

**NORDIC  
LOGISTIC  
CORRIDOR**



**TULEVAISUUDEN  
LIIKENNEVÄYLÄ**

»Uumajan ja Vaasan satamat ovat jo tehneet merkittäviä investointeja, jotka voivat jatkossa alentaa kustannuksia.«

Haasteena on kehittää uusia sekä ennen kaikkea ympäristöystävällisiä kuljetusratkaisuja ja löytää samalla poliittista konsensusta massiivisten projektien kuten Nordic Logistic Corridorin viemiseksi eteenpäin.

– Jos voidaan taata tehokkaiden liikenneväylien olemassaolo, se antaa elinkeinoelämälle uskoa käynnistää liiketoimintoja esimerkiksi Venäjälle. Silloin he yksinkertaisesti uskaltavat investoida.

**Margaretha Gustafsson – Terminal Manager, SCA Transforest Umeå**

»Täydellinen rahtiliikennereitti todennäköisesti ratkaisisi osan näistä ongelmista.«

Nova Sea AB on Pohjois-Norjan suurin kasvatetun lohien tuottaja. He toivottavat tervetulleeksi Nordic Logistic Corridorin luomat mahdollisuudet kuljetusten parantamiseksi. Nykyään joudutaan kamppailemaan erinäisten ongelmien kanssa.

– Tällä hetkellä rajoja ylittäviä kuljetuksia rajoittavat yöaikaan suljetut tulliasemat sekä viikonloppuisin suljetut valvontaviranomaiset.

**Björn Olvik – myyntijohtaja, Nova Sea AB**

»Sen lisäksi, että Merenkurkun yhteys edistää liikkumista EU:ssa, on se myös ympäristön kannalta tärkeä linkki.«

Merenkurkun liikenne on tärkeä Nordic Logistic Corridorin tulevalle kehitykselle. Tämän toteaa myös suomalainen työryhmä raportissaan.

– Laivaliikenne Vaasan ja Uumajan välillä on strateginen edellytys elinkeinoelämän kehittämiselle, kulttuurivaihdolle, tehokkaille kuljetuksille sekä työntekijöiden ja opiskelijoiden liikkumiselle.

**Sirkka-Heleena Nyman – merenkulkuneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö**



## IDÄSTÄ LÄNTEEN

Nordic Logistic Corridor on kuljetus- ja logistiikkareitti, joka yhdistää Ruotsin, Norjan ja Suomen. Näissä kolmessa maassa on tehty merkittäviä alueellisia investointeja esim. logistiikkakeskuksiin ja satamiin, mikä merkitsee lyhyempiä maantiekuljetuksia, hyvää intermodaliteettia (eri liikenne- muotojen hyödyntäminen tavara- ja matkustajaliikenteessä) ja moderneja lastausmahdollisuuksia. Nämä puolestaan takaavat paremmat kasvuedellytykset elinkeinoelämälle.

Houkuttelevan kuljetusvaihtoehdon luominen vaatii kuitenkin vielä lisäinvestointeja ja kapasiteettia parantavia panostuksia. Kaiken kaikkiaan tavoitteena on luoda paremmat edellytykset tavaroiden kauttakulkiikenteelle Norjan, Ruotsin ja Suomen pohjoisosien kautta Venäjälle ja EU-alueen muihin pohjoisosiin.

### Nordic Logistic Corridoriin lyhyesti:

- Vaasan satama – Länsi-Suomen teollisuuden logistinen tukijalka.
- Uumajan satama – hyvä talvisatama, jonka terminaalitoiminta on kasvussa.
- NLC Park och Terminal, Uumaja – Ruotsin nykyaikaisin tavara-asema strategisella sijainnilla.
- NLC Terminal, Storuman – Yhdistelmäterminaali esimerkiksi kaivos- ja metsäkuljetuksille.
- Mo i Ranan satama – Pohjois-Norjan tärkeä runkoverkkosatama\*.
- Mosjøenin satama – Pohjois-Norjan suurin konttisatama.
- E12 – rautatie Vaasa-Seinäjoki -välillä ja Uumajan satama- Storuman -välillä sekä valtatie 73.

