



**NORDIC
LOGISTIC
CORRIDOR**

ETT MILJÖVÄNLIGT TRANSPORT- STRÅK FÖR FRAMTIDEN

Nordic Logistic Corridor skall vara ett ekonomiskt, miljövänligt och effektivt transportalternativ.

För mer information besök: www.nordiclogisticcorridor.com

ETT FUNGERNADE TRANSPORTSTRÅK!

Nordic Logistic Corridor är ett transportstråk som förenar olika transportmedel från väst till öst i Norden. Stråket löper mellan Atlantkusten på Helgeland i Nord-Norge, genom Västerbotten i Sverige, över Kvarken till Österbotten i Finland och vidare. Den förenar fyra hamnar och tre logistikområden. Detta är idag en östvästlig förbindelse med betydelse för näringslivet och boende i regionen. Sedan 2006 har över 600 MEU investerats i främst logistikområden, hamnar och en tunnel. Detta har kraftigt förbättrat stråkets kapacitet i en region som innehåller stora naturtillgångar och industri. Årligen transporteras miljoner ton gods genom stråkets knutpunkter (Dessa utgörs av Mo i Rana Havn, Mosjøen Havn, NLC-Storurman, NLC-Umeå, Umeå Hamn, Vasa Hamn och Vasa Parks)

Nordic Logistic Corridor är sedan hösten 2013 en del av det Europeiska transportnätverkets TEN-T (Trans European Network of Transportation). NLC-projektets grundtanke baserar sig på EU:s Green Corridor-koncept och finansieras av EU-programmet Botnia Atlantica. Nordic Logistic Corridor är ett högst fungerande transportstråk idag, men flera flaskhalsar begränsar stråket till att utvecklas till ett effektivt helgrönt transportstråk. Den har också stor betydelse för persontrafik till viktiga turistmål såsom Hemavan Tärnaby, Umeå och Helgelandskusten. Genom att samarbeta mellan länderna och regionerna kan vi tillsammans agera för att riktade insatser görs för att höja kapaciteten och på så sätt minska belastningen på miljön och öka säkerheten.

Nordic Logistic Corridor minskar vägtransporter till förmån för järnvägs- och sjötransporter. Avstampen för ett utvecklat samarbete mellan berörda regioner i Norge, Sverige och Finland gjordes genom de två projekt som denna slutrapport skall belysa.



NLC Conference: Bild 1: Pekka Hapanen - Vasek och Per Anders Nygaard - Mo i Rana Havn. Bild 2: Magnus Oldenburg - näringsdepartementet, Bild 3: . Bild 4: Ulla-Maj Wideroos - finska riksdagen och Lennart Holmlund – Umeå kommun

KORT OM PROJEKTEN

Målet för Nordic Logistic Corridor är att vara ett ekonomiskt, miljövänligt och effektivt transportalternativ. För att nå dit togs initiativet till två Botnia-Atlantica projekt under perioden 2011-2014.

Projekt nr 1 "NLC-C Investments": Detta är ett rent investeringsprojekt i Vasa och Umeå hamnar för att förbättra förutsättningarna för Kvarkenlänken. En förbättrad och säkrad Kvarkenlänk är oerhört viktigt för hela stråket.

Projekt nr 2 "NLC-C Cooperation": Ett rent samarbetsprojekt. Representanter från gränsorgan, kommuner, regioner, hamnar och terminaler arbetade tillsammans med att utveckla Nordic Logistic Corridor. Detta gjordes främst genom kunskapsbefrämjande aktiviteter, förbättrade beslutsunderlag, kommunikation och marknadsföring och att utvecklande av nya gemensamma kontaktytor.

Dessa två projekt har tillsammans verkat för att förbättra funktionaliteten längs Nordic Logistic Corridor. Genom investeringar i Umeå- och Vasa hamn, och genom ett utvecklat samarbete och ökad samverkan mellan de tre inblandade ländernas instanser. Projektgruppen och styrgruppen har varit gemensam och aktiviteterna koordinerade.



*Slutkonferens våren 2014: Sverker Olofsson leder paneldiskussionen.
Medverkande: Pål Pedersen – Nordland Universitet, Kjell Idar Juvik - Norska Stortinget, Lars G Hassel – Rektor Handelshögskolan i Umeå, Janne Sankelo – Finska riksdagen, Tomas Mörtsell – Storumans kommun, Erik Bergkvist – Region Västerbotten*



DELVIS ETABLERAD SAMVERKAN FRÅN START

Kvarkenrådet, MidtSkandia och Blåvägenföreningen har länge – och på var sitt håll – varit drivande för att förbättra E-12 stråkets möjligheter att bli en väl fungerande öst-västlig förbindelselänk mellan de etablerade nord-sydliga vägarna, järnvägarna och sjötransporter i regionen. Att sammanföra dessa gränsorgan och föreningar med varandra samt de berörda logistikcentren, hamnarna, logistikansvariga enheter region och kommun samt politiker var därför ett naturligt steg. 3-lands samarbetet i regionen gav också en betydligt bättre handlingskraft!

Från början fanns därför ett stort behov av ett överbryggande arbetet mellan parterna. Dessa samverkansorganisationer var väl etablerade, men hade dålig kunskap om varandra. Likaså hade de många av de underlag och utredningar som tidigare gjorts inte i tillräcklig grad tagit hänsyn till hela samarbetsområdet. Att lära om varandra och om den kapacitet som vi därigenom besatt blev därför viktigt att fokusera på från början. Detta hade vi i planeringsfasen av projektet rejält underskattat betydelsen och behovet av.

För att kunna sikta mot de uppsatta målsättningarna behövde vi därför enas om en utgångspunkt. Vi satte ihop en större arbetsgrupp för att kontinuerligt uppdatera helhetsbilden samt mindre team som fick ansvar för de olika aktiviteterna. Arbetsgruppen och teamen innehar stor kunskap. I dessa fanns representanter från gränsorganen Kvarkenrådet och MidtSkandia, den svenska delen av Blåvägen föreningen, samt representanter från hamn och logistikcentrens ledning, och planeringsansvariga ifrån regionen. Gruppens sammansättning visade sig senare vara ett lyckokast, då mycket av jobbet i projektet därmed omedelbart kunde gå in i verksamheten och tvärtom.



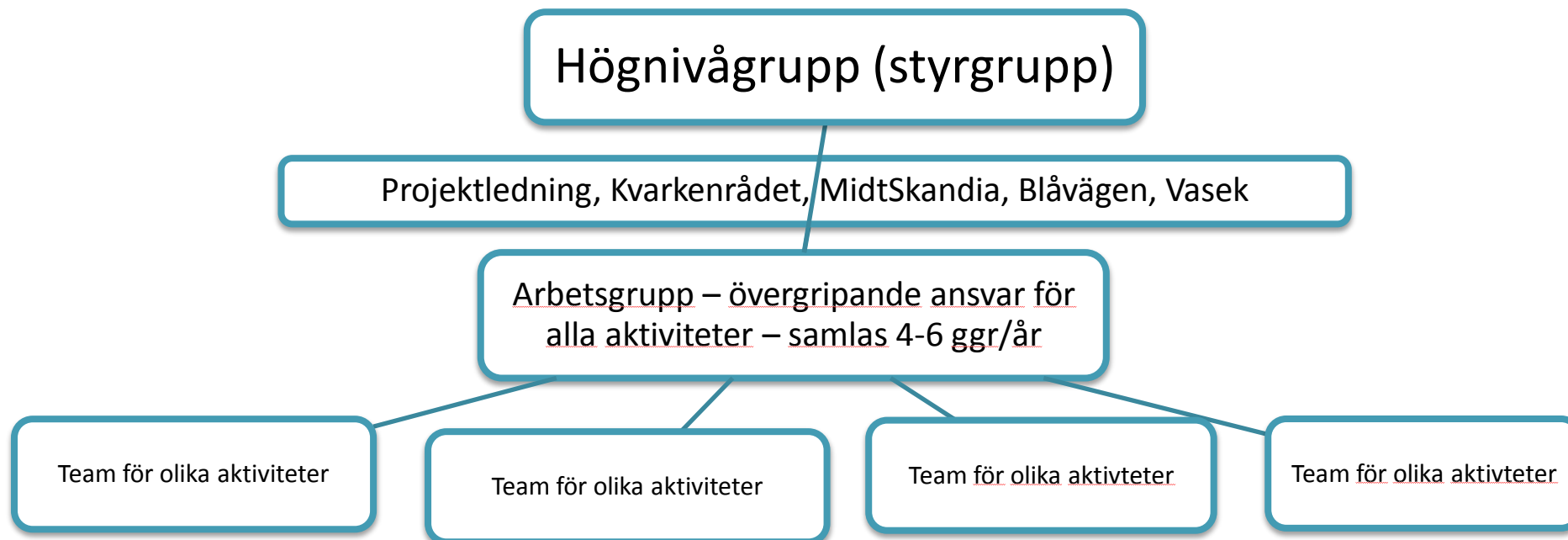
Avslutningskonferens.

Bild 1: Nils-Petter Rusånes – Norska statens vegvesende, Urban Eriksson och Johan Hill från Trafikverket.

Bild 2: Gerhard Trosche – DG MOVE

Bild 3: Riitta Björkenheim, Pekka Hapanen - Vasek

PROJEKTENS ARBETSSTRUKTUR:



HÖGNIVÅGRUPP (STYRGRUPP)

Har träffats 2 gånger under projektets gång plus att det gjorts inofficiella informationsinsatser direkt till personerna i gruppen. Deras roll har varit kunskapspridning och information till respektive organisation och vägledning för projektet. Det har varit viktigt att veta att projektets framdrift går i samklang med finansiärernas planer. Olika roller och representation innebär svårigheter när gruppen skulle sättas samman. Särskilt i Norges fall där man i fylket har parlamentarism, vilket i detta sammanhang innebär att jävsituationer kan uppstå i den politiska utövningen. Detta är en erfarenhet som man tar med sig till nästa projekt.

STYRGRUPPENS SAMMANSÄTTNING:



Erik Bergkvist,
Ordförande
Region Västerbotten



Tove Mette Björkmo
Nordland
Fylkeskommune



Tomas Häyry
Kvarkenrådet
Vasa stad



Johans Söderling
MidtSkandia



Lilly Bäcklund
Blåvägenföreningen



Lennart Holmlund
Umeå kommun



Håkan Nordman
Vasa stad



Kai Henriksen
Rana kommune



Tomas Mörtzell
Storumans kommun



Pekka Haapanen
Vasek



Ulla-Maj Wideroos
Österbottens förbund



Jann-Arne Lövdahl
Vefsn kommune

ARBETSGRUPP

Precis som namnet anger – en arbetande grupp med god möjlighet till implementering i sina egna organisationer. Detta gör också att livskraften i projektet efter avslut har bättre förutsättningar. Kunskapen som upparbetas kommer också dessa organisationer till godo, och projektet jobbar tillsammans med huvudaktörerna för stråket.

Besluten i projektet har i stort gjorts i arbetsgruppen. Det har gjort arbetet lite onödigt trögflytande, men i gengäld blev de mycket väl förankrade.



