

Suomen Vesitiet ry järjesti mielenkiintoisen opintomatkan Perämerenkaareen

Matkalla tutustuttiin Perämerenkaareen Ruotsissa ja Suomessa, sen kehitysnäkymiin ja valtaviin investointihankkeisiin sekä niiden vaikutuksiin merenkulkuun ja logistiikkaan Pohjanlahdella.

Vesitiet ry:n järjestämään matkaan osallistui mittava joukko yhdistyksen jäseniä ja joukko alan ammattilaisia eri toimialoilta sekä virkamieskunnasta. Aitoon pohjoisen tunnelmaan pääsimme jo Oulun lentokentällä, kun pakkasta oli -14 °C ja kuulumme että ensimmäinen alus oli jumissa jäissä Kemín edustalla.



Kuva: Lauri Ojala

Pimeå ShoreLink – luvassa miljardien investointeja alueelle

Ensimmäisenä kohteena oli Piitime eli Piteån sataman toimija, satamaoperaattori ShoreLink. Isäntämme **Henrik Vuorinen** on toiminut aiemmin Luulajan eli Luleån Sataman johtajana. Nyt hän kertoi ShoreLinkin toiminnasta neljässä eri satamassa ja yhtiön omistuksesta, joka on pääosin kuntien ja asiakkaiden. Jokaisella satamalla on pääasiakkaansa teräs-, metsä-, kaivos- ja energiateollisuudesta.

Vuorisen mukaan Norrbotteniin ja Västerbotteniin tullaan investoimaan seuraavan 15 vuoden aikana 100 miljardia euroa liittyen fossiilivapaaseen toimintaan muun muassa teräksentuotannossa ja logistiikassa. Samaan aikaan tuotantokapasiteettia nostetaan useilla tuotantolaitoksilla yli 100 %. Kaikkeen tähän toimintaan tarvittaisiin 100 000 uutta tekijää vuoteen 2040 mennessä. Asunnoista on jo nyt pulaa. Nyt alueella 250 000 asukasta. Luulajan Satama hoitaa jäänmurron ja hinaukset alueella.

Fossiilittoman teräksen tuotannossa tarvitaan myös merituulivoimaa, jota suunnitellaan nyt Pohjanlahdelle kilpaa Suomen kanssa. Ruotsi uudistaa nyt myös vesivoimalaitaan. Tällä hetkellä rannikolla ei ole paljoa vesikuljetuksia, koska rekkakuljetukset ovat edullisia.

Piitimen satama-alueella näimme myös kentällä maatuulipuistojen valtavia osia.

Trafikverket avasi investointiohjelmaansa

Luulajassa meitä odotti kahvein ja kakuin Maria Öberg ja Nils Ahlm, Ruotsin Trafiksverketistä. He kertoivat investointiohjelmasta ja siitä, kuinka tärkeää liikenneinfran ja logistiikan parantaminen nyt on Pohjois-Ruotsissa. Pohjoisesta on tulossa fossiilittoman teollisuuden Hub. Nousussa ovat

terästeollisuus, vihreän energian jakelu ja akkutehdastoiminta. Näiden investointien vaikutusta liikenteen infrastruktuuriin analysoidaan. Isoimmat muutokset liikenneinfra, jotka nyt tiedetään, ovat raide- ja rekkaliikenteeseen ja rahtiliikenteeseen Luulajan satamassa.

Nyt pidetään tärkeänä aloittaa liikenneinfran kehittäminen mahdollistamaan teollisuuden investoinnit nopeutetulla aikataululla. Hankkeina Norrbottenissa ja Västerbottenissa ovat tieliikenteen parantaminen, E4 ja E10. Meriliikennettä tuetaan kahdella uudella jäänmurtaajalla ja syvemmällä väylällä Luulajan satamaan. Samaan aikaan rakennetaan raideliikennettä Pohjanlahden rannikolla ja parannetaan yhteyttä Haaparanta- Tornio.

Ruotsin Liikenne-12 ohjelmassa pidetään tärkeänä myös parantaa teiden kuntoa raskaan kaluston käyttöön. Digitalisaatio ja käyttäjän sijaintiin perustuva toiminta maantieliikenteessä kehittyä ja merenkulussa satamiin liittyvän digitaalisen tiedon jakaminen on tärkeää.

Keskusteltiin myös Eco-bonusjärjestelmästä, joka on laajentunut ja Green Shipping Corridoreista, joita on 12 potentiaalista Itämerellä ja Pohjanmerellä.