\*Valtakunnallisesti ja alueellisesti merkittävä satama, josta yhteys runkoverkkoon merellä, maantiellä ja rautatiellä



## HYÖDYLLISET VAIKUTUKSET

EU:n Nordic Logistic Corridor -hankkeella on vahvat vihreät tavoitteet ja tavoitteena edistää liikkumista EU:ssa. Kohonneet polttoainehinnat ja EU:n poliittinen ohjaus huomioiden panostus on linjassa niiden tavoitteiden kanssa, joiden mukaan halutaan siirtää liikennettä maanteiltä rautateille ja merelle.

Tavoitteena on kehittää reitti taloudelliseksi, ympäristöystävälliseksi ja tehokkaaksi kuljetusvaihtoehdoksi Ruotsissa, Norjassa ja Suomessa ja luoda näin edellytykset tuleville, tehokkaille kuljetuksille Venäjälle ja EU-alueelle.

Tämä avaa samalla myös konkreettiset mahdollisuudet Pohjois-Amerikkaan, Kiinaan ja Japaniin suuntautuille rahtikuljetuksille, joiden positiivisia seurannaisvaikutuksia ovat huomattavat ajansäästöt. Elinkeinoelämä on tässä yhteydessä vahva toimija, ja suuryrityksistä esimerkiksi Volvo,

Schenker, SCA, Komatsu, SSAB ja ABB ovat ilmaisseet tukensa hankkeelle ja sen kehittämiseksi.

Pää tavoitteena on esteetön kuljetusratkaisu, mikä tarkoittaa merkittäviä panostuksia etenkin E12-tiehen Norjassa, Ruotsin rautatieverkkoon ja Merenkurkun laivaliikenteeseen.

Vaasasta Uumajaan on 96 kilometriä, kun taas vaihtoehtoinen reitti Haaparannan ja Tornion kautta on 840 kilometriä. Toinen vaihtoehto tavarakuljetuksille on Turun kautta, mikä tarkoittaa 1 000 kilometrin matkaa maalla ja 340 kilometrin matkaa merellä.

Ympäristötekijät, poliittinen tahto ja rakenteet aikaansaavat sen, että Nordic Logistic Corridor on tulevaisuuden kuljetusreitti, johon hankkeen rahoittajat uskovat.

»En ole koskaan pitänyt mitään hanketta yhtä tärkeänä kuin tätä.«



Juha Häkkinen mainitsee kehityksen Venäjällä ja talouskasvun Norjassa kahtena vahvana perusteena, jotka tukevat hänen positiivista asennoitumistaan. Lisäksi hän painottaa tarvetta henkilö- ja tavaraliikenteen vihreän liikennereitin laajentamiseksi. Eikä vähiten koko ajan käyttöön otettavien uusien ympäristömääräysten vuoksi.

Vuonna 2015 otetaan käyttöön uusi vero merenkulun rikkipitoisille polttoaineille, mikä merkitsee, että lyhyemmistä reiteistä tulee taloudellisesti entistä suotuisampia.

Tämä nostaa Uumaja-Vaasa-reitin erityisen kiinnostavaksi, koska se on lyhyin ympärivuotinen laivayhteys Merenkurkun poikki. Ympäristöasiat ovat myös seikka, jota Juha Häkkinen ei voi kylliksi painottaa.

– Uusi vero nostaa rahtikustannuksia. Jos pystymme ajamaan rikkittömästi Uumajan ja Vaasan väliä, se merkitsee uutta renessanssia liikenteelle, toteaa Häkkinen.

Eikä epäilystäkään, etteikö juuri lauttaliikenne olisi avainasemassa tavaraliikennekäytävän toteuttamiseksi. Syksyllä 2012 Uumaja ja Vaasa perustivat yhteisen yhtiön lauttaliikenteen kehittämiseksi.

