

Vihreämpi ja tehokkaampi Itä-Läntinen kuljetusväylähanke – NECL II

Patrik Hellman



Uusi tavarankuljetusväylä läpi Keskipohjan tekisi tavarankuljetuksista nopeampia ja vihreämpiä.

Suomi, Ruotsi ja Norja ovat monet vuodet keskustelleet mahdollisesta itä-länsi Keskipohjan kuljetuskäytävästä, missä tavaravirrat maanteitse, rautateitse ja meriteitse olisivat yhteenkytkettyjä, muodostaen tehokkaamman ja ympäristöystävällisemmän kuljetusreitit – Midnordic Green Transport Corridorin. Käytävä tarjoaisi huomattavasti joustavampia ja vihreämpiä tavarankuljetusyhteyksiä Eurooppaan, Venäjään ja Aasiaan käytävän reuna-alueilta. Rikkidirektiivin voimaantulo vuonna 2015 korostaa entisestään käytävän kilpailukykyä ja tarpeellisuutta. Käytävän linjaus on suunnilleen Parikkalasta Jyväskylän ja Seinäjoen kautta Kaskisiin ja Vaasaan, sekä eteenpäin Uumajan ja Sundsvallin kautta Norjan Trondheimiin.

NECL I ja NECL II (North East Cargo Link) hankkeet ovat olleet Keskipohjola-komitean ja EU:n rahoittamia, ja ne ovat tutkineet käytävän ongelmakohtia ja luoneet raportteja esimerkiksi investointipäätöksentekoa varten. Projekti on sitonut monia eri osapuolia ja tahoja koko käytävän alueelta, koska toteutuessaan toimiva käytävä tarkoittaisi monia isoja muutoksia elinkeinoelämälle ja työmarkkinoille pitkin käytävää. Projektissa ovat olleet mukana mm. maiden kuljetusviranomaiset, maakuntaliitot, lääninhallitukset, Mittuniversitet sekä joukko kuntia kaikista kolmesta maasta. Tämän lisäksi kauppakamarit, kehittämissyhtiöt ja Pohjoismaiden ministerineuvosto ovat tukeneet projektia. Käytävän toteutuminen tarkoittaisi monien miljardien investointeja, ja rahoituksen saaminen EU:n Itämeren maiden ohjelmasta katsottiin siksi olevan ensimmäinen askel kohti kuljetuskäytävän hyödyntämistä.

NECL-II hanke, joka käynnistyi vuonna 2010 on etsinyt ratkaisuja teiden ja rautateiden parantamiseksi intermodaalisten ratkaisujen kautta, pullonkaulojen poistamiseksi sekä tavaroiden siirtämiseksi tehokkaammin eri kuljetusmuotojen välillä. Liiketoimintasuunnitelma uudelle Ruotsin ja Suomen väliselle rahtilaivalinjalle on myös tehty. Projektin markkinoinnin kautta on pyritty osoittamaan kuljetuskäytävän mahdollisuuksia ja potentiaalia elinkeinoelämälle ja päätöksentekijöille.

Maaliskuussa 2011 EU-komissio esitteli uuden valkoisen kirjan, joka ohjaa Euroopan kuljetuskehitystä seuraavat vuosikymmenet. Tarkoitus on saada tieverkosto, rautatieverkosto, lentoliikenne ja

merikuljetukset toimimaan tehokkaammin ja vihreämmin yhdessä ja sitä kautta vähentämään päästöjä jokaisesta kuljetusmuodosta jopa 60% vuoteen 2050 mennessä. Midnordic Green Transport Corridorin etabloituminen olisi yksi osatekijä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

NECL II -hanke loppuu vuoden 2013 loppuun mennessä, ja elokuussa Sundsvallissa pidetyssä päätöskonferenssissa Keskipohjola-komitealle lähetettiin lausunto, missä korostettiin projektin saavutusten hyödyntämistä joko uudessa jatkohankkeessa tai muissa päätöksentekoprosesseissa. Maiden edustajat lausuiivat myös omat näkemyksensä mihin mahdollisen uuden hankkeen pitäisi keskittyä, ja Suomen osalta toivottiin yritysmaailman vahvempaa sitoutumista mahdollisen tulevan hankkeen eri vaiheisiin. Projektin loputtua työt kuitenkin jatkuvat eri osioiden kanssa. Suomessa työstetään lähinnä rautateiden parannusehdotuksia, rajanylityspaikkojen lisäämistä Suomen ja Venäjän rajalle sekä laivayhteyksien parantamista Ruotsin ja Suomen välillä. Pohjois-Euroopan kuljetukset ja logistiikka muuttuvat radikaalisti Rikkidirektiivin voimaantulon jälkeen. Keskipohjolan kuljetuskäytävä tarjoaisi problematiikalle ei pelkästään vaihtoehdon, mutta myös mahdollisuuden uuteen positiiviseen logistiseen ja kustannustehokkaaseen kehitykseen.

Patrik Hellman
projektipäällikkö, markkinointi & logistiikka
Port of Kaskinen



Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
41/2013	14.11.2013	Itämerellisiä ajatuksia Pietarista Pirjo Tulokas, pääkonsuli, Suomen Pietarin pääkonsulaatti
34/2013	26.9.2013	Itämeri ja moraalinen saastuminen Karjalan ja koko Suomen arkkipiispa Leo
26/2013	1.8.2013	Itämeri-haaste nimeltä korruptio Erkki Laukkanen, puheenjohtaja, Transparency, Suomi
11/2013	14.3.2013	Voisi Tallinnaan mennä muutenkin kuin turistiksi Markku Mantila, päätoimittaja, Kaleva
6/2013	7.2.2013	Itämeren alueen ruokayhteistyön mahdollisuudet Johanna Mäkelä, professori, Helsingin yliopisto
1/2013	3.1.2013	Itämeren alueen jäsenvaltiot ja eurokriisi Olli Rehn, varapuheenjohtaja, Euroopan komissio
47/2012	20.12.2012	Ryöstöretkien ja kaupankäynnin meri - Itämeren kansojen seikkailut esihistoriallisella ajalla Jarl-Thure Eriksson, kansleri, Åbo Akademi
42/2012	16.11.2012	Pullopostia - Meri yhdistää Suomea ja Viroa Aleksi Härkönen, suurlähettiläs, Suomen suurlähetystö, Tallinna
37/2012	12.10.2012	Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetreit Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	Cleantechista ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
30/2012	24.8.2012	Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
7/2012	10.2.2012	Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs