



STATSRÅDETS KANSLI



## Tillväxt från norr

Hur kan Norge, Sverige och Finland skapa  
hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien?

Rapport av en oavhängig expertgrupp



## **Tillväxt från norr**

Hur kan Norge, Sverige och Finland skapa  
hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien?

Rapport av en oavhängig expertgrupp



<b>Utgivare</b> STATSRÅDETS KANSLI		<b>PRESENTATIONSBLAD</b> 20.1.2015	
<b>Typ av publikation</b> Publikation	<b>Uppdragsgivare</b> Statsrådets kansli		
<b>Publikationens namn</b> Tillväxt från norr. Hur kan Norge, Sverige och Finland skapa hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien? Rapport av en oavhängig expertgrupp			
<b>Referat</b> Den här är en rapport av en expertgrupp utsedd av statsministrarna från Norge, Sverige och Finland i april 2014.  Anne Husebekk, rektor, Universitetet i Tromsø, Norge (anne.husebekk@uit.no) Magdalena Andersson, landshövding, Västerbotten, Sverige (magdalena.andersson@lansstyrelsen.se) Risto E. J. Penttilä, verkställande direktör, Centralhandelskammaren, Finland (risto.penttila@chamber.fi)  Norge, Sverige och Finland delar ekonomiska, miljömässiga och sociala intressen i arktiska Skandinavien. Rapporten definierar fyra drivkrafter för tillväxt och föreslår fyra verktyg som regeringarna i Norge, Sverige och Finland kan använda för att säkra hållbar ekonomisk tillväxt i de norra regionerna.  Fyra drivkrafterna: 1) LNG (Liquefied Natural Gas) och förnybara energikällor, 2) grönare gruvlösningar, 3) ökad turism, 4) is- och kallklimatteknik.  Fyra verktygen: 1) ett gemensamt regelverk, 2) en pool av kompetens och arbetskraft, 3) en långsiktig transport- och infrastrukturplan, 4) en samordnad röst i arktiska frågor.			
<b>Nyckelord</b> arktiska regionen, nordiskt samarbete, ekonomisk tillväxt			
<b>Seriens namn och nummer</b> Statsrådets kanslis publikationsserie 2/2015		<b>Språk</b> finska	<b>Sidantal</b> 44
<b>ISBN tryck</b> 978-952-287-143-5	<b>ISBN PDF</b> 978-952-287-144-2		<b>ISSN</b> 0782-6028
<b>Distribution</b> Publikationen som PDF: <a href="http://www.vnk.fi/julkaisut">www.vnk.fi/julkaisut</a> Ytterligare information: <a href="mailto:julkaisut@vnk.fi">julkaisut@vnk.fi</a>		<b>Förläggare</b> Statsrådets kansli	
<b>Layout</b> Statsrådets kansli	<b>Sekretessgrad</b> Offentlig	<b>Tryckort</b> Edita Prima, Helsingfors, 2015	



# INNEHÅLL

SAMMANFATTNING .....	7
INLEDNING .....	9
1 Fyra drivkrafter för tillväxt .....	13
1.1 Renare energi genom LNG och förnybara resurser .....	14
1.2 Grönare gruvlösningar .....	16
1.3 Ökad turism genom gemensam marknadsföring .....	18
1.4 Världsledande inom is- och kallklimatteknik .....	20
2 Fyra verktyg .....	22
2.1 Ett gemensamt regelverk .....	22
2.2 En gemensam kompetens- och arbetskraftsreserv .....	25
2.3 En gemensam långsiktig transport- och infrastrukturplan .....	28
2.4 En gemensam röst i arktiska frågor .....	33
SLUTSATS .....	36





# SAMMANFATTNING

Norge, Sverige och Finland har mycket att vinna i Arktis. Tillsammans kan våra tre länder ligga i frontlinjen för hållbar tillväxt i regionen. Samtidigt understryker klimatförändringar och andra miljöutmaningar behovet av ett närmare samarbete.

Den här är en rapport av en expertgrupp utsedd av statsministrarna från Norge, Sverige och Finland i april 2014.

