ut bron för järnväg i framtiden bör utredas.

Det förändrade säkerhetsläget riktar också ljuset mot projektets potentiella finansiärer. Privata investeringar från till exempel Kina kan te sig lockande. Det är dock viktigt att större projekt som en fast Kvarkenförbindelse, som delvis fyller ett gemensamt försörjningsberedskapsintresse, också fullt ut ägs av de länder som planerar bygga och bruka den. Investeringar från länder såsom Kina bör därför helt och hållet uteslutas.

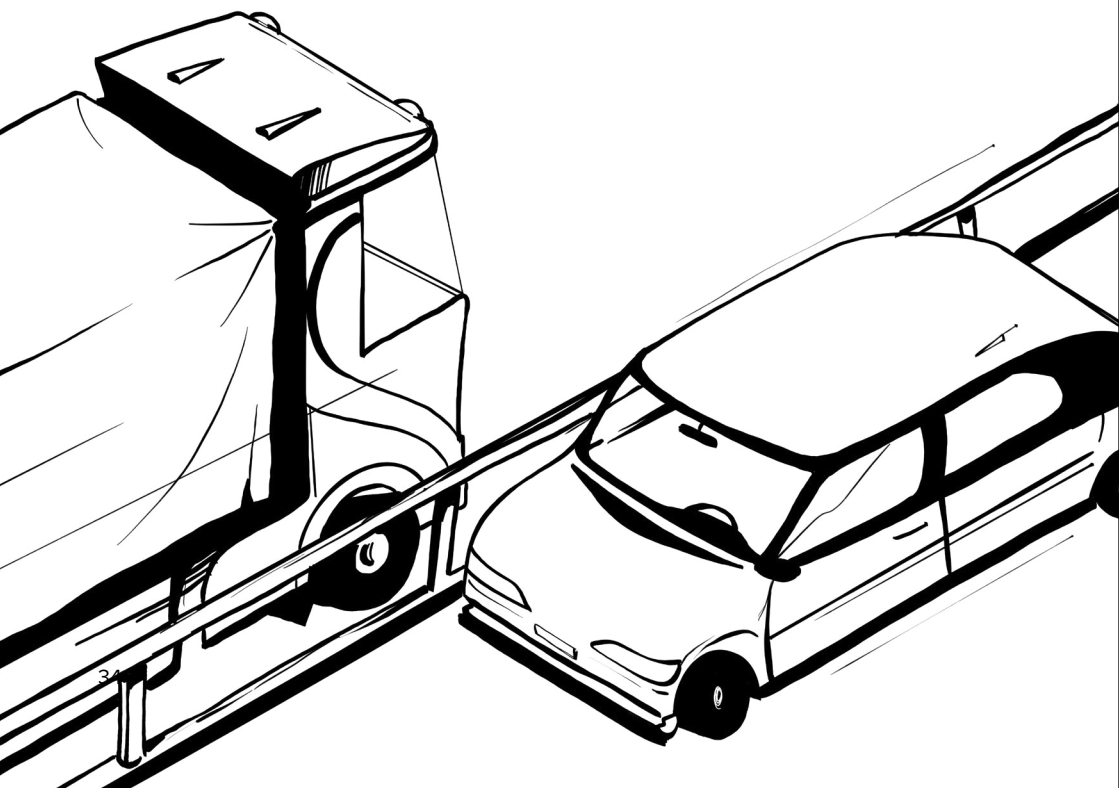
TABELL 3.

Nyttokostnadskalkyl över Kvarkenbron av Talvitie & Eranti, 2020.

	Osnäs–Björkö (blå rutt)	Holmsund–Replot (röd rutt)
Förslag till Kvarkenförbindelse	76,2 km	59,8 km
Fasta kostnader		
Kapitalkostnad	3 000 mn euro	5 000 mn euro
EU:s andel (30 %)	900 mn euro	1 500 mn euro
Kvarstående kostnad	2 100 mn euro	3 500 mn euro
Årliga löpande kostnader	90 mn euro	150 mn euro
Löpande tullintäkter	51 mn euro	69 mn euro
Betalningsandel av löpande kostnader		
Finska staten	25 mn euro	35 mn euro
Svenska staten	25 mn euro	35 mn euro
Årliga löpande intäkter	101 mn euro	139 mn euro
Årligt resultat	11 mn euro	-11 mn euro

Not: Jag vill rikta ett stort tack till både Antti Talvitie och Esa Eranti för en gedigen genomgång av nyttokostnadskalkylens olika poster. För en betydligt mer detaljerad tabell, se Antti Talvitie & Esa Eranti, "Nordic Connector – Presentations", Eranti Engineering.