Lisäksi käyttöön on otettu uudempi alus aiemman yhtiön mentyä konkurssiin. Laivaa on nykyaikaistettu ja rakennettu osittain uudelleen, ja sen arvioidaan selviävän tehtävästään tulevien viiden vuoden ajan.

– Viisi vuotta on nykyään pitkä aika, koska maailma muuttuu silmänräpäyksessä. Lisäksi teknologia etenee kovaa vauhtia, ja luonnonsuojelun alueiden merkitys kasvaa. Tämä antaa hyvät edellytykset kestävästä infrastruktuurin luomiselle, koska myös Venäjällä on tarpeensa, jatkaa Häkkinen, jolla on myös ajatuksia kaasuputkesta Norjasta Uumajaan.

– Nykyään on jo olemassa laivoja, jotka toimivat kaasulla. Kaasuputken ansiosta voisimme testata tällaisia moottoreita päästäksemme kokonaan eroon dieselistä. Tästä on keskusteltu myös Brysselissä. Mehän kuljimme maailman luonnonperintöalueiden läpi kuljetusten aikana.

Koko aluksen ohjaamiseksi satamaan tarvitaan Häkkisen mukaan ensi sijassa poliittista yksimielisyyttä. Että poliitikot voisivat sopia yhteisestä tiestä. Loppujen lopuksi tämä on tietenkin taloudellinen kysymys.

– Valtion panostus infrastruktuuriin on välttämätöntä, hän toteaa.

**Juha Häkkinen – toimitusjohtaja, Pohjanmaan kauppakamari, Suomi**



»Koko kuljetusketjun on oltava yhtenäinen, jotta voimme toimittaa tilaukset mahdollisimman nopeasti.«

Volvon Uumajan ohjaamotehtaalla on selkeä visio: "Se, mitä muut tekevät huomenna, me teemme sen tänään. Me rakennamme tulevaisuutta".

Volvo Group Trucks Operations, Uumaja, mikä on nykyään yrityksen virallinen nimi, on kunnianarvoisa, jo vuonna 1929 perustettu yritys. Yritys on selvinnyt ajan saatossa kaikista suhdannevaihteluista ja kasvanut tasaisesti entistä vahvemmaksi. Tähän on päästy pääasiassa noudattamalla edellä mainittua mottoa. Olemalla askeleen edellä.

–Haluamme nopeita ja kustannustehokkaita kuljetuksia. 2 000 työntekijän tehtaamme selviytyminen ja tulevaisuus riippuu tästä, toteaa Thor Persson.

Yksinkertaisesti kyse on kyvystä pystyä kuljettamaan mahdollisimman vähin häiriöin ja pysähdyksin. Tarvitaan maksimaalista tehokkuutta, joka puolestaan vaatii mitat täyttävää infrastruktuuria.

–"Just in time" on päivän sana. Koko kuljetusketjun on oltava yhtenäinen, jotta voimme toimittaa tilaukset mahdollisimman nopeasti.

Käytämme suurta osaa rautatieverkosta, ja siksi Nordic Logistic Corridorin kehityksen jatkuminen on meille äärettömän tärkeää.

Thor Persson maalaa elävän kuvan siitä, miten Uumajan tehdas kuljettaa kuorma-auton alustat, ohjaamot ja muut osat Göteborgiin ja edelleen Gentiin Belgiaan sekä myös vastikään avatulle kokoonpanotehtaalle Venäjän Kalugaan.

– Pullonkaulat on saatava poistettua. Esimerkiksi Ostkustbanan-rata tarvitsee kunnostusta. Täällä pohjoisessa signaalijärjestelmiä ei ole vielä saatu rakennettua täysin valmiiksi, Persson jatkaa.

Ruotsin rautatieverkoston päivityksestä ja Nordic Logistic Corridorista on keskusteltu vuosikausia. Kehitys on kuitenkin ollut hidasta.

– Kyse on edelleen lähinnä poliittisesta yksimielisyydestä ja yhteistyöstä, mutta taloudellinen kuva on muuttunut ja parantunut EU:n myötä. Rahoitukseen on saatava tahtotila, jossa pitkän aikavälin voitot ovat ohjaavia.

Uumajan Volvo näkee valmiiksi rakennetun ja kehitetyn Nordic Logistic Corridorin välttämättömyytenä, eikä vähiten siksi, että yritys voisi

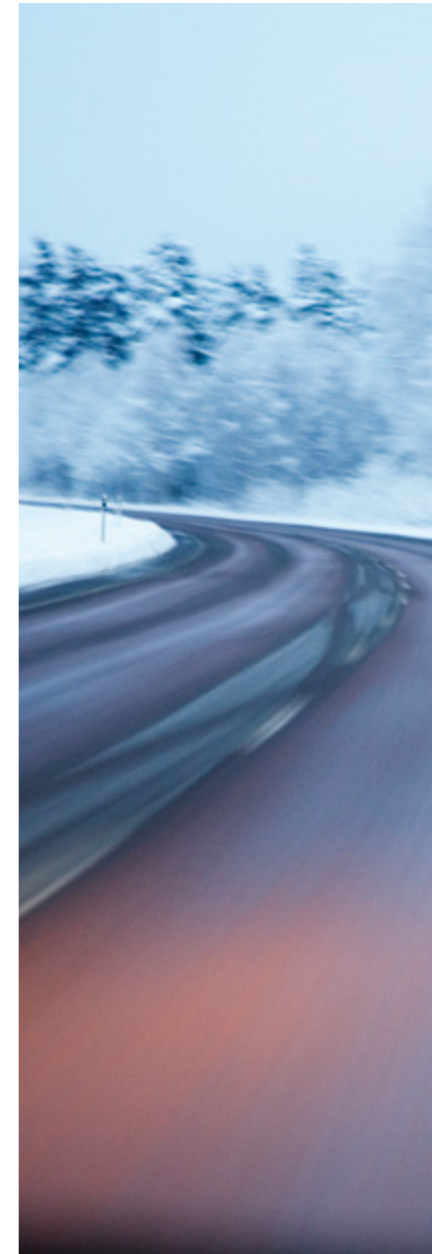
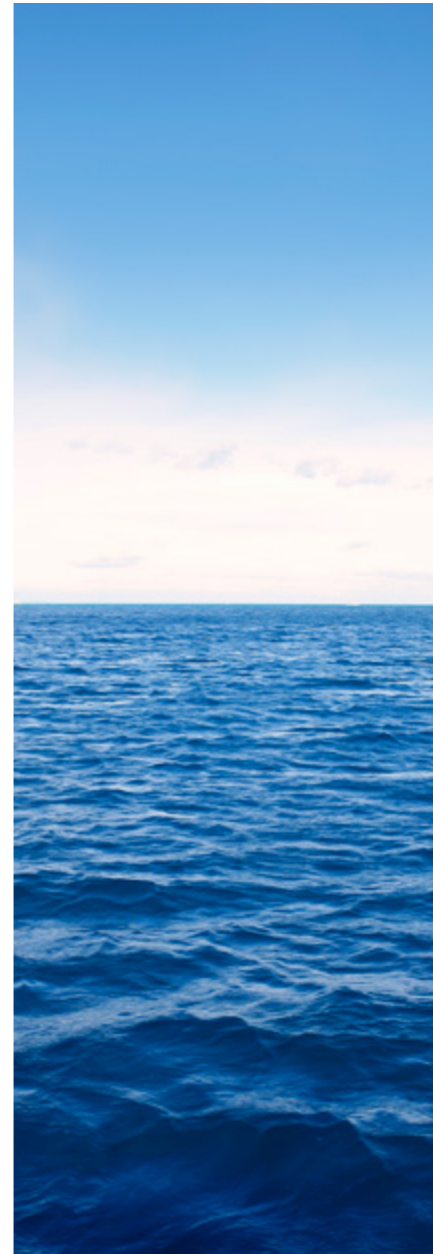
elää mottonsa mukaisesti: laatu, turvallisuus, ympäristöystävällisyys. Kuljetukset suuntautuvat osittain etelään Göteborgin kautta Belgiaan, mutta myös kaakkoon Kalugan tehtaalle Venäjälle. Parikymmentä rekkaa rullaa viikoittain Uumajasta Vaasaan ja edelleen Venäjälle.