Anne Husebekk, rektor, Universitetet i Tromsø, Norge (anne.husebekk@uit.no)

Magdalena Andersson, landshövding, Västerbotten, Sverige  
(magdalena.andersson@lansstyrelsen.se)

Risto E. J. Penttilä, verkställande direktör, Centralhandelskammaren,  
Finland (risto.penttila@chamber.fi)

Rapporten definierar fyra drivkrafter för tillväxt och föreslår fyra verktyg som regeringarna i Norge, Sverige och Finland kan använda för att säkra hållbar ekonomisk tillväxt i de norra regionerna. De fyra drivkrafterna är:

- 1) **LNG (Liquefied Natural Gas) och förnybara energikällor**
- 2) **grönare gruvlösningar**
- 3) **ökad turism**
- 4) **is- och kallklimatteknik.**

De fyra verktygen är:

- 1) **ett gemensamt regelverk**, vilket till exempel betyder
  - avlägsnande av gränshinder
  - samordning av byggregler
  - offentlig service utan nationsgränser
- 2) **en kompetens- och arbetskraftsreserv**, vilket till exempel betyder
  - harmonisering av utbildning och yrkeskvalifikationer inom ett antal reglerade yrken
  - test av nya innovativa lösningar inom och mellan nationella arbetsförmedlingar
  - bättre utnyttjande av befintliga nordiska utbytesnätverk och skapande av gemensamma utbildnings- och forskningsprogram

- 3) **en långsiktig transport- och infrastrukturplan**, vilket till exempel betyder
- utforskning av möjligheter till kreativ finansiering
  - intensivt samarbete för att övertyga EU-kommissionen om vikten av transportförbindelser i arktiska Skandinavien innan nätverket för TEN-T ses över 2023
- 4) **en samordnad röst i arktiska frågor**, vilket till exempel betyder
- två eller tre gemensamma policymål per år beträffande Arktis
  - ökad medvetenhet och samordnad lobbyverksamhet i Bryssel.

# INLEDNING

## Potential

Den arktiska regionen har stor potential. Stora havsområden, fantastisk flora och fauna, karg men vacker vildmark, rikliga naturresurser och nya transportkorridorer gör Arktis till en skiljelinje mellan tunga ekonomiska intressen och en djup oro för miljön. Arktiska Skandinavien är också hem för cirka fyra miljoner människor, glest spridda över hela regionen.

Norra Skandinavien är den mest utvecklade delen av Arktis. Med arktiska Skandinavien, eller Skandinavien norra regioner, menar vi länen Finnmark, Troms och Nordland i Norge, Norrbotten och Västerbotten i Sverige samt Lappland, Norra Österbotten och Kajanaland i Finland. Det finns fler städer, fler universitet, fler kulturinstitutioner och fler ungdomar i arktiska Skandinavien än i någon annan del av det arktiska området. Mot bakgrund av detta har Norge, Sverige och Finland goda förutsättningar att axla en ledande roll i utvecklingen av en miljömässigt hållbar och ekonomiskt intressant arktisk region.

För 60 år sedan låg de nordiska länderna i framkanten för regional utveckling. Viktiga exempel från den tiden är en gemensam arbetsmarknad, den nordiska passunionen osv. I dag, med nationella intressen och ekonomisk potential som förskjuts norrut, har vi möjlighet att utveckla arktiska Skandinavien till ett område för ännu djupare regionalt samarbete, för att testa smarta lösningar och att skapa en hållbar och gränsöverskridande tillväxt i norr.

## Osäkerhetsfaktorer

Potentialen för hållbar tillväxt i Arktis är stor, men det finns också betydande osäkerhetsfaktorer. Ingen vet hur snabbt trafiken genom Nordostpassagen kommer att växa. Vi känner inte tidtabellerna för stora energiprojekt. Och vi har inte klart för oss de totala effekterna av klimatförändringar på den arktiska regionen. Men sådana osäkerheter förtar inte behovet av ett närmare samarbete, snarare understryker de det. Tillsammans kommer vi att stå bättre rustade inför framtiden och vi får bättre möjligheter att hantera de utmaningar vi möter.



Strategic Environmental Impact Assessment of development of the Arctic (p. v). Arctic Centre, University of Lapland. Arctic Portal, 2014, [www.arcticportal.org](http://www.arcticportal.org).