Luulajan sataman hanke, Malmporten on Ruotsin suurin ruoppausprojekti ja edellyttää myös väylän syventämistä Kvarkenin alueella. Kun hanke on valmis, Luulajan satama kapasiteetti kolminkertaistuu. Samalla hanke mahdollistaa isommat alukset, mikä tarkoittaa 40% vähemmän päästöjä ja noin 40% pienempiä kuljetuskustannuksia.



Kuva: Norrbottens Handelskammaren, Logistikdag Norr 2023

Logistikdag Norr 2023

Toisena matkapäivänä osallistuimme Luulajan Kulturhusetissa koko päivän kestäneeseen Logistics Day North -konferenssiin. Se alkoi tiistai-iltana verkottumispäivällisellä. Keskiviikkona konferenssiin osallistui 250 henkilöä. Se oli uusi osallistujien ennätys.

Aluksi Norrbotten Handelskammaren toimitusjohtaja **Linda Nilsson** toivotti konferenssilaiset tervetulleeksi. Hän totesi, että tämä Pohjois-Ruotsi on BKT:ssä maan toiseksi suurin. Hän nosti alueen merkitystä myös Suomen kannalta, sillä hän totesi, että Suomi on nyt saari ja ainoa maayhteys kulkee Ruotsin kautta. Suuria investointeja on meneillään myös Suomessa ja Norjassa.

Anna Grönlund, Hallvarsson & Halvarssonilta tarjosi globaalin katsauksen Pohjois-Ruotsissa käynnissä oleviin suuriin investointeihin. Geopoliittisen katsaus näytti Ruotsin eri maanpuolustuksellisesta perspektiivistä ja arktisen alueen merkityksestä. Puheen piti eversti **Lars Karlsson** Ruotsin puolustusvoimista. Paneelikeskustelun energiakysymyksestä kävivät läpi Uniperin **Patrik Hermansson**, **Malin Larsson** Luleå Energiltä ja **Malin Fredriksson** SSAB:ltä.

Svenska Kraftnätnin esityksessä kuultiin heidän työstään vihreän siirtymän mahdollistamiseksi työskentelemällä aktiivisesti rinnakkaisten prosessien kanssa. Puheenjohtaja **Ulrika Heie**, Valtio päivien liikenne- ja viestintävaliokunnasta puhui liikenneinfrastruktuurista, kertoen miten varmistetaan, että Norrbotten vahvistuu. Ruotsin liikenneviraston varapääjohtaja **Francisca Ramsberg** puhui Ruotsin liikenneinfrastruktuurin prioriteeteista, haasteista ja mahdollisuuksista

Rinnakkaisissa seminaareissa **Max Bjurström** Ruotsin merenkulkulaitoksesta avasi enemmän Malmporten-hanketta, Luulajan sataman ruoppausprojektia, joka on Ruotsin nykyajan suurin. **Elisabeth Sinclair** piti esityksen Pohjois-Pohjanmaan radan valmistumisesta. **Paavo Syrjö** Rakennusliitosta esitteli Suomen väyläinvestointeja ja **Tom Ekegren** Steerpropista keskittyi merenkulkuun, jäänmurtajiin ja offshore-liikenteeseen.

Päivän päätteeksi kuulumme Byggföretagenin **Anna Bromanin** puheenvuoron asuntorakentamisen tärkeydestä, vain pohjois-Ruotsissa asuntorakentaminen on kasvanut. Saimme myös kuulla Luulajan teknillisen yliopiston professorilta **Johan Sandströmin** historiallisen katsauksen siihen, miten malmiradan rakentaminen alkoi.

Tilaisuuden moderaattori **Carl Wangel**, SSAB:ltä opasti meitä turvallisesti läpi päivän ja kannusti sekä toimintaan, vastuullisuuteen että uusiin avauksiin. Lopuksi Carl Wangel varoitti passiivisuudesta, sillä se on pahin riski epäonnistumiselle ja kuluttaa rahaa.

Kooste on vapaasti suomennettu ja lisätty siihen on lisätty sisältöä Norrbotten Handelskammaren LinkedIn sivuilta, jonne myös lisätään esityksiä. [Tiivistelmä: Norrbottens Handelskammare Logistikdag Norr 2023.](#)



Haaparannan rautatieasemalla kohtaavat Suomesta tuleva raideliikenne ja Ruotsiin lähtevä eri levyisenä raideleveytenä

Ennen Suomen rajaa poikkesimme Haaparannan komealle rautatieasemalle, jossa kohtaavat Suomesta tuleva raideliikenne ja lähteen Ruotsiin menevä. Raideleveys Suomessa on 1524 mm, leveäraiteinen ja Ruotsissa 1 435 millimetriä, jota kutsutaan [normaaliraideleveydeksi](#), joka on maailmalla yleinen leveys.