Källa: Antti Talvitie & Esa Eranti, "Nordic Connector – Presentations", Eranti Engineering.



4. Sammanfattande kommentarer

Denna rapport har haft som syfte att diskutera och ge konkreta förslag på framtida infrastrukturprojekt i Finland. Rapporten har presenterat fyra satsningar som jag tror skulle främja alla oss i Finland och stärka Finlands plats i Europa. Som konstaterats inledningsvis ska förslagen ses på lång sikt. De fyra förslagen sammanfattas kort nedan.

Satsa på Finlands motorvägsnät

Sträckorna Tammerfors–Vasa längs riksväg 3 (E12), Åbo–Tammerfors längs riksväg 9 (E63) och Vasa–Uleåborg längs riksväg 8 (E8) bör beläggas med motorväg, vilket också skulle kunna minska reparationsskulden längs dessa sträckor. Prioritet bör ges åt sträckorna med störst kapacitetsbrist och där flaskhalsproblematiken är som värst. Den initiala kapitalkostnaden landar på mellan 4,2 miljarder euro och 4,6 miljarder euro. För att finansiera de rörliga uppehållskostnaderna bör träffsäkra tullavgifter ses över.

Bygg en Kvarkenförbindelse

Med en Kvarkenförbindelse mellan Vasa i Österbotten och Umeå i Västerbotten skulle det redan etablerade samarbetet kring Kvarken konkretiseras och bilda en integrerad ekonomisk zon. Den estimerade kapitalkostnaden ligger mellan tre miljarder och fem miljarder euro. Med EU-finansiering på 30 procent kan Finland och Sverige tillsammans lånefinansiera resterande del mellan 2,1 miljarder och 3,5 miljarder euro. De rörliga kostnaderna skulle helt motverkas om den finska och svenska staten finansierar cirka 25 miljoner euro vardera, i kombination med en tullavgift för bilar och bussar.

Kommentar

Rapporten *I takt med tiden* är en både angelägen och mycket välkommen inlaga i den pågående debatten om Finlands framtida transportinfrastruktur. Titeln är inte bara träffande – den är ett direkt krav på politiskt mod och handlingskraft. Det är sällan vi ser en rapport som med sådan precision lyckas kombinera pragmatisk analys med visionärt ledarskap. Rapportens insikter förtjänar inte bara att läsas – de bör omsättas i konkret politik.

Att tänka stort – och klokt

Rapportens bärande tes är att Finland, för att stärka sin konkurrenskraft, integration och beredskap, måste våga tänka större kring infrastrukturesatsningar. Jag instämmer till fullo. Det krävs långsiktiga investeringar i motorvägar, järnväg och internationella förbindelser, och det krävs att vi vågar tänka minst i nordisk skala – inte enbart i nationella eller regionala termer.

Vi vet att det historiskt ofta varit så att resultatet av infrastrukturesatsningar överträffat förväntningarna. Öresundsbron är ett exempel som ofta lyfts fram, och med rätta. Den skapade 25 procent mer handel mellan Sverige och Danmark än vad som hade förväntats utan bron (Persson, 2025). Tid är en avgörande barriär för handel och rörlighet – och när vi reducerar restid, frigör vi produktivitet, integration och tillväxt.

Handel och tillväxt går hand i hand

Det är därför ingen slump att forskningen allt tydligare visar hur handelsflöden, särskilt högteknologiska sådana, är avgörande för regional utveckling (Wirkierman, Ciarli och Savona, 2025). Det räcker alltså inte med att investera i vägar och räls – det handlar om att skapa ett funktionellt nätverk för framtidens arbetsmarknad, produktion och innovation.