■ Mathias
Lindström
Kvarkenrådet



■ Katti
Lundström
MidtSkandia



■ Majken
Hauknes
MidtSkandia



■ Grete
Vesteraas
Tvärinfra



■ Anna Måtts
Vasek



■ Tomas
Sikström
INAB



■ Bertil
Hammarstedt
INAB



Teijo Seppelin
Vasa Hamn



Curt
Kristofferson
Umeå Hamn



Herman Breiland
Mo i Rana Havn



■ Inger Carstedt
Tvärinfra



Per-Anders
Nygård Mo i
Rana Havn



■ Johnny Holmgren
NLC Storuman



Kurt J Johansson
Mosjöen Havn



Linda Eriksson
INAB



Riitta
Björkenheim
Vasek



Torbjörn
Lindahl Region
Västerbotten



Mårten Edberg
Region
Västerbotten



Gabriel Högberg
Botnia Atlantica



Maria Snickars
Kvarkenrådet



Monica
Hagen
MidtSkandia



Isabella Forsgren
INAB



Susanna Ehrs
Kvarkenrådet



Ralph Johansson
Blåvågen
föreningen



Tobias Laxell
Vaasa Parks



Viktoria Larsson
Umeå Hamn



Tero Voldi
Österbottens
förbund

■ =Projektledning

■ = Teamledning

TEAMEN

Arbetsgruppens medlemmar fördelade sig i olika team för projektgenomförandet. Teamen fick ansvar för vissa aktivitetsområdens genomförande, även om det mesta också diskuterades i arbetsgruppen. Teamens arbete finns beskrivet längre fram i denna rapport.

SWOT – STARTPOSITION MED MÅLFOKUS

Tillsammans gjorde vi hösten 2012 en SWOT för hela stråket. Den gav en tydlig fingervisning på nuläge, möjligheter och brister. På de kommande sidorna redovisas arbetet, med de kopplade insatserna som gjorts i projektet. Längst till höger i tabellerna är de för insatsen ansvariga team markerat med en färdig ring. Styrkorna som redovisas först har av naturliga skäl inte uppnåtts genom projekten då dessa styrkor definierades vid projektens start.

SWOT – styrkor

Region med stora naturresurser, ex olja, gas, fisk, malm, skog, vind		
Kunskap och enighet om stråket i tre regioner i tre olika länder.		
Stråket binder samman flera europavägar med intermodala nav		
Isfria hamnar i Norge samt ett svensk/finskt avtal mellan regeringar om isbrytningskapacitet		
Stråket ingår i förslag om TEN-T		
Europeiskt intresse för vårt arbetssätt – länkar gränsregionalt samarbete över flera nivåer. Kommunalt, regionalt, gränsregionalt		
Lång tradition av samarbete och enighet som mynnat ut i NLC		
Finns en marknadspotential som kan tillvaratas		
För färjeförbindelsen är passagerartrafiken en styrka för stabil linjesträckning för godset.		

Ansvarigt team för åtgärd:

- Marknadsföring och kommunikation
- Arbetsmodeller och Terminalplanering
- Gränshinder
- Bokningssystem
- Järnvägsgruppen
- Arbetsgrupp & Projektledning
- Studiebesök

SWOT - Svagheter	Projektaktivitet kopplat till svaghet	
Låg involvering av näringslivet i projektet	En Cargo Specialist anställdes och genomförde en kartläggning och informerade samtidigt godsägare om öst-västliga möjligheter. Projektet har också tagit hjälp av näringslivet för att förmedla behovet av en väl fungerande korridor.	● ●
Trafikmyndigheternas låga engagemang och långa beslutsvägar samt utmaningen i att deras planering och budgetprocesser inte är synkroniserade med utvecklingen i stråket.	Inom projektet har vi jobbat för få med dessa myndigheter att samverka med varandra. I dialog med myndigheter och trafikverk har vi spridit kunskap om den här delen av den Nordiska regionen, och dess samlade möjligheter. Svenska trafikverket och Norska Vegvesendet gjorde bl.a en gemensam analys av E12 med anledning av eventuell gruvbrytning i Tärnabytrakten. Bl.a kommer de tre länderna involveras i en "Åtgärds Vals Studie" för stråket	●
Gränshinder i form av regelverk, ex. fordonsbestämmelser, transportstöd och tull	Både vår egen gränshinderutredning och den som kommerskollegium har gjort för handeln mot Norge visar att dessa hinder ofta är överdrivna. Det bygger ofta på en föreställning om stora hinder, som efter närmare efterforskning inte är så stora. Förbättrade öppettider i Tärnaby och möjlighet till effektiv klarering i Umeå eller Vasa skulle dock snabbt minska näringslivets utmaningar för att förkorta och förenkla transportererna	●
Begränsade samverkansformer när Norge ligger utanför EU, exempelvis för ett gemensamt EGTC område.	Projektet har verkat för att skapa en vilja till större samordning mellan inblandade politiska organisationer. Ett förslag som dryftats i gruppen är att bilda ett s.k EGTC område. Ett studiebesök till ett sådant område gjordes inom projektet. Frågan aktualiseras alltmer i och med projektets avslutande. Arbetsgruppen har därför initierat ett "förprojekt" där man bl.a tittar på fördelar och nackdelar med olika organisationsformer för regioens gränsöverskridande arbete. Där ingår att studera hur ett EGTC skulle kunna fungera för oss.	●
Vissa delar av stråkets infrastruktur har dålig standard	Stort problem! Naturligtvis kan detta inte åtgärdas inom projektet. Vi har därför försökt skaffa fram fakta samt skapa opinion och argument för förbättringar, samt visa på potentialen av ett stråk med bättre funktionalitet. Se Bo Aldurens utredning om tvärstråket samt Flaskhalsutredningarna för vägen i Finland och Norge.	● ● ●
Helgeland-Storuman saknar järnväg	För att få en uppfattning om potentialen för detta gjordes en godsstudie i Norge som knyter an till den som gjordes i Sverige och Finland. Tillsammans kommer dessa ge ett förbättrat underlag om godsets väg i dessa nordliga trakter	●
Standardbrister på Tvärbanan begränsar antalet möjliga operatörer och ger inga självklara tågupplägg.	Flaskhalsanalys och förslag på insatser som ger största effekt för kapacitetsförbättringar. Optionsbildning	● ●
Färjeförbindelsen över Kvarken måste kompromissa för både passagerare och gods.	Detta jobbar Midway Alignment of the Bothnian Corridor med	

Ansvarigt team för åtgärd:

- Marknadsföring och kommunikation
- Hamn och Terminalgruppen
- Gränshinder
- Bokningssystem
- Järnvägsgruppen
- Arbetsgrupp & Projektledning
- Studiebesök

Bristfällig tillförlitlighet av Kvarken förbindelsen	NLC-C har genom marknadsföring och informationsspridning mot beslutsfattare och näringsliv spridit kunskap om betydelsen av Kvarkenförbindelsen och hela NLC – Stråkets förbindelse från Atlanten och österut. . Detta har bidragit till att TEN-T projektet Midway alignment of the Bothnian corridor fick positivt beslut bland finansiärer. Att sätta in Kvarkenförbindelsen i hela transportsammanhanget visar tydligt behovet av denna. Detta gäller utifrån de inblandade ländernas perspektiv	●
Brister i väg: Delar av stråket saknar alternativ väg	Genom att ta fram fakta samt skapa opinion och argument för förbättringar, säkerhet och att uppmärksamma beslutsfattare på olika sätt. Turistorterna är beroende av att även persontransporterna ske effektivt. Se Bo Aldurens utredning om tvärstråket samt Flaskhalsutredningarna för vägen i Finland och Norge.Inspel till trafikverken i ÅVS arbete.	●
Brister i järnväg. Finland – kapacitetsbrist för gods då persontrafiken prioriteras först Sverige – Tvärbanan har likartade problem som Finland, Stambanan Vännäs- Hällnäs har kapacitetsbrist för all trafik	Flaskhalsanalyser i Finland och Sverige gjordes och användes i diverse sammanhang för att öka kunskap och peka på vilka effekter kapacitetsförbättringar har på näringslivet. Att ha riktiga underlag i dessa diskussioner har känts viktigt för att kunna argumentera med fakta. Arbetsgruppens sammansättning spelar en viktig roll, då de sprider kunskap och visar på möjligheter i deras ordinarie roller i tillägg till uppdragen i projektet. Godsstudien som görs i Norge kommer även den användas för detta ändamål	● ● ●
E12 Sträckningen över vatten, mellan Vasa och Umeå räknas inte som infrastruktur.	Upplysning och påverkan. Genom att använda oss av styrgruppens nätverk och genom att under våra arrangemang peka på detta knepiga förhållande. På detta sätt har projektet arbetat för att öka trycket för förändring av detta.	●
Det finns ingen tradition att tänka/transportera öst-väst från myndigheter och operatörer. Nord – syd tänket dominerar. Det är svårt att etablera transporter öst-väst.	Genom Hamn och Terminal gruppens aktiviteter samt den marknadsföring projektet kunnat göra har diskussioner påbörjats med speditörer, tågoperatörer mfl. Svaveldirektivet kommer påverka och bidra till att företagen behöver se över sina nuvarande transportlösningar. Det är många mindre företag som detta berör, och då det inte finns någon stor dragare kan det vara svårt att samordna sig för exempelvis gemensamma tåglägen. Detta är därför ämne för ett gemensamt framtida grepp där samarbetet inom Nordic Logistic Corridor kan göra en insats tillsammans	● ●
Avsaknad av tullservice utifrån näringslivets behov i stråket		
Ovisshet om vi klarar kriterierna för konkurrensneutralitet i stråket	Stor tid har ägnats i Hamn och Terminalgruppen åt detta. Det finns delade uppfattningar om hur kriterierna skall tolkas och också hur och om detta påverkar kvaliteten på tjänsterna. Uppfattningarna är i viss grad olika beroende på storlek och viljan att vara lösningsorienterad.	●

Ansvarigt team för åtgärd:

- Marknadsföring och kommunikation
- Hamn och Terminalgruppen
- Gränshinder
- Bokningssystem
- Järnvägsgruppen
- Arbetsgrupp & Projektledning
- Studiebesök

SWOT - möjligheter	Projektaktivitet kopplat till möjlighet	
Involvera näringslivet och transportbranschen i projektet, resultaten och marknadsföringen av projektet föra att visa på och påverka stråkets existens, utveckling och möjligheter.	Vi har använt oss av näringslivet i mycket av vår kommunikation. Vi har försökt att ha fokus ur deras perspektiv, eftersom det är just näringslivet som förbättrade kommunikations och logistiklösningar skall gagna. Att föra fram deras budskap har därför varit viktigt för trovärdigheten för stråket. De har därför funnits med som budskapsbärare vid exempelvis Mässor, konferenser, broschyrer och på hemsida.	●
Terminaler och knutpunkter har stor expensionspotential	Även detta har använts i Kommunikation och marknadsföringssyfte, samt naturligtvis inom Hamn och Terminalgruppen och deras arbete	●
Förbättrad myndighetssamverkan över gränsen kan ge ytterligare utveckling för stråket	Detta har varit ett jätteviktigt tema. Myndigheter arbetar med nationellt fokus, vilket gör att planderingsunderlag och faktaframställning ofta missar stora data. Vi har jobbat med att samla data med ett gränsöverskridande perspektiv för att få bättre fakta på plats inom projektet. Vi har också arbetat med att belysa problemet för de som idag innehar ansvaret för datainhämningen utefter vilka sedan viktiga infrastrukturella beslut fattas. Arbetsgruppen och styrgruppen har också här fyllt ett viktigt syfte då de i många fall representerar myndigheter eller offentlighet. Glädjande nog kan vi konstatera att en gemensam Åtgärdsvals studie skall göras för E12 genom Norge, Sverige och Finland. Detta är ett viktigt mål för projektet, och även om denna görs efter projektavslut, hoppas vi att resultatet ger mersmak till mer gränsöverskridande samverkan framöver.	● ● ●
Kvarkenstrafiken utvecklas till en del av infrastrukturen i stråket. ● Offentligt ägande. ● EU stöd till en ny färja. ● Ökat nationellt stöd till driften ● Ro-pax färjan som är framtidssäkrad för att kunna transportera globalt gods. ● Ökad godsvolym ger turtäthet	Denna är nu offentligt ägd, och det jobbas för ett nytt koncept inom TEN-T. (Midway Alignment of the Bothnian Corridor	
NLC förstärker regioner i tillväxt. Hjälper näringslivet genom effektiva transportlösningar, attraherar nya etableringar, utvecklar transportnärigen på terminaler och noder,	Ja! Hela projektet jobbar för detta	
NLC Umeå kan fungera som förebild och motor	Genom kunskap och framdrift, har NLC Umeå inspirerat arbetet i hela arbetsgruppen, men särskilt Hamn och Terminalrepresentanterna. Ett stort erfarenhetsutbyte sker kontinuerligt i denna grupp, tillgången på expertis är god tack vare samarbetet.	●