Författarna till denna rapport anser att en hållbar ekonomisk tillväxt och utveckling av ny teknik i arktiska Skandinavien är bra för människor, samhälle och natur i hela Arktis, och att det finns en genuin tillväxtpotential i regionen.

## Behovet av samarbete

Norge, Sverige och Finland har gemensamma ekonomiska, miljömässiga och sociala intressen i arktiska Skandinavien. Samarbete mellan dessa tre länder i deras norra regioner är i dag viktigare än någonsin – detta av tre huvudsakliga skäl:

För det första är den ekonomiska tillväxten i Sverige och Finland inte tillräckligt stabil. Samtidigt förskjuts den ekonomiska tyngdpunkten norrut inom många områden som är viktiga för den nationella välfärden. Norge, Sverige och Finland och deras nordligaste regioner behöver varandra och behöver också starka drivkrafter för tillväxt.

För det andra pågår arbete med att fastställa vilka normer och regler som ska gälla för affärliv och miljöskydd i Arktis. Med gemensamma ansträngningar kan vi få stort inflytande över den arktiska regelboken. Tillsammans kan vi övertyga andra intressenter om att den framtida utvecklingen av Arktis måste baseras på principerna för öppenhet, samarbete och hållbarhet.

För det tredje lever människor i arktiska Skandinavien redan i en gränslös verklighet. Tyvärr gäller inte detsamma för nationella byråkratier, regler och förordningar. De centrala förvaltningarna bör ge de nordliga kommunerna, lokalsamhällena och ursprungsbefolkningarna ökade befogenheter – inte begränsa deras spelrum.

## Mandat

Det finns redan många väl genomarbetade och omfattande rapporter om potentialer, osäkerhetsfaktorer, utveckling och behov av samarbete i Arktis. Detta dokument är inte ett i den mängden. Vårt mål är att erbjuda en praktisk uppsättning verktyg för diskussioner om Arktis i Norges, Sveriges och Finlands regeringar. Vi har koncentrerat oss på ett fåtal uppnåbara mål. Om de tre regeringarna förbinder sig att genomföra de fyra rekommendationerna i denna rapport kommer det regionala ekonomiska samarbetet att ta stora steg framåt.

Medlemmarna i arbetsgruppen bakom denna skrivelse är dr Anne Husebekk, rektor för Universitetet i Tromsø – Norges arktiske universitet, Magdalena

Andersson, landshövding i Västerbotten, och Risto E. J. Penttilä, VD för Finlands handelskammare.

Statsministrarna i Norge, Sverige och Finland enades i april 2014 om att inrätta denna grupp med syfte att identifiera konkreta sätt att stödja hållbar tillväxt i ländernas norra regioner genom trepartssamarbete. I denna rapport kommer vi inte att redogöra för hela spektrumet av tillväxtpotential och utmaningar i de norra regionerna, utan presenterar fyra drivkrafter för tillväxt och fyra verktyg som vi anser är viktiga för att uppnå en hållbar tillväxt och bygga hållbara samhällen i norr.

Norge, Sverige och Finland har publicerat egna arktiska strategier. Även om dessa är omfattande och innehåller liknande mål är strategierna ingen garanti för likformig politik, hållbar gränsöverskridande tillväxt eller effektiv samverkan mellan de tre länderna i deras norra regioner. I denna rapport har vi försökt kombinera några av målen i de nationella arktiska strategierna och dessutom lansera nya idéer för ett närmare samarbete.

## Mål

Det slutliga målet är att skapa hållbar tillväxt och hållbara samhällen i de norra regionerna. "Hållbar tillväxt" betyder att all ekonomisk verksamhet i Arktiska beakta miljöfaktorer och respektera ursprungsbefolkningars rättigheter. "Hållbara samhällen" understryker det faktum att arktiska Skandinavien är en gästvänlig miljö för individer och familjer som önskar bo i regionen, och sådan bör den enligt författarna till rapporten också förbli.