Enligt Broström och Wennberg (2025) är det just åtgärder för kompetensförsörjning, handel och fungerande marknader som är de mest centrala i en politik för innovation. Men dessa bär sällan frukt i isolation – utan tillgänglighet blir även de mest välfinansierade insatserna halverade i effekt. Det är just i kombinationen av fysisk tillgänglighet och mjuk infrastruktur (kompetens, kapital, innovation) som potentialen realiserar.

På denna punkt gör rapporten ett särskilt viktigt bidrag: den kopplar samman stora investeringar i motorväg och järnväg med det regionala näringslivets behov, exportens förutsättningar och försörjningsberedskapens krav. Just denna helhetssyn är något vi alltför ofta saknat i den finländska debatten.

Kvarken – Finlands bro till framtiden

Det finns något djupt symboliskt i en fast Kvarkenförbindelse. Det handlar inte bara om att korta restider – det handlar om att binda samman två länder, två regioner, två folk som redan lever tätt sammanlänkade. Den fasta förbindelsen över Kvarken är inte en bro över vatten. Det är en bro över politisk obeslutsamhet. Det är vår möjlighet att konkret fästa Finland vid Norden och Europa – och att slutgiltigt klippa de östliga trådarna som länge definierat vår geopolitiska marginalisering.

När andra tvekar, måste vi leda. Kvarkenförbindelsen är Finlands bro till framtiden. Den symboliserar att vi väljer öppenhet framför instängdhet, samarbete framför isolering och strategisk djärvhet framför kortsiktigt försiktighetstänk. Även om förbindelsen ses som stärkande av västkusten, det vill säga västra och sydvästra Finland, så är det viktigt att komma ihåg att en fast förbindelse även hjälper östra Finland ut i världen.

Ett mindre skönhetsfel

Ett mindre ”skönhetsfel” i rapporten gäller de delar där man jämför absoluta infrastrukturanslag i euro mellan olika länder. Här riskerar läsaren att missa att ländernas ekonomier, folkmängder och geografiska skala skiljer sig markant. Sverige är dubbelt så stort som Finland – både vad gäller bnp och befolkning – och kan därmed naturligt bära en större projektportfölj. Samtidigt visar rapporten att Finland faktiskt, sett till bnp och befolkning, inte halkar efter i sina satsningar – vi gör bara färre och mindre spektakulära investeringar.

Att våga välja framtiden

Till sist: rapportens stora förtjänst är att den vågar föreslå projekt med lång horisont. Infrastruktur är inte något man bygger för fyraåriga mandatperioder – det är något man bygger för generationer. Att förbinda Tammerfors, Vasa, Uleåborg, Åbo och Jakobstad med snabb motorväg och modern järnväg är ett sätt att binda samman Finland. Att knyta an till Sverige och kontinenten med broar och tunnlar är ett sätt att knyta oss till framtiden.

Det är dags att vi också i Finland vågar tänka i de banor våra grannländer redan gör. Med ett samlat reformpaket – i takt med tiden – kan vi skapa det blodomlopp som ett vitalt samhälle förtjänar.

Vi måste också förstå att infrastrukturpolitik är nationell säkerhetspolitik. I tider av ökad geopolitisk oro blir vår förmåga att snabbt förflytta människor, materiel och militär kapacitet inte bara en logistikfråga – det är en fråga om trovärdighet som Natomedlem. Kvarkenförbindelsen är lika mycket en del av vår civila infrastruktur som den är en strategisk länk i Nordeuropas försörjningssystem.

Den fasta förbindelsen över Kvarken är också ett medel för att vitalisera hela den finländska västkusten. Regionen har en stark industriell bas, ett levande kulturliv och internationellt samarbete sitter i dna:t. I Vasaregionen hittas norra Europas största koncentration av energitekniskt kunnande. Bolagsekosystemet med 180 bolag inom den här sektorn har en offentligt uttalad målsättning för 2030-talet, att höja omsättningen från 6 miljarder euro till 10 miljarder euro, samt att öka på personalmängden från 13 000 till 20 000. Detta samtidigt som de privata FoU-satsningarna överstiger 300 miljoner euro årligen. Ambitionsnivån är alltså synnerligen hög, men samtidigt realistisk. Men utan utvecklad och fungerande infrastruktur så blir utvecklingen långsammare. Med bron öppnar vi dörrar för export, utbildningssamarbete, turism och ett folkligt utbyte som gör Norden mer sammanhängande – inte bara i politiska deklamationer, utan i människors vardag.