Ansvarigt team för åtgärd:

- Marknadsföring och kommunikation
- Hamn och Terminalgruppen
- Gränshinder
- Bokningssystem
- Järnvägsgruppen
- Arbetsgrupp & Projektledning
- Studiebesök

Enighet myndigheterna emellan, i tre länder om NLCs betydelse	Diskussion pågår, och myndighetssamverkan är idag betydligt större än tidigare. Projektet har genom kommunikation och faktainhämtning påverkat mot större samverkan	●
Utveckling av gemensamt boknings- och informationssystem	Nej, undersökt och förkastat	●
Stimulera till en gemensam affärmodell tillsammans med speditörer och operatörer	Ett förslag på fortsatt samverkan mellan Hamnarna och Terminalerna där man finansierar en affärsutvecklare som skall jobba med omvärldsanalys, företagskontakter och ansökningar efter projektets slut. Mycket intressant med de gemensamma utmaningar som man önskar angripa tillsammans. Umeå och Vasa hamn bildar också ett gemensamt hamnbolag, och Mosjöen havn och Alstahaug hamnevesen har under projektiden påbörjat en integrerad samverkan	●
Utveckla Vasa hamn med dubbel spårbredd och säkerställa en färjeförbindelse med svensk spårbredd	Framtid, men arbetas för	
Kollektivtrafik på järnväg och väg driver fram kapacitetsförbättringar även för godset	Utredning som föreslår riktade insatser som skulle förbättra kapaciteten väsentligt. Dessutom framtagande av kommunicerbart material riktat mot politiker och beslutsfattare.	●
Att profilera stråket som ett miljövänligt alternativ, verkar för att få en grön korridor	Den dag Nordic Logistic Corridor har godtagbara kriterierna för detta kommer detta att göras. Trovärdigheten är dock det viktigaste för framtiden, och vi är ännu inte säkra på om stråket befinner sig inom dessa kriterier	
Olika miljöregler inom Europa, ex svaveldirektivet, ger konkurrensfördelar för stråket		●


Ansvarigt team för åtgärd:

- Marknadsföring och kommunikation
- Hamn och Terminalgruppen
- Gränshinder
- Bokningssystem
- Järnväggruppen
- Arbetsgrupp & Projektledning
- Studiebesök

SWOT - Hot	Projektaktivitet kopplat till svaghet	
<ul style="list-style-type: none"> Att inte etableras som en miljövänlig korridor och en del i det europeiska godssystemet 	TEN-T är ett faktum, fortsatt arbete för ett miljövänligare alternativ	●
<ul style="list-style-type: none"> Kvarkentrafiken upphör eller avbryts för längre tid. Innebär ett ofullständigt stråk. 	Detta hot blev istället en framgång. Handlingskraftiga kommuner (Umeå och Vasa) bildade snabbt ett eget bolag, NLC Ferry Oy, som fortsatt driva färjan. I samma veva togs viktiga beslut att arbeta för en ansökan från TEN-T medel till Midway Alignment of the Bothnian Corridor. NLC-C har bidragit till upplysning och informationspridning om förbindelsens betydelse för regionen runt Nordic Logistic Corridor, vilket i stor grad hjälpte projektet att få godkänd finansiering nationellt och internationellt.	●
<ul style="list-style-type: none"> Långdragen konkursprocess för rederiet som försvårar nya lösningar 	Se ovan	-
<ul style="list-style-type: none"> Färja enbart för gods 	Se ovan	-
<ul style="list-style-type: none"> Att Vasa hamn inte får TEN-T status 	Vasa och Umeå hamn kommer under 2015 bilda gemensamt bolag och bli en hamn. TEN-T stämpeln gäller då båda hamnar. Även Mo i Rana Havn kommer erhålla denna klassning	-
<ul style="list-style-type: none"> Konkurrens från stråk och projekt i andra regioner 	Dialog med andra projekt, exempelvis BGLC och NECL II	●
<ul style="list-style-type: none"> Illojal felriktad konkurrens inom stråket 	Öppen dialog inom arbetsgruppen och i Hamn och Terminalgruppen är viktigt i detta sammanhang. De fortsatta planerna om samverkan får därför stor betydelse	●
<ul style="list-style-type: none"> Nationella regelverk som snedvrider konkurrensen och inte åtgärdas, ex transportstödet 	-	
<ul style="list-style-type: none"> Att näringslivet och transportörerna sitter fast i avtal och gamla strukturerer som inte ger den nyttjandegrad stråket har potential för 	Detta visade sig sant när projektets Cargo expert analyserade godsägarnas transportavtal. I samband med analysen och samtalen med godsägarna kommunicerades faktagrundade argument som pekade på Nordic Logistic Corridors fördelar i försök att påverka.	● ●
<ul style="list-style-type: none"> Utan att nödvända infrastrukturinvesteringar görs kommer en ökad godstrafik i konflikt med: persontrafiken, besöksnäringen, lokala intressen, attraktionskraften i området 	Viktiga budskap som vi kommunicerat intensivt i projekten. Även fortsättningsvis	●
<ul style="list-style-type: none"> Ingen tar ledartröjan och ekonomiska risken när projektet upphör 	En utredning om förslag och förutsättningar för framtida utvecklingsinsatser och godsflödesanalyser i E12/NLC Stråket gjordes, och som sedan resulterade i ett förprojekt inför kommande programperiod. Vi tappar därmed inte farten	●

Ansvarigt team för åtgärd:

- Marknadsföring och kommunikation
- Hamn och Terminalgruppen
- Gränshinder
- Bokningssystem
- Järnvägsgruppen
- Arbetsgrupp & Projektledning
- Studiebesök

<ul style="list-style-type: none"> • Flaskhalsar inte identifieras eller åtgärdas 	Analys och kommunikationsarbetet för att motverka att detta sker	
<ul style="list-style-type: none"> • Strukturförändringar i dominerande företag/verksamheter som kan påverka volymerna i stråket negativt. 		

ARBETETS INRIKTNING

SWOTEN visade att först och främst måste vi sikta in oss på att säkra Kvarkenförbindelsen. Precis som det i ansökan beskrivs var denna den i särklass svagaste länken för Nordic Logistic Corridor. Vid tiden då SWOTen genomfördes var också läget för Kvarkenförbindelsen turbulent och någon månad efter slutförande gick dåvarande rederibolag i konkurs. Detta tillsammans med att inte bli en del av det Europeiska transportsystemet var ett av de största hot som vi hade skissat med, och nu föll det ena alltså in.

När vi tittar i backspeglarna kan vi konstatera att detta istället utvecklades en möjlighet. Handlingskraftiga kommuner (Vasa och Umeå) med en stark beslutsamhet bildade ett gemensamt rederibolag och fortsatte ett tråget arbete för att hitta en mer långsiktig säkrad och utvecklad länk över Kvarken*.

SWOTEN lade grunden till de insatser som gjordes i projekten.

Insatserna fick följande inriktning:

1. Bidra till att säkra Kvarkenlänken med hjälp av SAMARBETE och SYNLIGHET. Kommunera en helhetsbild av behovet av en säkrad och utvecklad Kvarkenlänk utifrån Nordic Logistic Corridor - regionens perspektiv. Kommunikationen skall ske i tillsammans med och i samverkan med projektskrivargruppen för Midway Alignment of the Bothnian Corridor.*
2. Tillhandahåll bättre underlag så att konkreta argument får fäste i verkligheten.
3. Nätverka! Med vår arbetsgrupps sammansättning tillgår vi många nätverk där våra budskap kan kommuniceras. Både mot politiker och transportörer och på olika nivåer.
4. Påverka för bättre samordning och intensivare dialog mellan länderna.

*Projektmål:
Nordic Logistic Corridor
skall vara ett
ekonomiskt,
miljövänligt och
effektivt
transportalternativ*

* Ett rejält och omfattande omtag gjordes i regionen för att nu utveckla Kvarkenförbindelsen. Nya möjligheter öppnades och genom hårt arbete klarade ansvariga att ansöka om TEN-T medel för detta. Våra två projekt kunde ge stort stöd i arbetet med att kommunicera och marknadsföra behovet och sammanhanget av Kvarkenförbindelsen. En tydlig bild av hela transportnätverket och regionens resurser och behov visades upp – från Norge och österut. Vi nyttjade de deltagande ländernas olika perspektiv på och därmed argument för att öka förståelsen och övertygelsen av Kvarkenförbindelsens betydelse. (se och lyssna på Mathias Lindströms beskrivning av hur projekten hänger ihop. Almedalen 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=qC477015WQ8>)

GENOMFÖRANDET

Med Nordic Logistic Corridors SWOT och projektbeskrivningen framför ögonen planerade teamen genomförandet. Många åtgärder påverkade många team, och berörde flera mål. Arbetet var till stor del inriktat mot samverkan och samarbete (Därav projektnamnet på NLC – C Cooperation) samt att synliggöra potentialen av stråket.

TEAM INVESTMENT

Mathias Lindström, Curt Kristoffersson, Teijo Seppelin, Katti Lundström

Huvuduppgift: genomföra projekt NCL-Corridor Investment, Dvs, systerprojektet till NLC Corridor Cooperation.

Till grunden för denna del i projektportföljen ligger historien och framtidsutsikterna för den svagaste länken i Nordic Logistic Corridor – nämligen E12s förbindelse mellan Vasa och Umeå.

