

Södra berget | EU-konferens



Projektledare Per-Åke Hultstedt för NECL II är optimistisk men tror att det kommer att ta tid innan nödvändiga infrainvesteringar blir verklighet.

Krav på infrastruktur

SUNDSVALL Det går trögt att skapa infrastruktur och marknadsföra transportsystem från Ryssland genom Väster-norrland och Jämtland till norska atlantkusten.

1996 startades ett EU-projekt med länsstyrelsen i Väster-norrland som projektägare. Målsättningen var att skapa förutsättningar för en väst-östlig transportled. Det var ett Mitt-norden samarbete med Ryssland som deltagare.

I går var det slutkonferens på Södra berget för det tredje EU-projektet med samma målsättning.

De inblandade konstate-

rade att det inte har hänt särskilt mycket. Det troliga är nu att man använder resultatet för att söka ytterligare pengar från EU för att starta ett fjärde projekt.

Projektledare Per-Åke Hultstedt konstaterade att det handlar om en lång process för att nå målsättningen. Samtidigt konstaterade han att en del har hänt och kommer att hända.

- Meråkerbanan kommer att elektrifieras. Det är viktigt för att kunna köra tunga transporter till Trondheim. Diesellok klarar inte det.

Vidare lyfts det fram att ett finskt rederi har börjat

Mittnordic Green Corridor

Har haft 23 partners från Ryssland, Finland, Sverige och Norge med i projektet. I går deltog representanter från näringslivet, myndigheter och politiker. Projektet har omslutit 33 miljoner kronor. Detta har finansierats genom bidrag från EU och olika partners.

Inom ett år hoppas man få klartecken till liknande projekt med stöd från EU.

använda hamnen i Härnösand för att lossa gods från

Finland som ska vidare ut i världen.

Men det finns också en ekonomisk aspekt.

- Vi måste få till en fungerande gränsövergång till Ryssland. Det är väntetider upp till 72 timmar mellan Finland och Ryssland. Samtidigt är det för få gränsövergångar. Skulle det lösa sig kommer kapitalbindningstiden att minska med tre till fyra veckor för transporter till och från Kina. I dag går dessa via båt runt Asien.

Per-Åke Hultstedt menar att det saknas politiska beslut när det gäller infra-

struktursatsningar som sker i samarbete med olika länder.

- Varje land ser oftast till sina egna behov, vilket handlar om att blidka lokala väljare.

Argumentet för en mellankorridor är bland annat miljövinster. I stället för vägtransporter söderut ska varor transporteras tvärs över, vilket ger en kortare sträcka till in- och utskepningshamnar. Det senaste projektet är döpt till Mittnordic Green Corridor II.



Text & bild
Jan-Arne Bäckström
060-197106
janarne.backstrom@st.nu

Fler korridorprojekt längre norrut

SUNDSVALL Det är inte bara i Mittnorden som EU pumpar in pengar för att skapa en ny transportkorridor. Ytterligare två liknande projekt drivs från Västerbotten och Norrbotten.

Björn Amnow, utvecklingsansvarig för Delta Terminal AB konstaterar att Umeå kommun kommer att gå in som delägare i ett färjebolag.

- Umeå kommun har investerat 1,5 miljarder

kronor i en kombiterminal, säger han.

Det händer också saker i Väster-norrland. Delta Terminal som driver hamnarna i Söråker och Härnösand bygger nu upp en logistikpark i Torsboda.

- Vi hoppas att rederiet som trafikerar Finland, Tyskland och Härnösand marknadsför sig så det kan bli fler transporter med gods till och från Härnösand.

Under några år trafikerade en bilfärja Härnösand-Kaskö.

När det startades en bilfärja mellan Vasa och Umeå blev konkurrensen för stor. Mellan Umeå och Vasa blir det nu också en passagerarfärja.

Projektledare Per-Åke Hultstedt för NECL II i Mittnorden menar att det ena projektet inte behöver förta det andra.

- Det finns ingen järnvägsförbindelse från Umeå rakt västerut till Norge, påpekar han bland annat.

Infrastrukturstrateg Mårten Edberg i Västerbotten

pekar på att det kan finnas synergifördelar.

- Att bygga upp nya affärslogistiker tar tid, säger han och uppger att i Västerbotten har han arbetat med detta sedan 1998.

I Väster-norrland har olika EU-projekt pågått sedan 1996 för bättre förbindelser.

Umeå ser hamnen i Mo i Rana som sin norska partner medan Väster-norrland ser Trondheim som sin. Och Norrbotten Narvik där det gjorts miljardinvesteringar i en ny containerhamn.

Jan-Arne Bäckström



Björn Amnow, utvecklingsansvarig för Delta Terminal.