–Tässä on tulevaisuus. Jos lauttaliikenne saadaan tehokkaaksi, ja jos pystymme vaihtamaan Vaasassa rautateille Kalugaan kuljetusta varten, voitamme joka vaiheessa.

Thor Persson ei myöskään epäile mahdollisuuksia saada aikaan täysin toimiva liikennekäytävä kohtuullisen nopealla aikataululla.

– Olen täysin vakuuttunut siitä, että asiat ratkeavat. Kuten sanottua, tämä on poliittinen tahtokysymys, mutta rahat ovat olemassa. Nyt on määritettävä suunta ja jaettava resurssit uudelleen, hän toteaa.

**Thor Persson – Volvo Uumajan tiedotuspäällikkö ja Västerbottenin kauppakamarin puheenjohtaja**



## YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLINEN KULJETUSREITTI

Tavoitteena on tehdä Nordic Logistic Corridorista haluttu kuljetusvaihtoehto, jonka tärkeys tunnustetaan. Täydellinen tavaraliikennereitti avaisi tehokkaat, taloudellisesti suotuisat ja ympäristöystävälliset kuljetukset EU:hun ja edelleen maailmalle, esimerkiksi Venäjälle, Pohjois-Amerikkaan, Japaniin ja Kiinaan.

Kuljetukset hoidetaan rekoilla maanteillä, rautateitse ja laivalla Merenkurkun yli. Viimeksi mainittu kuljetustapa on ympäristön kannalta suotuisin ja on koko panostuksen avainasemassa. Uumajan ja Vaasan kaupungit ovat perustaneet yhteisen yhtiön, joka pitkällä aikavälillä varmistaa laivaliikenteen kaupunkien välillä, mikä puolestaan on edellytys Nordic Logistic Corridorin optimaaliselle toiminnalle. Reitin puolesta puhuu myös se, että E12-tiellä Norjan

puolella on poikkeuksellisesti eri painorajoitukset raskaille ajoneuvoille kuin muualla maassa. Ajoneuvot saavat olla raskaampia (60 tonnia) ja pidempiä (25,25 metriä), mikä merkitsee sitä, että teillä liikkuu vähemmän ajoneuvoja ja aiheuttaa siten myös vähemmän päästöjä ja ympäristövaiikutuksia.

E12-tien varrella on 2000-luvulla investoitu paljon sata-miin, terminaalirakennuksiin ja infrastruktuuriin. Edelleen on kuitenkin tiedossa parannustoimenpiteitä, jotka vahvistaisivat tätä kuljetusmuotoa. Tarvitaan esimerkiksi useita kohtaamispaikkoja, joissa junia voidaan lastata ja jossa ne voivat ohittaa toisensa pysähtymättä, sekä metsätuotteille tarkoitettujen raideterminaalien laajentamista myös jatkossa.