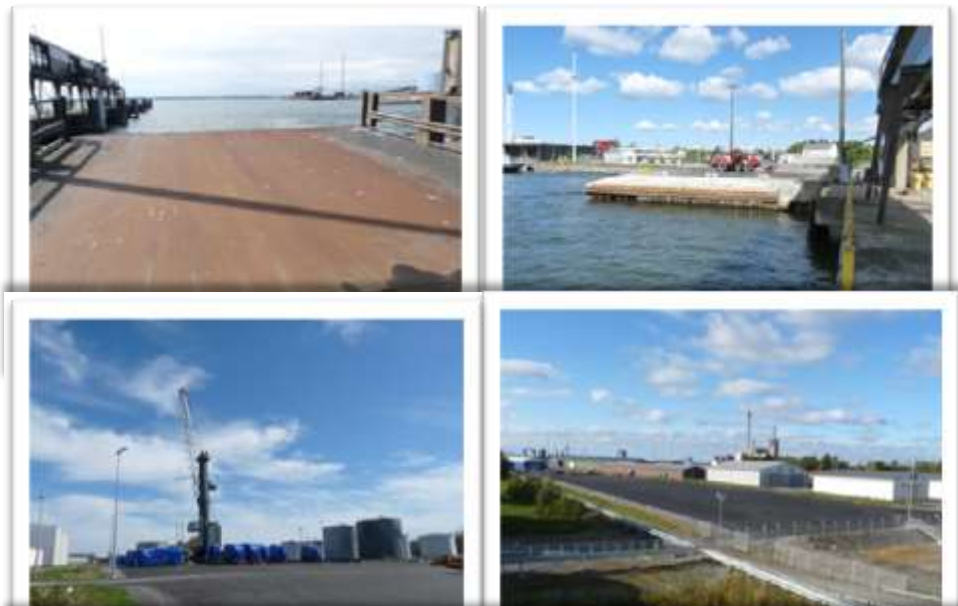
Färjelinjen mellan Vasa och Umeå var före EU –inträdet i första hand en färjelinje för passagerar-transport. Med tiden, bl a med anledning av förändrade regler för tax free, minskade passagerar-volymen från ca 1 miljoner passagerare till ca 60 000 passagerare (2010) medan godsvolymen ökat. Hamnarnas färjeläger byggdes före 1996, och man kan således säga att de båda hamnarna i vissa avseenden hade en felaktig utformning som begränsade möjligheten till rationell hantering av lastbärare som container och trailer då godsvolymerna ständigt ökar. För att underlätta intermodala logistiklösningar krävdes kostnadskrävande modifieringar i de båda hamnarna. Sådana investeringar ökar hamnarnas attraktionskraft och förväntas förbättra transport-möjligheterna över Kvarken – både direkt och indirekt. Vid projektets start önskade man även locka nya rederier att börja trafikera Vasa och/eller Umeå hamn. Nya transportlinjer till någondera hamn påverkar även Kvarkestrafiken, eftersom transportlinjerna kan fortsätta över Kvarken. Reglemente med farledsavgifter uppmuntrar inte fartyg att färdas mellan två länder, vilket betyder att det blir omlastning i någondera hamn för vidare transport. Investeringarna i hamnarna är även till gagn för hela regionens näringsliv, vilket för sin del höjer regionens attraktionskraft.



Brohamnsinvigningen hösten 2013: Kommunalråden Lennart Holmlund, Umeå & Kai Henriksson, Mo i Rana

Investeringar i Vasa Hamn

- **RORO 1-rampens nybygge.** Gamla rampen motsvarade inte dagens krav gällande bredden och möjliggjorde inte hantering av laster som hanterades i hamnen. Rampen är nödvändig för att trafiken skulle fungera och en ny ramp var en förutsättning för att kunna möta de krav som de tunga transporterna ställer. I regionen produceras stora tunga komponenter för industri som kan väga mellan 150 – 250 ton.
- **Lagerutrymmen och godshanteringsytor för styckegods/containers.** Regionens industri och utvecklandet av NLC ställer större krav på lagerutrymme och godshanteringsytor. Större godsflöden till Vasa hamn förutsatte betydligt bättre lagringsområden. Bristen på lagringsområden och godshanteringsytor begränsar den operativa effektiviteten. Genom att bygga nya lagerutrymmen samt lagringslastningsområden så kan behandlingen av gods göras mer smidig och snabbare.
- **Utbyggnad av godshanteringsytan vid "Lasses kaj"** gav ytterligare hanteringsyta, vilket förbättrade servicenivån och säkerställde behovet på längre sikt.



Vasa hamn: Nytt konsolideringsutrymme: 18 000m²



Vasa hamn. Godshanteringsyta vid Lasses kaj 6000 m²

de

Investeringar i Umeå Hamn

Efter det att projektet beslutades har ett antal händelser i omvärlden gjort att några av de ursprungliga åtgärderna på sikt riskerade att bli fel. Det som hänt kan i huvudsak sammanfattas i tre punkter:

1. Färjerederiet RG Line begärdes i konkurs i slutet av 2011.
2. Umeå Kommun och Vasa stad meddelar under hösten 2012 att man bildar ett rederi för att bedriva färjetrafik mellan Vasa och Umeå. Målsättningen är bl a att radikalt öka passagerarvolymen. Man meddelar också att man har för avsikt att planera för ett helt nytt fartyg för den här trafiken
3. Sommaren 2012 meddelar IKEA att man har för avsikt att etablera ett nytt affärsområde med IKEA varuhus i Umeå.

Med de nya förutsättningarna gjordes bedömningen att följande åtgärder blir fel.

- Att flytta befintlig passagerarterminal
- att konvertera befintlig tullbyggnad till passagerarterminal.

Man ansökte då om att få ändra i åtgärdslistan, utan att minska på budget och bidrag, och detta bifölls.

Istället för att ta bort befintlig färjeterminal önskade man fortsätta använda den gamla. Det krävdes då att man optimerade och moderniserade denna (exempelvis med avseende på energi och andra rationaliseringseffekter) för att terminalen skall fungera väl i syfte att tjäna bl.a. Nordic Logistic Corridor och framtiden. Efter förändringsbeslut genomfördes följande åtgärder:

- **Dyk/ material besiktning av färjepiren.** Åtgärden gjord för att kunna bedöma vilka eventuella åtgärder som behövs om det blir en större färja i framtiden.
- **Passagerargången.** Modifierats och delvis höjts för att passa mot Wasa Express som började trafikera linjen mellan Vasa och Umeå 2013-01. Passagerarklaffen är ombyggd och anpassad för fartyget samt monterats på en högre nivå för att kunna anslutas mot fartygets passagerarport. Åtgärderna var nödvändiga säkerhetsåtgärder. Vidare har kajdelen där fartygets bilklaffar läggs byggts om för att erhålla rätt vinkel på klaffarna.
- **Energibesparande åtgärder:** I färjeterminalen har energibesparande åtgärder vidtagits. Energieffektiva fönster, vattenburen värme, viss tilläggsisolering, energieffektiva belysningsarmaturer.
- **Säkerhet, handikapp och brand:** I terminalen har handikappanpassningar utförts, brand och utrymningslarm har istalerats. Säkerhetsåtgärder.
- **Uppdelning av fordon – säkerhet.** Vid terminalen har en uppdelning av fordonstrafiken gjorts med separata uppställningsplatser för bl a bussar. Åtgärden är dels en trafiksäkerhetsåtgärd som underlättar för passagerare.



TEAM ARBETSMODELLER OCH TERMINALPLANERING

Bertil Hammarstedt, Tomas Sikström, Riitta Björkenheim, Teijo Seppelin, Curt Kristoffersson, Kurt J Johansson, Herman Breiland, Johnny Holmgren

Team Arbetsmodeller och Terminalplanering har i mycket varit en nyckelgrupp i projektet och för framtiden. I gruppen ingår cheferna för hamnar och terminaler längs Nordic Logistic Corridor, och deras aktiva medverkan i projektet var av yttersta vikt. För teamet har kontaktskapandet och kunskapsöverföringen mellan hamnarna och terminalerna varit mycket viktigt. Gemensamma utåtriktade insatser har sedan kunnat göras i syfte att tillsammans förbättra kundunderlaget. Med inhämtad kunskap i bagaget har man sedan strävat efter att hitta en strategi för fortsatta samverkan. Det finns nu en genuin förståelse för att detaljerad kunskap måste innefatta Nordic Logistic Corridor i sin helhet

Teamet jobbar med följande aktiviteter:

"1. Utvecklande av gemensamma arbetsmodeller

Projektet utarbetar ett transportkoncept (NLC-Corridor) som skall uppfylla vissa överenskomna kriterier. Ett av projektets huvudsyften är att utveckla ett system för samordning av kommunikationerna mellan regionens logistikcenter och etablera ett fungerande samarbetsnätverk för multimodala transporter i regionen. Samverkan med logistikcenter utanför regionen (tex Kouvola och Göteborg) inarbetas för att garantera korridorens funktionalitet. "

"4. Analyser/studier av rutter, prissystem och godshantering

Projektet studerar olika typer av rutter, prissystem och godshanteringslösningar inom motsvarande logistiknätverk i Europa i syfte att hitta de optimala lösningarna för regionens speciella förutsättningar. Benchmarking med andra logistiknätverk i Europa"

"7. Kunskapsöverföring terminalplanering Projektets överordnande målsättning är att NLC- Corridor skall erbjuda "ett ekonomiskt, miljövänligt och effektivt transportalternativ". Detta innebär att godslogistiken måste optimeras och effektiviseras genom hela korridoren, både med hänsyn till kostnadseffektivitet men också med hänseende på miljöpåverkan. Med hänvisning till detta blir det nödvändigt att tillpassa största möjliga grad av operationell samhörighet genom hela korridoren. Planering för gemensamma metoder och kompatibilitet i tekniska lösningar vid utformning av terminalfunktioner blir därför en viktig del i projektet. På norsk sida önskar man därför planera för anpassningar mot de principer och lösningar som man valt att göra vid utformningen av NLC Umeå och NLC Lappland. Man önskar också ta del av de kunskaper och erfarenheter som utbyggnaden av dessa terminaler har gett. Genomförandansvaret för detta aktivitetspaket åläggs förslagsvis INAB."

Vad gjordes?

- Ett gemensamt team för aktivitet 1, 4 och 7 bildades. Nyttorna med ett gemensamt team för dessa aktiviteter effektiviserade arbetet.



*Bild överst: NLC – Umeå
Bild mitten: Energy Vasa
Bild nederst: Intermodala transporter*

- Samarbetsnätverket mellan de hamnar och terminaler inom Nordic Logistic Corridor är vid projektslut etablerat men inte formaliserat.
- Besökt EGTC område
- Tillståndet i transportsystemet, hur är det? För att få svar gjordes en analys av hur tillståndet var för våra vägar och järnvägar samt vattenled. Det krävdes en samlad dokumentation och teknisk och miljömässiganalys av tillståndet för infrastrukturen i tre länder.
- Teamet identifierade ett gemensamt behov av godsflödesanalys som var uppdateringsbar och öppen för alla. Man initierade en "godsdatabasgrupp" där flera organisationer och projekt var inblandade. Projektet bidrog sedan med den norska delen av analysen. Ambitionen är att denna databas ska ge bilden av godsströmmarna i B-A området som går över landsgräns. De nationella underlagen i de inblandade länderna innefattar inte gods över landsgräns.
- Gemensamma kvalitetsfaktorer för hamnar och terminaler togs fram i gruppen.
- Analyserade angränsande projekt som kunde ha liknade innehåll eller geografiskt närhet.
- Analyserade det tillgängliga material som fanns för införande av nya miljökraven för sjöfart. Dessa analyser förenklar omställningen som dessa miljökrav kräver för teammedlemmarna. De har då möjlighet att lättare utveckla och argumentera för nya transportlösningar över Nordic Logistic Corridor med sina kunder.
- WS i Mosjöen över jämförelser av terminal/hamnplanering med Sverige
- I Finland gjordes en flaskhalsanalys om logistikhelhet och flödet (väg, järnväg, sjö, hamn och logistik område) inom stråket. Denna har använts flitigt i arbetet att utveckla Kvarkenlänken.
- Samverkan med andra aktörer i Sverige, Blåvägen, om framtagande av underlag till prioriteringar av investeringar och flaskhalsar på främst tvärbanan.
- I Norge genomfördes flaskhalsanalys av RV 73 i stråket. E12 på norsk sida var redan analyserat av vegvesendet.
- Oppertunity East 2, en fördjupning av tidigare studie genomförd av TransBaltic. Fördjupningen rör järnvägstransporter till och från Ryssland och vår region.
- Oppertunity West, i samverkan med BGLC projektet, för att studera transportmöjligheter via stråket och om dessa kan innebära en kostandsmässig vinning. Intressanta transportförslag identifierades.
- Identifiering av partners och kunder, varifrån godset kommer och hur hela värdekedjan ser ut.
- Projektet anställde en affärsutvecklare i 9 månader som var placerad i Finland. Focus var att kartlägga transportberoende företag i stråket, och att informera om möjligheterna längs detta.