Vi bör inspireras av hur Öresundsregionen transformerats av sin förbindelse. Bron mellan Malmö och Köpenhamn har inte bara skapat arbetsmarknadsintegration – den har skapat en gemensam identitet. En Kvarkenbro kan göra detsamma för Vasa och Umeå – och bli navet i en ny Östersjöregion präglad av tillväxt, hållbarhet och sammanhållning.

Politiken får inte fastna i föreställningen att stora projekt är för dyra, för komplexa eller för riskabla. De är investeringar i framtiden. Vi bygger inte bara för dagens behov, utan för ett Finland

som står stadigare, rör sig snabbare och samarbetar djupare – med Norden, med Europa och med världen.

Det kräver förstås ansvar, och det kräver samarbete – över parti-gränser, mellan stater och med näringslivet. Men framför allt kräver det vilja. Vill vi att Finland ska vara en drivande kraft i Europas nordliga utveckling, måste vi också agera som en sådan. Låt denna rapport bli startskottet på ett nytt skede i vår infrastrukturpolitik – ett där vi går från ambition till realisering.

Det handlar i slutändan om vilket Finland vi vill lämna efter oss. Ett Finland där unga människor väljer att stanna i regionerna för att det finns goda pendlingsmöjligheter, där företagen kan konkurrera på lika villkor tack vare tillgång till marknader och kompetens, och där vi med självklarhet blickar västerut – mot våra vänner, samarbetspartner och gemensamma framtid.

Om infrastrukturen är blodomloppet i vår ekonomi, så är projekten som föreslås i denna rapport dess livgivande syrepump. Motorvägs-satsningarna, västkustbanan och Kvarkenbron är inte utgifter – de är investeringar i robusthet, beredskap och framtidstro.

Min uppmaning till kollegorna i regeringen samt riksdagen och till våra kommunala beslutsfattare är därför enkel: Läs denna rapport med öppet sinne. Låt er inspireras. Men framför allt – låt oss tillsammans se till att de visioner som beskrivs inte stannar på papper. Vi har inte råd att vänta. Finland har redan väntat för länge.

Framtiden byggs – bokstavligen. Och den börjar i dag.

Joakim Strand,
Europa- och ägarstyrningsminister

Källförteckning

Anna Sourander/Österbottens tidning, ”Joakim Strand om regeringens utredning: ”En fast förbindelse över Kvarken ska vara klar när 2030-talet är slut”, 2024.

Anne-Mari Virolainen & Jaak Aaviksoo, ”Report 1+1=3 – Visionary report on Estonia-Finland future cooperation”, Finnish Institute of International Affairs & Estonian Foreign Policy Institute, 2023.

Antti Talvitie, ”Insändare: Kvarkenvägen är av oersättligt värde för Finland”, Hufvudstadsbladet, 2024.

Antti Talvitie, ”Insändare: Vägen över Kvarken behövs för vårt försvar och försörjningstrygghet”, Hufvudstadsbladet, 2024.

Banverket, ”Effekter och samhällsekonomisk bedömning för Västkustbanan, sträckan Ängelholm – Maria”, 2007.

Blackridge Research & Consulting, ”Fehmarn Belt Fixed Link Tunnel to Reduce Travel Time Between Germany and Denmark to 7 Minutes”, 2023.

CER, ”The Economic Footprint of Railway Transport in Europe”, 2014.

DIW Econ, ”Statement on the current cost-benefit analysis for a fixed link across the Fehmarnbelt”, 2015.

EK Finland, ”Ulkomaankauppa”, 2023.

Estlands ambassad i Helsingfors, ”Economic Relations”, 2024.

Europeiska kommissionen, ”Autumn 2024 Economic Forecast: A gradual rebound in an adverse environment”, 2024.