»Täydellinen tavaraliikennereitti avaisi tehokkaat, taloudellisesti suotuisat ja ympäristöystävälliset kuljetukset.«

# MERKITTÄVIÄ INVESTOINTEJA SATAMAT, TERMINAALIT JA LOGISTIIKKA-ALUEET

**2006**

**Ranan teollisuusterminaali**  
Uusi nosturi  
15 MEU

**2008**

**Mosjøenin satama**  
Uusi laituri ja varastorakennus  
4,2 MEU

**2007**

**Uumajan satama**  
Uusi konttinosturi ja laituri  
Gustavsudde, 14,7 MEU

**2009**

**Mosjøenin satama**  
Maan osto,  
Holandsvika, 0,3 MEU  
**Gimonäs**  
Veturin kääntöpaikka  
4,5 MEU

**2010**

**NLC Uumaja**  
Uusi tavara-asema/yhdistelmätermi-  
naali ja logistiikkapuisto  
113,6 MEU  
**Mosjøenin satama**  
Holandsvikan täyttö  
ja uusi konehalli  
0,8 MEU  
**Ranan teollisuusterminaali**  
Uusi varastorakennus  
2,7 MEU  
Varasto  
n. 0,26 MEU.  
**Vaasan satama**  
Uusi mobiilinosturi 100 tonnia  
1,3 MEU

**2011**

**Vaasa**  
Rautatien sähköistys,  
Seinäjoki, 16,9 MEU  
**Vaasan satama**  
Uusi ro-ro-ramppi  
3,7 MEU

**2012**

**Mosjøenin satama**  
Huoltoaseman, nosturin  
ja kurottimen osto  
4,6 MEU  
**NLC-termiinaali Storuman**  
Valmistuu  
6,3 MEU  
**Vaasa-Uumaja**  
Uuden lautan osto, NLC Ferry Oy  
Ruotsi-Suomi, 6 MEU  
**Vaasan seudun logistiikka-alue**  
Uusi logistiikka-alue  
4,2 MEU  
**Vaasan satama**  
Uusi mobiilinosturi 100 tonnia  
2,3 MEU

**2014**

**Mo i Ranan satama**  
Satamapaikat Toraneskai,  
ruoppaus ja terminaalarakennus  
10 MEU  
Rautatie laiturille  
0,5 MEU  
Syvälaituri 23 metriä  
Toraneskai 3,9 MEU  
Liikenneympyrä  
3 MEU  
**Vaasan lentokenttä**  
Lentologistiikka-alue  
3,3 MEU

**TULEVAISUUS**

**Vaasan satama**  
Suunnitellut investoinnit  
(2016 saakka), laituri, rampit,  
kuormauskenttä jne.  
10,9 MEU  
**Mo i Ranan satama**  
Suunnitellut investoinnit  
(2016 saakka) laituri ja  
kuormauslaitos.  
10 MEU

## TIE- JA RAUTATIEINVESTOINNIT

Kapasiteettia lisääviä toimenpiteitä, tie ja rautatie Poikittaisreitille, Vinlidsberg (Storuman) – Uumajan satama, läänin liikennesuunnitelma 2010–2021 – 7,9 MEU

Tampereen läntinen kehätie ja Laihian ohitustie E12 sekä Vaskiluodon silta, Suomi (2005-2014) – 138 MEU

Tieverkon parannukset E12, Ruotsin (2006–2017) – 157 MEU\*

Umskalstunneln E12, Norjan (2006) - 30,4 MEU

\* Sisältäen Västra länken

**Kaikki investoinnit yhteensä noin: 624 MEU**

**2013**

**Vaasan satama**  
RO RO ramp  
0,4 MEU  
**Vaasan seudun logistiikka-alue**  
Uusi logistiikka-alue (vaihe 2)  
3,4 MEU  
**Vaasa**  
Uusi lentologistiikka-alue  
3,3 MEU  
**Vaasa-Uumaja**  
Lauttaliikenteen asiakaskonseptin  
kehittäminen  
3 MEU  
**Mo i Ranan satama**  
Uusi nosturi bulk-termiinaaliin  
3,2 MEU  
**Ranan teollisuusterminaali**  
Uusi nosturi  
3 MEU  
**Uumajan satama**  
NLC-investoinnit, Botnia Atlantica, EU  
1,4 MEU  
Uusi tie ja rautatie  
18,2 MEU  
Satamaraiteen rakentaminen  
ja sähköistäminen  
3,9 MEU  
Ympäristöpuhdistus ennen uuden  
rautatien rakentamista  
8 MEU