Transport och Logistikkonferens, Gardemoen. Kurt J Johansson Mosjöen Havn, Teijo Seppelin Vasa Hamn, Markus Rönnlund, NLC Cargo Expert



- Möten med näringsaktörer för att diskutera flöden i öst-väst.
- Kartlagt marknadsföringsarbete samt framtagande av aktivitetsplan för hamnar och terminaler i stråket
- Gemensamt agerande mot politiska arenor på regional, nationell- och EU nivån
- Projektet har varit aktualiserande och drivande för en förlängning av EUs järnvägskorridor 3 upp till Umeå.

Hur blev det?

- Vid faktainhämtning av stråket var det viktigt att förstå hur stråket ser ut idag. Studieresor till samtliga hamnar och terminaler inom Nordic Logistic Corridor genomfördes. I samband med detta hölls också arbetsgruppsmöten för hela projektgruppen.
- Tryckt faktablad av varje del av infrastrukturen
- Initiativ till olika pågående infrastrukturprojekt och organisationer för framtagande av gemensam godsanalys
- Projektet har tagit fram vissa nyckelfaktorer rörande kvalitet som måste vara gemensamma.
- Ökad grad av omvärldsbevakning och kunskapsutbyte/jämförelse med andra projekt och med angränsande geografier samt analyserade/identifierade kompletterande och konkurrerande projekt/geografier.
- Ändrade miljökrav har stora konsekvenser och är svår att analysera och sja om inför framtiden. Omvärldbevakning måste vara ständigt pågående. Eget försök till att härleda svaveldirektivets effekter för projektet samt tänkbara nya affärsmöjligheter analyserades särskilt.
- En Work-shop i Mosjöen havn resulterade i en omarbetning av hamnlogistiken, flyttning av en kai och investeringar såsom kranar, reachdecker och ny timmerkran.
- Framtagen flaskhalsanalys med prioritering i stråket på finsk sida
- Framtagen bristanalys och prioritering för Tvärstråkets infrastruktur, Umeå hamn-Riksgränsen.
- Flaskhalsanalys av Rv73 i gränsområdet Norge och Sverige genomfördes.
- Kundlista på de som använder stråkets tjänster
- Kundanalysrapport med fokus på stråket men övervägande delen berör färjetrafiken
- Kartläggning av marknadsföringsarbete och framtagande av aktivitetsplan för hamnar och terminaler i stråket
- Aktuell aktivitetsplan för hamnar och terminaler som ledde till aktiv marknadsföring på mässor, seminarium och liknade forum. München, Oslo, Tallin, St Petersburg, Almedalen, Moskva, Umeå, Vasa Express, Göteborg Seinäjoki.



München, samtal med godsägare. Riitta Björkenheim, Kurt J Johansson, Teijo Seppelin, Herman Breiland



- Påstötningar och skrivelser för en förlängning av EUs järnvägskorridor 3.
- Förslag till fortsatt modell och fördelning av finansiering till fast samarbetsnätverk, utan EU medel, mellan hamnar och terminaler

Oförutsedda positiva effekter

- Analyserna i Sverige och Finland gav input och möjlighet att delta i politiska diskussionen och fick möjlighet att påverka i regionala/nationella planeringen.
- Samarbetet runt godsanalyserna har gett upphov till en tanke om en gemensam godsdata i tre länder och som bör fortsätta arbetas med tillsammans med Universitetet
- Identifierandet av värdekedjan tog hänsyn till helheten. -trovärdig partner.
- Projektet har sått frö till Midway Alignment och ökat samarbete mellan Vasa och Umeå hamn
- Ökat samarbete mellan Helgölandshamn, etablering av Helgölandshamn IKS.
- NLC har skapat och visat på en ny/alternativ mental möjlighetskarta. Vi har genom bra underlag kunnat skapa forum, deltagit aktivt och öppnat/banat väg för diskussioner, prioriteringar och beslut.
- Diskussioner fortskrider om ett fast samarbetsnätverk för hamnar och terminaler
- Projektet kan konstatera att en gemensam resurs för utveckling av affärer, digital plattform, omvärldsbevakning för tre länder hamnar och terminaler skulle än mer kunna gynna en framtida stråkutveckling



TEAM MARKNADSFÖRING

Bertil Hammarstedt, Tomas Sikström, Grete Vesteraas, Linda Eriksson, Anna Måtts, Majken Hauknes, Katti Lundström

"2. Gemensamma marknadsföringsinsatser

Framtagande av gemensam kommunikationsplan. Befintligt marknadsföringsmaterial anpassas i enlighet med begreppen NLC-Corridor. Marknadsföra projektets syfte och uppdrag. Projektet arbetar med att profilera regionens logistikcenter som ett enhetligt nätverk för effektiva transportlösningar. Projektet deltar i transport- och logistikmässor i Norden och Europa, i syfte att lansera NLC- Corridor som ett konkurrenskraftigt alternativ för transporter i öst-västlig riktning. Projektet producerar en hemsida samt broschyrer och övrigt informationsmaterial i marknadsföringssyfte. Genomförandeansvaret för detta aktivitetspaket åläggs förslagsvis INAB "

Från början hade vi ingenting...

Från Start:

Arbetet var i början av projektet avvaktande, då de flesta av projektets insatser inom denna aktivitet var beroende av utfallet från arbetet i andra team. Att hitta logotype, och form för användandet, registrera hemsidor, varumärkesskydda "Nordic Logistic Corridor" alternativt NLC innebar även det vissa svårigheter. Att börja använda ordet stråk eller korridor förenklade det faktum att samarbetet även omfattade hamnar och logistikcenter som inte låg i direkt anslutning till E12 samt att tvärbanan då också lätt kunde inkluderas. I de fall namnet på korridoren förkortas till "NLC" var också risken stor att namnet kunde sammanblandas med logistikcentren längs stråket. Samtidigt började begreppet "sätta sig" och att ändra på detta en gång till kunde äventyra trovärdigheten (historiskt har det varit många namn och möjligheten att bygga upp ett varumärke urholkas för varje nytt namn). Man enades till slut om att arbeta med hela begreppet "Nordic Logistic Corridor" och att inte förkorta detta, trots viss klumpighet i namnet. Nu återstod att fylla begreppet med värden.

I och med arbete i den stora arbetsgruppen där SWOT, flaskhalsar och mål genomarbetades blev också innehållet i vårt uppdrag tydligare. För Team kommunikationer och marknadsföring framkom följande:



Budskap mot främst politiska och administrativa arenor:

Vårt arbete började med att sikta in oss mot de politiska och administrativa arenorna som kunde tänkas vara intresserade av att hjälpa till att förmedla budskap ytterligare. För detta krävdes enkla fakta som lätt gick att ta till sig och var användbara. Det vi önskade förmedla var.

- Nordic Logistic Corridor ett befintligt och mycket användbart stråk och där stora investeringar gjorts. Det finns goda intermodala möjligheter i hamnar och logistikcenter och dessa ligger placerade strategiskt vid varje Europavägs-, järnvägs- och havsanslutning.
- Sedan 2006 har man investerat över 600m€ i stråkets infrastruktur!
- Det finns ett antal flaskhalsar som påverkar hela Nordic Logistic Corridor. Den största och sköraste är förbindelsen över Kvarken. Därför är just budskapet att säkra och förbättra denna vårt första och största budskap. I tillägg finns många delar av väg och järnväg där förbättringar skulle öka kapaciteten väsentligt på vägen.
- Att bli en del i Europas TEN-T nätverket är en annan mycket viktig milstolpe för att förbättra potentialen för kapaciteten.
- Hamnarna och terminalerna längs Nordic Logistic Corridor samarbetar och bidrar till ökade flöden. Kunskap om de andra hamnarnas och terminalernas verksamhet, kapacitet, och kundgrupp ger nya möjligheter. Gemensam marknadsföring är en framkomlig väg

Hamn och terminalansvariga har varit viktiga i kommunikationen av det gemensamma syftet och nyttan med samarbetet. Deras goda kunskap om varandra har bidragit till en klarare bild av möjligheterna till samarbete.

Den gemensamma broschyren innebar insamling av gemensam fakta. Detta var en arbetskrävande process, då vi önskade spetsa till och samtidigt sanera i budskapsdjungeln. Vi önskade att broschyren skulle kommunicera:

1. Korridoren är högst befintlig och mycket användbar.
2. Det finns intermodala omlastningsfaciliteter i varje motor-, och järnvägs korsning.
3. Korridoren fungerar trots brister (Den största och viktigaste är förbindelsen över Kvarken). När bristerna åtgärdats kommer Nordic Logistic Corridor kunna serva regionerna ännu bättre vilket kommer förbättra konkurrenskraften.
4. Det finns ett väl fungerande nordiskt samarbete längs korridoren.

I tillägg till broschyren togs enhetliga faktablad och roll-ups fram för hamnar och terminaler samt stråket i helhet.

Det framtagna materialet tillsammans med övrigt mässmaterial (se förteckning på hemsida



<http://nordiclogisticcorridor.com/material/>) har sedan använts för att förstärka våra budskap under egna och andras konferenser, mässor, workshops, Almedalen och andra informationstillfällen.

Parallellt med de framtagna budskapen gjordes insatser mot möjliga kunder till hamnarna och logistikcentren. Insatserna på mässorna koordinerades av NLC så att så att medverkan från hamn och terminal-gruppen gavs möjlighet att aktivt söka nya affärsrelationer, eller arbeta vidare med de redan etablerade.

Arbetet mot en förbättrad förbindelse över Kvarken samt vägen mot TEN-T

Redan före projektet start var det stor enighet bland deltagande organisationer av vikten att få TEN-T status på E12. Utan TEN-T status försvåras argumentationen mot nationella myndigheter för ökad funktionalitet i stråket. Statusen innebär att länderna åläggs ansvar att hålla viss standard på vägen, men framför allt visar detta att Nordic Logistic Corridor ses som en viktig del i inom det Europeiska transportnätverket. Hösten 2013 blev det äntligen klart. Denna viktiga pusselbit i strävan mot större kapacitet kom på plats och E12 ingår numer i TEN-T. Detta var ett stort steg framåt för samarbetet. Det gav oss också nya skäl till ytterligare engagemang, och för att använda det stärkta nordiska samarbetet för att öka synligheten ytterligare. Ganska snart stod det också klart hur viktigt det var att verka för att alla ingående hamnar och noder också fick TEN-T status. Det norska trafiksystemet ingick inte med automatik i detta, men under våren 2014 lämnade den norska regeringen sitt förslag på vilka norska vägar och noder man ändå önskar koppla ihop med EUs. Med rätt argument och med bra och väl genomarbetad fakta ligger nu Mo i Rana havn med i det norska förslaget. Detta gör att Nordic Logistic Corridor binds ihop med TEN-T hamnar vilket förenklar det framtida arbete för att utveckla stråkets möjligheter.