Vi är övertygade om att en hållbar tillväxt i de nordligaste delarna av våra länder är en förutsättning för hållbara samhällen – och tvärtom. Utan investeringar och nya, växande företag inom olika branscher kommer det inte att finnas några jobb, inga hus kommer att byggas och inga förutsättningar kommer att finnas för samhällen att blomstra. Och utan blomstrande samhällen förblir vårt arktiska Skandinavien ett tomt skal, en skattkammare av resurser att utnyttja eller ett vidsträckt naturreservat av ringa betydelse för människor och utveckling utanför regionen. Om vi verkligen vill se arktiska Skandinavien som en del av våra framtida framgångar krävs både hållbar tillväxt och hållbara samhällen.

Hållbar tillväxt i norr är inte möjlig utan ett starkt politiskt engagemang från de tre regeringarna. Därför uppmanar vi regeringarna att använda verktygen i denna rapport för att stärka sitt samarbete i syfte att nå målet för hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien. Detta åtagande bör återspeglas i den nationella politiken i alla tre länder.

# 1 FYRA DRIVKRAFTER FÖR TILLVÄXT

## Av olika drivkrafter för tillväxt har vi valt ut fyra för närmare granskning

Det är lätt att identifiera de olika drivkrafterna för tillväxt i den arktiska regionen. Traditionella näringar, fiske och vattenbruk, skogsbruk, sjöfart, miljökompetens, sjöfartsindustri, olje- och gasverksamhet, förebyggande av oljeutsläpp, förnybar energi, väder- och isinformationstjänster, gruvsdrift, turism, byggnadsindustri, IT- och rymdindustri, marin bioprospektering och många andra branscher, tjänster och kompetensområden – alla dessa bidrar till att skapa ekonomisk tillväxt i arktiska Skandinavien.

I arktiska Norge är de främsta drivkrafterna relaterade till marina resurser och kolväteprodukter. I arktiska Sverige är gruvsdrift och skogsbruk de främsta drivkrafterna. I arktiska Finland är de viktigaste drivkrafterna turism och gruvsdrift. Dessutom finns det stor kompetens inom is- och kallklimatteknik i alla tre länder.

Utgående från dessa främsta drivkrafter och för att göra framställningen tydlig har vi valt fyra drivkrafter för tillväxt som enligt vår uppfattning har störst potential för att säkra hållbar tillväxt och skapa positiva spridningseffekter i regionen:

- 1) LNG och förnybar energi, med Norge i täten
- 2) grönare gruvlösningar, med Sverige i täten
- 3) ökad turism, med Finland i täten
- 4) is- och kallklimatlösningar, med spjutspetsteknik från alla tre länderna.

Vi hävdar inte att dessa fyra är de enda drivkrafter som är värda att uppmärksammas. Men det finns mycket i de utvalda drivkrafterna som övertygar, och om de utvecklas på ett ansvarsfullt sätt kommer de sannolikt att gynna andra drivkrafter som kan vara aktuella.

## Klimatförändringar som en gemensam ram

Enligt flera experter sker klimatförändringarna i Arktis två till tre gånger snabbare än det globala genomsnittet. Kampen mot klimatförändringen och anpassningen till de effekter som redan är synliga i Arktis måste ses som en avgörande operativ ram för all ekonomisk utveckling i området. Det är därför

vi inte har inkluderat klimataspekter i alla kapitlen som följer. Förutsatt att de hanteras med ansvar är alla fyra drivkrafterna för tillväxt enligt vår uppfattning kompatibla med ambitiösa mål för att minska utsläppen av växthusgaser.

## 1.1 Renare energi genom LNG och förnybara resurser

Olje- och gasfyndigheter och riklig vattenkraft har länge varit hörnstenarna för Norges ekonomiska framgångar. Framsteg inom offshoreteteknik och sjöfart kommer sannolikt att tillåta offshoreverksamhet allt längre norrut på den norska kontinentalsockeln och fortsätta att ge Norges närmaste grannar afärsmöjligheter både till havs och på land. För att skydda den känsliga arktiska naturen, bekämpa klimatförändringar och säkra en infrastruktur för hållbar energi för oss själva måste vi emellertid se bortom den traditionella utvinningen av kolväten i de norra regionerna. Hur kan vi kombinera Norges energiframgångar med de framtida energibehoven från gruvdrift, sjöfart, turism och andra växande industrier i arktiska Skandinavien på ett hållbart sätt?