Europeiska revisionsrätten, ”EU transport infrastructures: more speed needed in megaproject implementation to deliver network effects on time”, 2020.

Fern A/S, ”Annual Report 2021”, 2022.

Finansministeriet, ”Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys”, Valtiovarainministeriön julkaisuja, 2023:5.

FinEst Link, ”Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report”, 2018.

Fosu, Prince, ”Does railway lines investments matter for economic growth?”, 2021, Economics, 9. 11-24.

Freddi Wahlström/Yle, ”Utredning: Entimmetåget till Åbo skulle tära på både miljön och statens ekonomi”, 2023.

Fröidh, Oskar, ”Anläggningskostnader för järnvägar i Sverige 1989-2009”, PM, Kungliga tekniska högskolan, 2010.

Harju County Government, City of Helsinki & City of Tallinn, ”Pre-feasibility study of Helsinki-Tallinn fixed link Final Report”, 2015.

Heidi-Maria Harju/Yle, ”Merenkurkun silta tarvitaan, sanoo moni Vaasan vaalipiirin eduskuntavaaliehdokas vaalikoneessa – ”Yhteydet länteen on varmistettava”, 2023.

Heini Holopainen/Yle, ”Merenkurkun sillan suunnittelun aloittaminen jakaa Vaasan vaalipiirin kansanedustajat – vaalikausi käy vähiin ja liikenteestä huolehtii nyt uusi laiva”, 2021.

Helsingin Sanomat, ”Asiantuntijat tyrmäävät Tallinnan tunnelihankkeen Kaupunginhallituksen puheenjohtaja luuli vitsiksi”, 1994.

Helsingin Sanomat, ”Tallinna-projektin vetäjäksi nimitettiin Martti Asunmaa”, 1993.

Howard J. Shatz, Karin E. Kitchens, Sandra Rosenbloom och Martin Wach (2011). ”The Effects of Highway Infrastructure on Economic Activity”, RAND Corporation.

Ignatov, A. (2024). ”European highway networks, transportation costs, and regional income”. Regional Science and Urban Economics, Volume 104.

Jouni Tanninen/Yle, ”Nato-jäsenyys herätti uinuvan ratahankkeen – kunnat yrittävät saada vanhan poikkiradan takaisin käyttöön”, 2023.

Kiiskilä, Kati, Tuominen, Janne & Mäki, Ville, ”Kilometrit katuverkolla - Katuverkon liikennelaskennan ja suoritelaskennan kehittäminen”, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 7/2022.

Kommunikationsministeriet, ”Rahoitusohjelman valmistelu – Parlamentaarinen ryhmä 8.12”, 2023.

Kommunikationsministeriets publikation ”Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot - Työryhmän mietintö” (2006).

Marcus Lillkvist/Vasabladet, ”Umepolitiker mycket positiv till Kvarkenbro – tänker sig att Sverige tar halva kostnaden”, 2020.

Marcus Lillkvist/Yle, ”Nu går skattepengar till att utreda bro över Kvarken – myndighet satsar 200 000 euro”, 2024.

Marja Salomaa/Helsingin Sanomat, ”Peter Vesterbackan ajama Tallinna-tunneli ajautui vastatuuleen Virossa: ministeri kritisoi valmistelua puutteelliseksi ja selvityksiä riittämättömiksi”, 2019.

Micael Nord och Marcus Horning/Transportnytt, ”Flest positiva effekter med Öresundsmetron”, 2023.

Mikko Kuusisalo/Yle, ”Avajaisjuna kulki maailman pisimmän tunnelin läpi – video”, 2016.

Motion 2011/12:T257 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP) samt Motion 2012/13:T251 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP).

Niklas Evers/Yle, ”Varför ligger Finland så långt efter Sverige? Dödsfallen i trafiken skulle halveras under 2010-talet men vägarna har inte blivit säkrare”, 2019.

Norran, ”Säkerhetsläge skyndar på Kvarkenbro”, 2023.

Patrick Sjöholm/Vasabladet, ”Förbindelse över Kvarken kan hota världsarvsstatus – allt hänger på miljörapport”, 2022.