Som det tidigare beskrivits måste Kvarkenförbindelsen säkras då detta är den i särklass största flaskhalsen i stråket. I arbetet mot TEN-T klassning och i arbetet med Kvarkenlänken använde projektet sig av samarbetet mellan länderna inom Nordic Logistic Corridor i påverkningsarbetet för dessa två viktiga .



Anna Måtts Transport och Logistikmässa, Gardemoen



Katti Lundström, TEN-T days Tallin



Tomas Sikström, Noliämässan

Huvudaktiviteterna skedde under våren och sommaren 2013, då vi anordnade NLCConference och sedan genomförde aktivitet på Almedalen, TEN-T days i Tallin (som stöd till Midway alignment of the Bothnian Corridor) och på Gardemoen. Under hösten gjorde också Länsstyrelsen en aktivitet på Helsingfors ambassad där projektet bidrog till att slå ett slag för den finska uppbackningen för Kvarkenlänken. Dessförinnan hade Desirée Oen från Siim Kallas kabinettt besökt Vasa. Det var framför allt funktionen av helheten som framhölls som argument i dessa budskap.

Förteckning över mässdeltagande:

- Energy week, Vaasa Wind Exchange – eget stand
- TransRussia 2013 Moskva, Stand tillsammans med NECKL II och Wasaline
- TEN-T days, Bryssel – egen workshop
- 4-6 Juni 2013 München transport and Logistic
- Nolia – eget stand
- Gardemoen – eget stand
- TEN-T days, Tallinn – workshop och eget stand

Konferenser egna

- Gemensam godstransport konferens – samarrangemang med Åkeriägarna, Consulter och Handelskammaren. – Huvudsakligt budskap: Önskan om samverkan med näringslivet och de konkreta godshanterarna.
- NLC-Conference - huvudsakligt budskap: En nödvändig länk mellan länderna
- Almedalen – huvudsakligt budskap: Havet förenar
- Brohamns invigningen – huvudsakligt budskap
- NLC-slutkonferens – huvudsakligt budskap: Gränsöverskridande infrastruktur.

Exempel på övriga informationsinsatser

- 27/1-2012 samt hösten 2012 Umbrella meeting arrangerad av Transbaltic. Möte med andra korridorprojekt och nätverk runt Östersjön.
- 10/4 2012, Information Ö-viks kommunfullmäktige
- 24/4 2012, RAW-material, seminarie i Bryssel arrangerat av North Sweden. Huvudsakligt budskap: betydelsen av samordnade kommunikationer i norra Europa för att kunna erbjuda hela Europa de naturtillgångar som finns här.
- 30/5 2012, Information Sagavägens och MidtSkandias medlemmar
- 30/5 2012, DG-Moves TEN-T and Marco Polo programmens



NLC-Conference ombord på M/S Wasa Express

coordinator fick information och om bakgrund till projektet och ambitionerna framöver. Möten med politiker och näringslivsföreträdare på högsta nivå. Syftet var att skapa förståelse för EU:s behov av en förbättrad och säkrad Kvarkenförbindelse. Inbjudan till Kvarkenregionen gjordes också.

- 31/5 2012, Trafikverkets dialogmöte i Lycksele, information bakgrund och ambitioner
- 14/6 2012, Information till Kvarkenrådets medlemmar
- Juli – besök i regionen av företrädare för DG-Move och TEN-T.
- 15/8 2012, informationsutbyte med Dr Gerhard Troche, DG move
- 22/8 2012, Information till näringsdepartementet om Nordic Logistic Corridor och samarbetets möjligheter för Sverige.
- 20/9 & 4/10 2012, uppvaktning av finska ministeriet i syfte att lyfta Kvarkentrafikens och NLC samverkans betydelse för regionen.
- Hösten 2012, TEN-T days i Bryssel. Gemensam workshop med anslutande middag tillsammans med det kommande MOS projektet "Midway alignment of the Bothnian Corridor. Deltagare var representanter från svenska och finska riksdagen samt DG-Move
- CPMR
- B-A
- Helsingfors ambassad
- Nordlandskonferensen

Media

- Artikel i MEGA
- Artikel i Coastline
- Regional Review "Nordic Logistic Corridor – for an efficient, sustainable eastwest transport operations" Denna gavs ut i samband med Open Days 2012 i Bryssel
- Coastline
- Government Gazette (lobbytidning som delas ut åt alla parlamentariker) "Responsibility and Motives of the European Union for a Secured Kvarken route"
- Näringsliv
- Rana Blad
- Avisa Nordland
- Framtidens infrastruktur
- Debattartikel av Jan Sankelo i Vasabladet och Pohjalainen
- VK, av Benny Karlsson

TEAM BOKNINGSSYSTEM

Johnny Holmgren, Anna Måtts, Torbjörn Lindahl

”3. Framtagande av gemensamt bokningssystem (i samverkan med Intrereg-projektet NECL II)

Ett gemensamt bokningssystem för transporter som hanteras av regionens logistikcenter tas fram inom projektet, i syfte att underlätta smidig och kostnadseffektiv hantering av godstransporter. Målsättningen är att företag skall kunna boka godstransport ända från Atlantkusten till Ryssland via en gemensam bokningsterminal, utan att behöva gå omvägen via många olika instanser. ”

Ett analys-arbetet tillsammans med gruppen som på uppdrag av NECLII gjordes för att kunna till ställning till hur man inom denna aktivitet kunde gå vidare. Ett flertal möten och informationsutbyten arrangerades. Resultatet av gruppens arbete tyder på att diskussioner förs gällande gemensamma bokningssystem i stråk, men att det finns ett flertal praktiska problem kring t.ex. juridiska aspekter, affärshemligheter och den reella efterfrågan på marknaden, som först måste utredas. Gruppen för framtagande av gemensamt bokningssystem fattade beslutet att i detta skede inte föra arbetet vidare. För mer information, se särskild rapport.

TEAM GRÄNSHINDER

Mathias Lindström, Katti Lundström, Torbjörn Lindahl

”5. Överbygga gränshinder

Ett smidigt transportflöde över gränserna hämmas i dagens läge av de olika bestämmelserna i de nordiska länderna. Förutom administrativa hinder så leder de olika bestämmelserna till att transporter som går över riksgränsen inte har samma ekonomiska förutsättningar som nationella transporter på grund av t ex trafikstödet som beräknas nationellt, bestämmelser och krav på exempelvis långtradare är olika i Norge och Sverige och EU's nya svaveldirektiv som innebär att fartyg som trafikerar i Östersjön måste ha bränsle med lägre svavelhalt vilket är betydligt dyrare än det bränsle som används i dag. Bestämmelserna påverkar transportplaneringen. Projektet kartlägger de administrativa problemen, försöker påverka dem och utövar intressebevakning. ”

På uppdrag av projektet utförde Stig Hjerpe en undersökning gentemot näringslivet om vilka hinder gränsen utgjorde. Särskilt nedanstående punkter har upplevts som gränshinder.

- **Tullens öppettider.** Tullverket bör pröva flexibla öppettider med möjlighet för godsägare att beställa förtullning av gods mot en rimlig ersättning.
- **Tullens lokalisering:** När Sverige blev medlem i EU år 1995 omvandlades tullens arbetsuppgifter från att förtulla varor och gods till att bekämpa smuggling av olika slag. Därför har tullen i Holmsund lagts ned och flyttat till Ersboda då Finland är med i EU. Det är ett önskemål ifrån näringslivet att låta tullen återgå till lokalisering i Holmsund.
- **Kunskap:**För att undanröja upplevelsen av komplicerade procedurer bör tullverket bjuda in mindre företag till utbildning om det datoriserade tullklaringsprogrammet
- **Momsregler särskilt livsmedel**
- **Olika regler för tung trafik Norge/Sverige:** På E12 finns dock ett tillfälligt undantag som ger lastbilar med vikt upp till 60 ton och längd 25,25 m att köra där. Att arbeta för att permanenta undantaget detta undantag skulle ge näringslivet och logistikföretagen bättre förutsättningar att planera och investera för sina transporter framöver. Diskussion förs på norsk sida om detta.

TEAM STUDIEBESÖK, UTBILDNINGAR OCH SEMINARIER

Projektledningen och arbetsgruppen

6. "Studiebesök, utbildningar och seminarier"

Projektet ordnar studiebesök till intressanta logistikcenter och övriga logistiska knutpunkter i Norden och Europa för insamlande av know-how inom branschen. <http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/12/67/68/f6a40f27.pdf> casebeskrivningar från Näringsdepartementets projekt Gröna korridorer. Projektet ordnar arrangemang för aktörer verksamma inom logistik, i syfte att implementera konceptet, föra diskussionen och för att sprida information och know-how.

I samband med projektet har projektmedlemmarna gjort studiebesök till relevanta mässor och logistikknutpunkter. Studiebesöken gjordes bland annat längs med stråket till medverkande hamnar och terminaler, för att projektmedlemmarna skulle få en fördjupad kunskap i stråket. Därtill gjordes studiebesök till olika mässor både i medlemsländerna, samt Europa och Ryssland för att knyta nya kontakter, hitta potentiella kunder och nya referensramar. I samband med studiebesöken utövades även informationspridning i och med att projektet ofta deltog med en egen utställningsmonter/presentation. Nedan följer en summering av studiebesöken. För mer information se separata rapporter

Finland

- Energy Week 2013
- Simlab KEP-resa längs med NLC stråket 2013 – Vasa hamn och logistikområde NLC Vaasa

Norge

- Mo i Rana – Sandnessjøen – Mosjøen, våren 2012
- Transport og Logistikk 2013

Övrigt

- Moskva TransRussia 2013
- München Transport and Logistics 2013
- Ten-t Tallinn 2013
- St Petersburg 2013
- Arbetsgruppsmöten längs med NLC stråket med anslutande studiebesök (Mosjoen, Mo i Rana, Sandnessjøen, Storuman, Lycksele, Hemavan, Umeå, Vasa)

Sverige

- Brohamn invigningen 2013
- Simlab KEP-resa längs med NLC stråket 2013 – Umeå Hamn, NLC Umeå
- BGLC slutkonferens 2014
- NECLII Slutkonferens 2013

Från Järnvägsutredning till godsdatas

”Värdering av framtida ekonomiska och miljömässiga ramverk bör ingå i detta arbete samt hänsyn till transportstödens utformning nu och i framtiden. Likaså den påverkan som svaveldirektivet kan medföra.