## STRATEGISTA TYÖTÄ

Täysivoimaisen Nordic Logistic Corridorin luominen edellyttää, että tulevaisuudessa saavutetaan seuraavat tavoitteet:

### Lyhyellä aikavälillä (5 vuotta):

1. Nordic Logistic Corridor on tunnettu ja tunnustettu kuljetusreitti.
2. Lisääntynyt tavara- ja henkilöliikennevirta ja kapasiteetti reitillä.
3. Pitkän aikavälin toimiva Merenkurkun liikenne tehokkaalla ja tukevalla infrastruktuurilla.
4. Kilpailuneutraalit ja monipuoliset satamat ja terminaalit koko kuljetusreitillä.
5. Tunnistetut, käsitellyt ja vähentyneet rajaesteet alueellisesti, kansallisesti ja kansainvälisesti.

### Pitkällä aikavälillä (20 vuotta):

1. Kestävä reitti, joka kuuluu TEN-T:iin\* ja norjalaiseen runkoverkkoon.
2. Koordinoitu ja yhtenäinen standardi sekä tavaroiden että matkustajien kuljetusjärjestelmälle.

Tavoitteenamme on 20 vuoden kuluessa saavuttaa koodinoitu, hyvä ja yhtenäinen standardi kuljetusjärjestelmälle (sekä tavarat että matkustajat) pitkin Nordic Logistic Corridorin. Kyseiset maat, eli lähinnä Norja, Ruotsi ja Suomi, toimivat integroidusti ja jatkuvasti luodakseen kestävä reitin, joka sisältyy TEN-T:iin\* ja Norjan runkoverkkoon.

\*TEN-T eli transeurooppalainen verkko (Trans-European Networks) on organisaatio EU:n infrastruktuuri-investoinneille, joka yhdistää Euroopan eri maat toisiinsa.

»Ehkä säästämme viikon Japanin ja Kiinan toimituksissa. Ajatus tuntuu oikeastaan huikealta.«



Tällä hetkellä DB Schenker kuljettaa valtaosan rahdistaan rekoilla. Juna on yksi vaihtoehto, mutta kapasiteetti ja tehokkuus ovat edelleen alhaisia ja liian rajallisia, jotta se olisi toimiva vaihtoehto. Yksi huolenaihe, sanoo Camilla Granberg.

– Niin se vain on. Kuljettaisimme ehdottomasti enemmän junalla, jos se vain toimisi. Kuljetamme tällä hetkellä sen minkä pystymme junalla, mutta se on vain murto-osa koko volyymistämme. Eikä se ole hyvä. Kun ajatellaan vaikkapa ympäristöä, hän toteaa.

DB Schenker pystyy normaalina viikkona vastaanottamaan kuusi täyttä rekkaa tavaroiheen etelästä ja lähettämään sitten kaikki kuusi takaisin. Kuitenkin täysi kuorma on niistä vain kolmessa.

– Tilanne ei tietenkään ole optimaalinen.

Jos Nordic Logistic Corridor -hanke toteutuu koko laajuudessaan, ja visio tehokkaasta kuljetusreitistä Norjan, Ruotsin ja Suomen välillä realisoituu, näkee Camilla Granberg tilanteessa suuria mahdollisuuksia. Lähes käsitämättömiä ulottuvuuksia.

– Tällä hetkellä on kyse unelmista ja spekulatioista. Mutta jos Mo i Ranan satama rakennettaisiin sellaiseksi, että se pystyisi vastaanottamaan isoja aluksia, ja liikenne Merenkurkun yli olisi tehokasta, silloin me pystyisimme esimerkiksi kuljettamaan tavaraa Pohjois-Amerikkaan asti pohjoista jääreittiä pitkin. Kuten aiemmin sanoin, kuljetusajat Japaniin ja Kiinaan lyhenisivät merkittävästi – ehkä kokonaisella viikolla. Ajatus on hämmentävä.