Bild: Joakim Aleksander Mathisen



## Gemensam elmarknad och ökad användning av förnybara resurser

Finland, Sverige och Norge ingår redan i den gemensamma nordiska och baltiska grossistmarknaden för el, som använder norska Nord Pool Spot som handelsplats. En gemensam marknad är möjlig eftersom elsystemen i dessa länder är fysiskt sammankopplade. Nyckelprioriteringarna bör vara att utveckla den gemensamma marknaden, att säkerställa tillräcklig överföringskapacitet i elnätet och att främja produktion av förnybar energi genom gröna certifikat eller andra styrmedel i arktiska Skandinavien. Med stor vattenkraftproduktion i Nordnorge och potential för mera vindkraft i hela regionen bör arktiska Skandinavien vara på väg mot en koldioxidsnål grön ekonomi.

## Styrkor hos LNG

Ur ett klimatperspektiv betraktas naturgas fortfarande ofta som en del av problemet. Men bland fossila bränslen har naturgas den lägsta CO<sub>2</sub>-emissionen per energienhet, och naturgas i flytande form kan transporteras kostnadseffektivt över långa avstånd där det inte finns några rörledningar. Med de rikliga förnybara energikällorna i arktiska Skandinavien kan flytande naturgas (LNG) enligt vår uppfattning bli en del av lösningen – en källa till hållbar tillväxt och energisäkerhet. Den rådande prisutvecklingen tyder på att LNG också kommer att vinna i konkurrenskraft under den närmaste framtiden. Med en storskalig naturgasanläggning på Melkøya nära Hammerfest i Norge och med befintliga och planerade terminaler längs Östersjökusten finns viktiga delar av den nödvändiga infrastrukturen redan på plats.

## Gas möter malm

Bearbetning av mineralråvaror kräver mycket energi. I dag bearbetas mineralråvaror i många delar av Arktis med kol eller tung eldningsolja som energikälla. Alternativt transporteras råvarorna till andra platser för bearbetning. Vår uppfattning är att LNG i framtiden kan spela energikomponentens roll i mineralbearbetning. Detta skulle kunna skapa nya industrikuster och minska de totala utsläppen av CO<sub>2</sub> avsevärt. Forskare vid SINTEF, den största oberoende forskningsorganisationen i Skandinavien, och vid Norges teknisk-naturvetenskapliga universitet, har arbetat med sådana "gas möter malm"-koncept i många år.<sup>1</sup> Gruvdriften i arktiska Skandinavien bör utvecklas enligt sådana koncept.

1 SINTEF [<http://www.sintef.no/home/Press-Room/Research-News/Gas-plus-ore-equals-new-industry/>]

LNG är också en viktig del av olika värdekedjor, inklusive koldioxidavskiljning och lagring (CCS). Inom exempelvis den petrokemiska industrin används LNG för att tillverka plastprodukter och medicin. Finland, Norge och Sverige kunde gå i spetsen för utvecklingen av dessa värdekedjor.

## Europa och svaveldirektivet

Förutom att den kan utgöra en energikälla för det arktiska Skandinavien kan LNG i framtiden också komma att bli en viktig del av energimixen i Östersjöregionen och i hela Europa. I enlighet med EU:s svaveldirektiv kommer strängare bestämmelser om svavelutsläpp från sjöfarten att träda i kraft i början av 2015. Rederierna kan uppfylla de nya bestämmelserna genom att övergå till alternativa bränslen, som t.ex. LNG, vilket några redan har gjort. Eftersom efterfrågan på renare energikällor ökar också på land och Europas energisäkerhet börjar vara en alltmer brännande fråga kan det vara klokt att fokusera på att stärka LNG-distributionsnätet och exportkanalerna från arktiska Skandinavien mot Centraleuropa.

## 1.2 Grönare gruvlösningar

Gruvdrift är en industri med stor potential i arktiska Skandinavien. För att denna industri ska utvecklas på ett hållbart sätt måste emellertid den framtida tillväxten bygga på ny teknik och FoU, inte enbart på utvinning av råvaror. På så sätt blir branschen mindre känslig för prisfluktuationer och det blir möjligt att skapa hållbarare och mer långvariga värdekedjor.