Railway Industry Association, ”The economic contribution of UK Rail”, 2021.

Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering, Statsrådets publikationer 2023:59.

Region Skåne mfl., ”Väst kustbanan – dubbelspår på hela sträckan”, 2020.

Regleringsorganet för järnvägssektorn, ”Järnvägsmarknaden”, 2021.

Slaget efter tolv, ”Kan Kvarkenbron bli verklighet? – nu nämns förbindelsen i regeringsprogrammet”, Yle, 2023.

State aid SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) — Financing of the Fehmarn Belt Fixed Link project.

Statens offentliga utredningar 1989:4, ”Fasta Öresundsförbindelser”, Stockholm 1989.

Statsrådets publikationer, ”Ett starkt och engagerat Finland: Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering”, 2023.

Sveriges riksdag, Fråga 2005/06:326 av Gunilla Tjernberg (kd) till statsrådet Ulrica Messing (s).

Thames Menteth/Ground Engineering, ”Tunnelling: Denmark’s Fehmarnbelt tunnel begins to take shape”, 2023.

Thomas Hamber/Göteborgs-Posten, ”Öresundsbron ger mångmiljardvinster”, 2014.

Thomas Malm, ”Bron och attityderna – en undersökning av politiska åsikter kring Öresundsbron”, Lunds universitet, 2008.

Thomas Odegaard & Kristian Kolstrup/Danmarks transportministeriet, ”Cost–benefit analysis of The Fehmarn Belt Fixed Link Report”, 2015.

Traficom, ”Landsvägsnätets skick”, 2021 och Transportföretagen, ”Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll”, 2023.

Traficom, ”Läget och verksamhetsförutsättningarna för logistik i Finland”, 2022. Statistikcentralen.

Traficom, ”Trafiken på landsvägarna”, 2022.

Trafikledsverket, ”Stora skillnader mellan Finland och Sverige gällande satsningarna på trafiknätet”, 2014.

Trafikledsverket, ”Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032”, 2025.

Trafikledsverket, ”Kaukoliikenteen matkat vuonna 2022 – yhteensä 13,236 milj. matkaa”, 2023.

Trafikledsverket, ”Liikenneväylien korjausvelka”, 2024.

Trafikledsverket, ”Rv 3 Tammerfors-Vasa”.

Trafikledsverket, ”Rv 8 Vasa-Karleby”.

Trafikledsverket, ”Tilläggsfinansieringen bryter ökningen av vägnätets reparationsskuld”, 2024

Trafikverket, ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”, 2021.

Samferdselsdepartementet, ”Nasjonal transportplan 2022–2033”, 2021.

Trafikverket, ”Västlänken – sammanhang och effekter”, 2013.

Tysklands transportministerium, ”Tiefensee: Durchbruch für feste Fehmarnbeltquerung“, 2007.

Öresundsinstitutet, ”Fakta: Så mycket kostade Öresundsbron och Citytunneln”, 2015.

Österbottens förbund, ”Österbottens landskapsplan 2050 – Planbeskrivning”, 2024.

Österbottens Handelskammare, ”Utredning: Västra Finlands industri investerar med flera miljarder”, 2023.

Infrastruktur är mer än bara asfalt och betong. Det handlar om att skapa förutsättningar för jobb, jämlikhet, klimatansvar och säkerhet. Ett välfungerande vägnät möjliggör regional utveckling, minskar avstånden mellan stad och landsbygd och är en förutsättning för ett fungerande näringsliv.

I rapporten *I takt med tiden: En färdplan för Finlands framtida infrastruktur* lyfter nationalekonomen **Theo Herold** (Hanken) två åtgärder för att göra trafiken i Finland bättre och smidigare: dra motorväg mellan Tammerfors och Vasa samt bygg en bro över Kvarken från Vasa till Umeå. Dessa är inte nya tankar, men det som Herold gör är att titta på exempel hos våra närmaste grannar för att se hur dessa enorma infrastruktursatsningar kunde förverkligas.

Han får även medhåll av Europa- och ägarstyrningsminister **Joakim Strand**, som i sin kommentar kort och koncist konstaterar följande: "När andra tvekar, måste vi leda."