Tietenkin unelmat ovat unelmia, mutta visio on olemassa, eikä ole epäilystäkään siitä, etteikö DB Schenker olisi kyydissä mukana – silloin kun lähdetään liikkeelle.

Juuri hettomaan rautatieverkkoon liittyvät ongelmat ovat Camilla Granbergin mukaan palapelin suuri puuttuva palanen. Palanen, joka on saatava paikalleen, ennen kuin tälle kuljetusvaihtoehdolle voidaan antaa täysi arvo.

– Tilanne on tällä hetkellä lähes katastrofaalinen.

Rautateitä on kehitettävä, ja toivon että asiassa päästään yksimielisyyteen. Se on parasta kaikille, ja etenkin ympäristölle. On varmasti olemassa myös erinäisiä tulliongelmia, jotka on ratkaistava. En ole juurikaan perehtynyt niihin, mutta uskon, että ne ratkaistaan.

Camilla Granberg mainitsee vielä Storumanin nikkelikäivoksen perustamisen, joka asettaa rautatieproblematiikan entistä enemmän keskiöön.

– Malmia on kuljetettava ja se on pystyttävä hoitamaan helposti ja yksinkertaisesti. Se hyödyttäisi heitä aivan kuin meitäkin, hän tähdentää.

**Camilla Granberg – liikennepäällikkö, DB Schenker Norrbotten ja Västerbotten**

Hankkeen perusajatus pohjautuu EU:n Green Corridors -konseptiin, jossa tavoitteena on luoda kuljetuskäytäviä, jotka hyödyntävät modernia teknologiaa energiatehokkaiden kuljetusratkaisujen luomiseksi. Nordic Logistic Corridor on jatkoa EU-hankkeille NLC Corridor Cooperation ja NLC Corridor Investments. Västerbottenin alue on hankkeen pääomistaja, ja projektijohto tulee Merenkurkun alueelta ja MidtSkandiasta. Johtoryhmään kuuluu edustajia Ruotsista, Norjasta ja Suomesta edustaen muun muassa kyseisten maiden alueiden ja kuntien johtoa.

## YHTEYSHENKILÖT

### KATTI LUNDSTRÖM

Projektijohtaja  
puh. +46 (0)70-340 1965  
Sähköposti katti.lundstrom@storuman.se

### MATHIAS LINDSTRÖM

Projektijohtaja  
puh. +358 (0)50 918 6462  
Sähköposti mathias.lindstrom@kvarken.org

### MÅRTEN EDBERG

Infrastrukturstrategi, Västerbottenin alue  
puh. +46 (0)70-216 8625  
Sähköposti marten.edberg@regionvasterbotten.se

[www.nordiclogisticcorridor.com](http://www.nordiclogisticcorridor.com)

## YHTEISTYÖKUMPPANIT JA RAHOITTAJAT



**Nordland**  
FYLKESKOMMUNE



REGION  
VÄSTERBOTTEN



Österbottens förbund  
Pohjanmaan liitto



MidtSkandia

SAMARBETSREGIONEN  
HELGELAND - VÄSTERBOTTEN



KVARKENRÅDET  
MERENKURKUN  
NEUVOSTO



norden  
Nordisk ministerråd



INAB  
INFRASTRUKTUR I UMEÅ AB



VAASAN SATAMA



MO I RANA  
HAVN

Mosjøen Havn KF



**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](http://www.botnia-atlantica.eu)

Umeå Hamn

VASEK

VAA SANSEUDUN KEHITYS OY  
VASAREGIONENS UTVECKLING AB  
VAASA REGION DEVELOPMENT COMPANY



Storums  
kommun

**Kuva:** Johan Gunséus, Malin Grönborg, Lars Lind, Snorre Nicolaisen, PJ Wedell/Green Cargo.