Tornionjoen ylittävällä rautatiesillalla kulkee [nelikiskoraide](#), jossa lomittain ovat 1 524 mm ja 1 435 mm raideleveydet. Tätä osuutta voivat käyttää sekä suomalaiset että ruotsalaiset junat.

Valtioiden rajan ylittävässä rahtiliikenteessä rahti on [siirtokuormattava](#) suomalaisista vaunuista ruotsalaisiin tai päinvastoin.

Käytössä on myös [raideleveyden vaihtolaite](#), jolla erikoispyöräkerroilla varustettujen vaunujen raideleveyttä voidaan muuttaa junan liikuessa. Vaunuissa, joita ei ole varustettu erikoispyöräkerroilla, on pyöräkerrat vaihdettava raideleveyden vaihtuessa. (Lähde Wikipedia).



Euroopan suurin kierrätystehdas Outokummun Tornion ruostumattoman teräksen tehdas on riippuvainen merikuljetuksista

Outokumpu Shippingin toimitusjohtaja **Heikki Seppänen** esitteli Tornion Outokummun ruostumattoman teräksen tehdasta ja Røyttään Sataman toimintoja.

Pointteja hänen esityksestään:

- Outokummulla on Kemissä kromikaivos, jossa vieläkin kromimalmia kaivettavaksi. Kromi tekee teräksestä ruostumattoman.
- Tornion tehdas on aloittanut 1974
- Tornion ruostumattoman teräksen tehtaalla on Pohjoismaiden pisin rakennus ja 21 tuotantolinjaa. Sen hiilijalanjälki on laskenut 8 prosenttiin maailmanlaajuisesta keskiarvosta
- Vuonna 2025 aluetta laajennetaan edelleen
- Tehtaalla käytetään noin 90 % kierrätettyä terästä. Kierrätettyä ruostumatonta terästä käytetään myös paljon, 70 % ja sitä tuodaan mm. Hollannista, Saksasta ja Puolasta
- Jäänmurtokausi kestää yleensä joulukuun puolestavälistä toukokuulle, nyt satamasärkijä on ollut töissä jo pari viikkoa. Satama avattiin ympärivuotiselle liikenteelle 1993, 2026 satama sähköistetään
- Satamalla on 450–500 laivakäyntiä vuodessa, aluskokojen kasvaminen vaikuttaa laivakäyntien määrään
- Satama- alueella on Nesteen propaani laituri ja varasto, josta propaani kulkee tehtaalle. LNG on korvaamassa propaania.
- Satamassa sijaitsee myös LNG- terminaali – josta mm. Langh Shipin laivat tankkaavat. Kesällä bunkrataan laivat suoraan tankista ja talvella rekoilla
- Aiemmin kaikki raaka-aine alueelle kuljetettiin rekoilla ja junilla
- Kuusi laivaa ajaa linjaliikenteessä, mm. kolme Langh Shipin LNG- laivaa
- Röyttän Satamassa ei ole pulaa työntekijöistä, se on haluttu työpaikka

Yhteenvedona opintomatikasta voi sanoa, että tarvitaan suuret investoinnit teollisuuden fossiilittomaan kehitykseen. Teollisuus myös edellyttää koko logistiikkaketjun hiilineutraalisuuteen siirtymistä. Rahoitus on merkittävässä roolissa myös Ruotsissa.

Merikuljetukset ovat ympäristöystävällinen ja tehokas kuljetusmuoto, mutta vihreässä siirtymässä tulee kilpailukyvyistä pitää erityistä huolta. Ja ympärivuotinen liikenne pitää varmistaa riittävällä jäänmurtokalustolla. Vihreän sähköön tarvittavat merituulipuistot mutkistavat meriväylien käyttöä.

Yhteistyötä ja uusia toimintatapoja pitää edistää. Pohjoisen merkitystä kriittisen infran turvallisuusnäkökulmasta ei saa unohtaa tässä uudessa maailmantilanteessa. Merkittävät luonnonvarat ja investoinnit pitää turvata.

Koonnut Merja Salmi-Lindgren, matkanjohtaja