Sverige är den i särklass största producenten av järnmalm i EU, och en av de ledande producenterna av basmetallerna koppar, zink och bly.<sup>2</sup> Gruvan i Kiruna är den största underjordiska järnmalmgruvan i världen och Aitik, två mil öster om Gällivare, är Europas största koppargruva. Tillväxten inom gruvsektorn i dag sker på områden utanför den egentliga gruvdriften, t.ex. inom konsult- och miljötjänster. Detta skapar en bred bas för nya affärsmöjligheter och anställningar.

## Lokala fördelar och nordisk tillväxt

Den Fennoskandiska urbergsskölden, som större delen av norra Skandinavien vilar på, är rik på malmfyndigheter. De nationella geologiska undersökningarna i Norge, Sverige och Finland har samlat tillförlitliga geotekniska data med vars hjälp företagen kan komma igång med sin prospektering. Det råder ett enastående investeringsklimat för prospekterings- och gruvverksamhet i arktiska Skandinavien.<sup>3</sup> Denna rikedom av råvaror och kompetens, liksom det goda investeringsklimatet, gynnar gruvsektorn i alla tre länderna. Dock tror vi att ett närmare samarbete kring regleringen av verksamheten och samarbete mellan nordiska företag skulle säkerställa att en större andel av sektorns vinster stannar i regionen.

De rika mineraltillgångarna i norra Skandinavien bör användas på ett hållbart sätt för att gynna lokalsamhällen och de norra regionernas tillväxt. I vissa områden bör kända mineralfyndigheter lämnas oexploaterade för att bevara den arktiska naturen och potentialen för turism.

<sup>2</sup> Sveriges Geologiska Undersökning [<http://www.sgu.se/en/mineral-resources/minerals-of-sweden/>]

<sup>3</sup> Fraser Institute, Survey of Mining Companies 2013 [<http://www.fraserinstitute.org/uploadedFiles/fraser-ca/Content/research-news/research/publications/mining-survey-2013.pdf>]



## Kunskapsutbyte

Miljömässig och social hållbarhet nämns som viktiga mål i alla tre länders mineralutvinningsstrategier. Gränsöverskridande samråd med lokalsamhällen, ursprungsbefolkningar, renskötare och andra intressenter före och under tillståndsprocesser anses vara viktigt. Dessa samråd bör dock kompletteras med utbyte av kunskap och erfarenheter över gränserna mellan kommuner, tillsynsmyndigheter och andra intressenter.

## Dialog

Aktörerna i branschen bör föra en öppen dialog med lokalsamhällen och med sametingen i Norge, Sverige och Finland. I utvecklingen av denna dialog bör man beakta bästa praxis i andra arktiska nationer.

Regelverket för gruvdrift i arktiska Skandinavien bör utvecklas med hänsyn till ursprungsbefolkningarnas rättigheter och de lokala invånarnas välbefinnande. Samtidigt bör alla intressenter ha i åtanke att regionen är en del av en nordisk, europeisk och global ekonomi i utveckling. Utan investeringar och växande företag inom olika branscher finns det ingen jordmån där samhällen kan blomstra i arktiska Skandinavien.

### 1.3 Ökad turism genom gemensam marknadsföring

Från midnattssol till norrsken, från hundspann till kungskrabbfiske, från Svalbard till Ishotellet i Jukkasjärvi – arktiska Skandinavien har mycket att erbjuda för turister. Turism har blivit en viktig inkomstkälla i norra Norge och Sverige – men norra Finland, med sina blomstrande skidorter och Jultomten har troligen lyckats bäst med att locka turister från hela världen. Ändå står alla tre länderna inför samma frågor: hur kan man jämna ut turistflödet över året, hur kan man uppmuntra turister att stanna längre och komma tillbaka.

## Specialiserad turism i stället för massturism

Som alternativ till massturism anser vi att många orter i arktiska Skandinavien bör fokusera på mer specifika attraktioner och målgrupper. Naturturism, sportturism, upplevelseturism, fiske, ekoturism liksom kultur- och kulturarvsturism erbjuder otaliga affärsmöjligheter som ännu inte är fullt utnyttjade. Genom att skapa regionala nav och kompletta paketresor med destinationer i alla tre länderna skulle såväl de positiva som de negativa effekterna av turismen för-

delas jämnare. Turister från tillväxtmarknader bör definieras som en speciell målgrupp och tjänster skräddarsys för dem.