Konkreta frågeställningar som denna aktivitet skall innehålla är därför:

- *Kartläggning och värdering av framtida marknad för en järnväg utifrån möjlig öppning av nya malm- och mineralgruvor i Norrland.*
- *Kartläggning av marknad för framtida transit av gods till och från Sverige, Finland och länder i Östeuropa via hamn hamn på Helgelandskusten. Också sett till förbättrad och effektivare förbindelse över Kvarken.*
- *Kartläggning av marknaden för LNG, transporterad med järnväg (eller via rörledning av samma trasé som järnvägen) från Helgeland och österut till Sverige, Finland och Öst-Europa*
- *Preliminär värdering av möjlig trasé för järnväg mellan Storuman och Helgeland. Detta skall betraktas i förhållande till ekonomiska-, miljö- och samhälliga konsekvenser och påverkningar.”*

Efter diskussion i arbetsgruppen, med Helgelands politiska arena, och Nordland Fylkeskommune beslutades att projektet inte skall analysera och utreda möjligheterna för en järnväg mellan Helgeland och Storuman. Man menar att det klokt att avvakta med detta då det är viktigt att göra en dylik analys mer grundligt och målinriktat än vad detta projekt kan göra. Exempelvis måste hänsyn tas till riksintressen och miljö i en sådan utredning och slutsatserna behöver vara mycket väl grundade och omfatta en rad argument som ligger utanför detta projekt räckvidd.

Projektet satsade därför, i samråd med fylke, arbetsgrupp och B-A sekretariat, på att utreda på vilket sätt och vilken väg godset går - från och genom vår arbetsregion - nu och i framtiden. Det var också viktigt att studien skulle lägga grunden till något som lätt kunde uppdateras och vara tillgänglig för många. Frågeställning runt traséval för en eventuell järnväg är valde man att lägga åt sidan, för att fokuset annars tenderar att hamna på just vägval istället för nytta. Man initierade därför en databasgrupp där flera projekt, universitet och logistansvariga organisationer ingick. Man enades om en metodik lätt möjliggjorde uppdateringar jämförelser genom tid. Studier på finsk och svensk sida ombesörjdes av ett annat projekt. Nordic Logistic Corridor genomförde studien på Norsk sida med hjälp av UIN och med Richard Bergkvist som koordinator.

Den norska studiens genomförande gick trögt. Försöken att involvera andra projekt, ansvariga organisationer och fylke försvårades av olika anledningar. (bl.a pga omstruktureringar, personalomsättning, och till och med dödsfall). Intresset från norskt håll verkade finnas, men det var svårt att få ett smidigt genomförande pga detta. När godsanalysen till slut genomfördes blev sarsfrekvensen alltför låg för att kunna göra några direkta slutsatser utifrån dem. Ett tilläggsuppdrag för att slutföra studien kunde då i samarbete med projekt SimLab EastWest och vegvesendets formades i projektets absoluta slutfas. Den norska delen av det totala godsunderlaget blev därmed mer än dubbelt så dyr som de som gjorde i Sverige och Finland trots samma upplägg.

Trots det följdes resultaten av ansvariga myndigheter i Norge och Sverige. En önskan har uttalats om att göra om studierna i alla tre länderna samtidigt om ca 3 år. Inblandade organisationer har uttalat att trots det dåliga underlaget är grundtanken med en gemensam databas och gemensamma studier som omfattar den gränsöverskridande trafiken mycket viktig som beslutsunderlag.

Idag ansvara INAB i Umeå för datahanteringen, men det framtida ägandeskapet och ansvaret måste avgöras i nästa fas. Rimligen bör det vara något regionorgan så att stabilitet kan garanteras. De tre berörda trafikverkens medverkan är av yttersta vikt inför framtiden.

MÅLINRIKTAT ARBETE

I början av 2013 satte projektgruppen upp ett antal mål för Nordic Logistic Corridor. Dessa mål implementerades i högnivågruppen och i alla team och arbetsgrupp.

KORTSIKTIGA MÅL: (5 ÅR)

- Nordic Logistic Corridor är ett känt och erkänt transportstråk
- Ökade flöden och kapacitet i transportstråket (gods- och persontrafik)
- En långsiktig fungerande Kvarkestrafik med effektiv, stödjande infrastruktur i transportstråket
- Konkurrensneutrala, flexibla, effektiva hamnar och terminaler i transportstråket
- Identifiera, hantera och minska gränshinder regionalt, nationellt och internationellt.

LÅNGSIKTIGA MÅL: (20 ÅR)

- Ett hållbart stråk som är inkluderat i TEN-T och i det norska stamnätet.
- En samordnad och enhetlig standard för transportsystem för gods och passagerare

Representanter i arbetsgruppen har även arbetat mot dessa mål utanför projektets ramar. Uppfyllnade av målen berör alla regionernas utveckling. Vi kan konstatera att samarbetet har bidragit till att vi tagit

rejäla kliv framåt mot dessa. Speciellt mot det långsiktiga målet om TEN-T status. Även arbetet med en samordnad standard för transportsystemet genom den gemensamma åtgärdsvalsstudie för E12 som görs hösten 2014 är ett stort framsteg. Gällande de kortsiktiga målen går det starkt framåt även där. Exempelvis jobbas det hårt med en utvecklad förbindelse över Kvarken och dess infrastruktur genom projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor och hamnar och logistikcentren är i stark utvecklingsfas.



SAMMANFATTANDE AKTIVITETSINRIKTNING FÖR ATT NÅ PROJEKTMÅLEN

Utveckla multi modala transporter

Genom den östvästliga sträckningen korsar Nordic Logistic Corridor 4 europavägar och 3 järnvägssträckningar som går i nordsydlig riktning. I varje knutpunkt erbjuds multitmodal service.

Det har varit viktigt att kommunicera fram det förträffliga geografiska läge och dessa färdiga servicelösningar för multitmodala transporter som finns att tillgå genom Nordic Logistic Corridor. Det är främst inom kommunikation och marknadsföring som detta har gjorts, där de nätverk som finns tillgängligt inom samarbetet bl.a har använts med stor framgång.

Skapa fungerande infrastruktur för logistilösningar

Nordic Logistic Corridor är ett fungerande logistikstråk, men med flera flaskhalsar. Den största flaskhalsen har varit E12s överfart över Kvarken. I samarbetsprojekten NLC-Investments och Cooperation har man därför lagt stor kraft på arbetet att säkra denna.

Arbetet mot ansvariga myndigheter för att se med gemensamma ögon på Nordic Logistic Corridors möjligheter önskade funktion samt att tillsammans identifiera bristerna för att nå dit har också legat högt på agendan. Genom att skaffa tydliga argument och kommunicera dessa tillsammans med näringsliv, forskningsinstanser m.m. har framgång nåtts. En gemensam Åtgärdsvalsstudie för Norge, Sverige och Finland har initierats av Svenska trafikverket för Nordic Logistic Corridor, och man har bjudit in kollegorna från grannländerna!

Samverkan, utredningar, nätverkande, kommunikation, marknadsföring har varit vägen framåt för att nå detta.

Optimalt utnyttjande av transportslag

Genom att projektet arbetat med att kommunicera och marknadsföra de goda förutsättningarna till intermodalitet i stråket påvisas Nordic Logistic Corridors möjligheter. Projekten har varit noga med att kommunicera att detta är en fungerande transportkorridor med god kapacitet. Projektet har också varit noga med att agera för att befintliga flaskhalsar skall åtgärdas.

Vid utvecklingen av NECLs ide av ett bokningssystem för gods så att man kunde öka kapacitetsutnyttjandet av transporter lades dock på is då alltför många hinder och problem fanns i systemet för att detta skulle vara värt att gå vidare med

På sikt: förflyttning av transporter från landsvägarna till järnväg och sjöfart, vilket är ett miljövänligt alternativ

Överbygga gränshinder och utveckla den bäst tillgängliga och mest miljövänliga infrastrukturen östväst

NLC-Corridor skall kunna profileras som ett smidigt, ekonomiskt och miljövänligt transportalternativ.

Aktivt nätverksskapande, studier och av liknade logistiksystem och procedurer i Europa, marknadsinsatser, framtagande av processer och system samt gemensamma utbildningar

En gemensam strategi
och en utökad samverkan
ger framgång!

Samarbete och dialog - i
och mellan regioner är
en vinstaffär

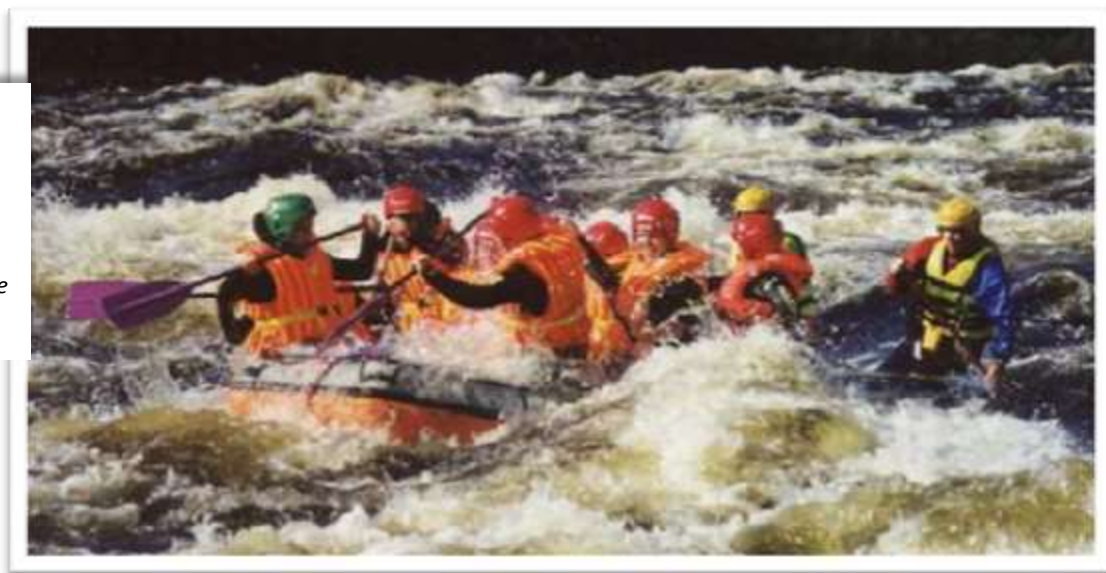
SAMMANFATTNING RESULTAT

- ✘ Nationellt och regionalt ökad kunskap om regionen och Nordic Logistic Corridor
- ✘ Nordic Logistic Corridor är ett starkt transportstråk som är inkluderat i EUs TEN-T (Trans-European Transport Networks)
- ✘ TEN-T status i Mo i Rana Havn.
- ✘ Ökat ansvarstagande från ansvariga myndigheter.
- ✘ Politisk enighet om att transportkorridoren Nordic Logistic Corridor behöver stärkas i framtiden
- ✘ Större engagemang för uppmärksamhet för Nordic Logistic Corridor från olika håll och på olika plan (från näringsliv, politiskt, nationellt)
- ✘ Större förståelse för att samarbetet över landsgräns är viktigare här uppe i norr än längre söderut för att uppnå marknadspotential
- ✘ Initierat nya beräkningsmodeller för gods där också gods som passerar nationsgräns tas med
- ✘ Förslag på effektivitetsförbättringar (ex.Tvärbanan, i Vasa, Mosjöen Havn där investeringar gjorts utifrån förslag genom projektet)
- ✘ Breddade nätverk
- ✘ På väg mot ett formaliserat samarbete mellan hamnar och terminaler i stråket
- ✘ Nytt projekt där man dels tittar på prestanda och gör en genomlysning av gränsöverskridande samarbetet i regionen för att uppnå bästa effekt och vidareutveckling.
- ✘ Genom samarbete mellan nationerna och parterna hittade man en väg för att så småningom säkra och utveckla Kvarkenlänken.
- ✘ Förkortningen NLC ingår nu i flera viktiga bolagsnamn med stark anknytning till stråket och multimodalitet. Ex: NLC-Storuman, NLC-Vasa, NLC Ferry)
- ✘ Behovet av förtätat samarbete har resulterat gränsöverskridande bolag med stark anknytning till Nordic Logistic Corridor: NLC-Ferry och Kvarken hamnar AB)
- ✘ Sist men inte minst - detta är inte ett tillfälligt samarbete. Det är väl implementerat och det finns politisk vilja bakom en fortsättning



*Bild till vänster:
Förberedelser för att ta sig an
gemensamma utmaningar*

*Bild till höger: Gemensamma
mål, koordinering och samarbete
ger framgång.*



VERKSAMHETSINDIKATORER

- Samarbete för att förbättra trafiken mellan länderna och skapa förutsättningar för en framtida kommunikationsinfrastruktur för person- och varutransporter och IT-förbindelser
 - Nytt Hamnbolag mellan Vasa och Umeå Kvarken hamnar AB
 - Nytt rederibolag; NLC-Ferry
 - Samverkansavtal Mosjöen Havn och Alstahaug Havnevesen
 - Samarbete mellan Noderna och hamnarna längs Nordic Logistic Corridor
 - Nytt projekt för att titta på optimal organiseringsform för förvaltande och utveckling av stråket
 - Samverkan mellan ländernas trafikverk för att ta ett gemensamt grepp om E12
 - Fortsatt arbete inom arbetsgruppen och teamen
- Aktiviteter för att förbättra samordning av olika trafikslag (multimodala transporter) för att underlätta de öst-västliga kommunikationerna
 - NLC Conference
 - NLC och SimLabs slutkonferenser
 - WS Mosjöen havt för optimering av hamnstruktur
 - Utredning av tvärstråket
 - Utredning av Vasaregionens flaskhalsproblematik med förslag på åtgärder
 - Initiering av godsdatabas
 - Mäss och informationsinsatser

PROJEKTPARTNERS:

EU-PROGRAM



Botnia Atlantica programmet:

Botnia-Atlantica programmet är ett gränsöverskridande program som syftar till att öka samverkan över landsgränserna mellan Finland, Sverige och Norge inom det utsatta programområdet. Projektet överensstämmer med programmets målsättning om att stärka den öst-västliga dimensionen och medverka till ökad integration och samverkan för en starkare tillväxt och en hållbar utveckling. Samarbetsprojektet är en pusselbit i byggande av en interregional transportkorridor i öst-västlig riktning mellan tre länder, vilket ligger i linje med EU:s Östersjöstrategi om att förbättra interna och externa transportförbindelser inom Östersjöregionen

PROJEKTÄGARE



Region Västerbotten:

Region Västerbotten har det regionala utvecklingsansvaret i Västerbottens län. Det är en politiskt styrd organisation som tar ett regionalt politiskt ansvar för de regionala utvecklingsfrågorna och har ett tydligt politiskt företrädeskap i det regionala tillväxtarbetet.

Nordic Logistic Corridor var varit ett viktigt projekt för att lyfta fram det öst-västliga stråkets betydelse för vår gemensamma regions utveckling. Projektet har ytterligare konkretiserat de möjligheter som finns för näringslivet - både i vår region och utanför denna

NORSKA PARTNERS



Nordland fylkeskommune:

Nordland fylkeskommune (Nfk) har en rekke oppgaver som går på tvers av kommunegrensene, med vekt på samferdsel, videregående opplæring, kultur og regional utvikling.

Nfk's avdelinger for Næring og Regional utvikling (NRU) og Samferdsels (SA), er opptatt av næringslivets transportbehov. Vareflyt og logistikk nord-sør og øst-vest skjer i viktige transportkorridorer, og i NLC-prosjektet mellom Helgeland og Midt-Sverige og Midt-Finland over Wasa. Mosjøen og Rana havn er også sentrale i logistikk øst-vest mot Sverige og Finland med forbindelser sør og nord. For å kartlegge volum, muligheter og flaskehals, løse disse og bidra til å bekjentgjøre mulighetene deltar fylkeskommunen i og støtter NLC



MidtSkandia:

MidtSkandia är ett av Nordiska Ministerrådets officiella gränsregionala samarbetsorgan som skall lägga grunden för gränsöverskridande frågor gentemot beslutsfattare, samt vara en kunskapsbärare gentemot dessa och bidra med ett regionalt perspektiv.

MidtSkandias två satsningsområden är Utvecklingsarbete över landgränserna Förbättra transport- och logistiklösningarna. Utvecklingen av Nordic Logistic Corridor har stor betydelse för regionen.

Mosjøen Havn:

Mosjøen havn ligger vid en viktig industrby och är knutpunkt för trafik från norr och söder. Man har också rutter til Amerika, Europa och Island.

Mosjøen havn är idag Nord-Norges största containerhavn – och har också Nord Norges största virkesterminal samt LNG terminal – positioner som man har stora ambitioner att vidareutveckla.

Centralt belägen och goda transportförbindelser gör Mosjøen Havn till en viktig aktör i det lokala och regionala näringslivet. Med god tillgänglighet i alla riktningar – både i förhållande till väg, järnväg och flygplats är Mosjøen havn ett viktigt del i landets infrastruktur.

Mosjøen havn vidarutvecklas ständigt. Man önskade att knyta kontakt med andra terminaler och hamnar speciellt i Sverige och Finland och eftersom man ser en potentiell marknad för godstransporter öst-väst, och engagerade sig därför i projekten. Man ser också att det är viktigt att bryta de traditionella nord-syd transportererna i både Sverige, Norge och Finland



Mo i Rana Havn:

Mo i Rana Havn är en naturlig transportknutpunkt och en viktig aktör nationellt, regionalt och internationellt för näringslivet. Få ställen har bättre förutsättningar för att vara en effektiv och modern omlasningsterminal mellan bil, båt och järnväg och många företag i regionen är beroende av att hamnen fungerar flexibelt och kundanpassat.

2014 fick Mo i Rana Havn beskedet att hamnen kommer ingå i TEN-T systemet. E12 ingår sedan hösten 2013 i TEN-T Comprehensive network, och detta tillsammans med möjligheten att ha tyngre och längre (25,25 m och 60 ton) fordon längs hela stråket är och blir mycket viktigt för framtiden.

FINSKA PARTNERS



Kvarkenrådet:

Kvarkenrådet är ett av Nordiska Ministerrådets officiella gränsregionala samarbetsorgan, och ett gränsöverskridande samarbetsforum i Kvarkenregionen. Till Kvarkenrådets verksamhetsområde hör landskapen Österbotten, Södra Österbotten och Mellersta Österbotten i Finland samt Västerbottens län och Örnsköldsviks kommun i Sverige.

Kvarkenrådets huvudfrågor är bl.a. samhörighet, gränsöverskridande regional utveckling och fungerande kommunikationer i Kvarkenregionen.

Utvecklingen av det internationella transportstråket Nordic Logistic Corridor är av avgörande betydelse för Kvarkenregionens framtida tillväxt och attraktivitet.



Vasek:

Vasaregionens Utveckling Ab VASEK är ett regionalt utvecklingsbolag som ägs av sju kommuner. VASEK har som uppgift att koordinera näringslivsrådgivning i regionen och producera branschvisa företagstjänster, verkställa regionala utvecklingsprojekt i anslutning till företagande och näringsliv, samt marknadsföra regionen. Bolaget har ett tätt samarbete med kommunerna, näringslivet och med utbildning och forskning. Målet är att samla aktörer för diskussion och åtgärder för att främja regionens konkurrenskraft. VASEK deltar även i olika logistikinfrastrukturprojekt som är strategiskt viktiga för regionen. Utgångspunkten är utvecklande av alla fyra transportmedel för att öka regionens attraktionskraft och företagets konkurrenskraft. NLC projektet har varit ett viktigt verktyg i detta arbete.



Österbottens förbund:

Österbottens förbund arbetar med strategisk planering av landskapet, samordning av regionala utvecklingsåtgärder, planläggning på landskapsnivå och intressebevakning. Merparten av våra uppgifter styrs av lagen om regional utveckling och förvaltning av strukturfondsverksamheten samt markanvändnings- och bygglagen.

Vasa hamn:

SVENSKA PARTNERS



Blå vägenföreningen:

Föreningen Blå Vägen är en förening som gemensamt med andra aktörer ska skapa en stark tillväxtkorridor kring Blå Vägen/E-12 inom Västerbotten, Sverige. Föreningens uppgift är att verka för tillväxt i och utveckling av den region som utgör föreningens geografiska intresseområde. Föreningen skall initiera, utveckla och/eller genomföra projekt som sammanfaller med föreningens övergripande uppgift.

Föreningen ska verka sammanhållande för hela den svenska delen av väg Blå Vägen/E 12.

Projektet visar ett stort behov av att de gränsöverskridande frågorna lyfts och får ökat fokus. Övertygelsen av att detta bidrar till att utveckling i vår region är stor.



**Storums
kommun**

NLC Storuman/ Storums kommun:

Storums kommun är till ytan en av Sveriges största kommuner med viktiga naturresurser och intensiv besöksnäring med vinter- och sommarturism i Hemavan Tärnaby. I kommunen har vi en central transportnod för Västerbottens inland. NLC Storumanterminalen ligger strategiskt placerad i anslutning till två Europavägar, E12 och E45, och järnväg i tre riktningar. Den nybyggda terminalen invigdes 2012 och lastar om gods till bästa transportsätt med tanke på miljö, samhällsnytta, ekonomi och trafiksäkerhet. NLC Storumanterminalen kommer att vara en viktig resurs i framtidens stora investeringar i Storuman.”



INAB:

INAB - Infrastruktur i Umeå AB - är ett kommunalt bolag som utvecklar och förvaltar infrastruktur i syfte att skapa konkurrenskraftiga och långsiktigt hållbara transportlösningar. Bolaget ansvarar bland annat för utvecklingen av NLC Terminal och NLC Park, ett nav för transporter och logistik i Umeå. Gränsöverskridande samverkan mellan företag, myndigheter och övriga intressenter längs det öst-västliga transportstråket är en viktig del i INAB:s arbete och bidrar till en fortsatt regional tillväxt.

Umeå Hamn

Umeå Hamn:

Umeå Hamn är ett strategiskt logistiknav för sjö-, järnvägs- och landsvägstransporter i norra Skandinavien och en betydande containerhamn. Fartyg i linjetrafik trafikerar ett flertal hamnar i Kontinentaleuropa, Storbritannien och Ryssland. Projektet Nordic Logistic Corridor har bidragit till att utveckla hamnen ytterligare och har stärkt samarbetet med grannarna i Finland och Norge vilket gynnar målet med att skapa en hamn som både är konkurrenskraftig och satsar på hållbara transporter.



Nordiska Ministerrådet:

Det formalisarede samarbetet mellan nordiska länderna är bland de äldsta och mest omfattande regionala samarbeten i världen. Det politiska samarbetet bygger på gemensamma värden och en vilja att uppnå resultat som bidrar till en dynamisk utveckling och ökar Nordens kompetens och konkurrenskraft

Botnia-Atlantica



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Gränsöverskridande samarbete över fjäll och hav
Meret, vuoret ja rajat ylittävä yhteistyö
Grenseoverskridende samarbeid over fjell og hav
Cross-border cooperation over mountain and sea

www.botnia-atlantica.eu