### ”Besök arktiska Skandinavien”

Gemensamma marknadsföringsinitiativ har genomförts mellan olika län och kommuner i samma land, men man har aldrig på allvar prövat sådana samarbeten över de inomnordiska gränserna. Så varför inte försöka kombinera säsongsmissiga styrkor och marknadsföra arktiska Skandinavien som en helhet? En familj i Peking skiljer knappast mellan finska Lappland, svenska Lappland och Nordnorge när de planerar en resa. De ser arktiska Skandinavien som en helhet. Och det är så regionen ska marknadsföras mot dem.

Ingen enskild leverantör av specialiserade turisttjänster kan förväntas med egna krafter locka kunder från hela världen året runt. Men med en gemensam nordisk marknadsföring skulle hela regionen med framgång kunna konkurrera globalt. Ett närmare samarbete mellan företagen och de nordliga länen i Norge, Sverige och Finland inom ramen för ett gemensamt varumärke kunde stimulera affärsutvecklingen. I stället för många olika märken skulle det bara finnas ett: ”Besök arktiska Skandinavien”. Genom detta varumärke och anknyttande tjänstepaket kunde det bli enklare att få en jämn turistström till hela regionen.



Vi uppmuntrar turistföretag, landsting och andra relevanta aktörer i arktiska Skandinavien att vidareutveckla de samarbetsprojekt som avser utvecklande av ett enhetligt varumärke för hela regionen, och vi hoppas att regeringarna kommer att stödja denna typ av bred samverkan. Förutom ett varumärke bör också en gemensam webbportal för turism utvecklas. Med hjälp av en sådan skulle potentiella besökare från hela världen lättare kunna hitta de otaliga möjligheter som arktiska Skandinavien erbjuder.

## 1.4 Världsledande inom is- och kallklimatteknik

Norge, Sverige och Finland har alla liknande kompetens när det gäller sjötransport, vintersjöfart och vägunderhåll, isbrytning, offshoretillämpningar och andra lösningar inom is- och kallklimatteknik. Även om det är viktigt att företag med expertis inom dessa områden konkurrerar fritt på marknaden bör det inte vara alltför svårt att starta samriskföretag eller att förlita sig på grannländernas experter inom ett visst område för att bättre kunna koncentrera sig på ett annat område. Norge, Sverige och Finland bör inte konkurrera med utan komplettera varandra inom arktisk kompetens. Tillsammans bör länderna etablera en affärs- och forskningsmiljö som tar fram världens främsta sakkunskap inom is- och kallklimatteknik.

### Kompetenscentrum för beredskap och insatser vid oljeutsläpp i Arktis

Att etablera kompetenscentra är ett sätt att föra samman den bästa forskningen och de bästa företagen från varje land. Eftersom det för närvarande inte finns någon forskningsanläggning i världen som enbart fokuserar på oljeutsläpp i iskalla vatten, föreslår vi att det etableras ett gemensamt kompetenscentrum för beredskap och insatser vid oljeutsläpp i Arktis. Kompetenscentrumet skulle underlätta kommersiell verksamhet och öppna för större forskningsnätverk avseende beredskap och insatser vid oljeutsläpp i Arktis.

### Samarbete inom väder- och israpportering

När det gäller väder- och israpportering i Arktis finns det världsledande kompetens vid de nationella meteorologiska instituten i Finland, Norge och Sverige. Samarbetet mellan dessa institut är redan omfattande inom ramen för multilaterala forum och bilateral kontakt, men mer kunde göras när det gäller gemensamma forskningsanläggningar och sammanslagning av resurser. En idé som förtjänar att ytterligare undersökas är ett gemensamt nordiskt övervaknings- och informationssystem, baserat på BarentsWatch, Norges omfattande

övervaknings- och informationssystem som täcker stora delar av de arktiska vattnen.

## Nordiska företag bygger och underhåller vägar i hela Arktis

Det finns ett växande behov av att kunna ta sig till avlägsna områden säkert och snabbt. Därför kommer det att bli stor efterfrågan på expertis inom byggnad och vinterunderhåll av motorvägs- och landsvägsinfrastruktur i Arktis. Nordiska företag och offentliga trafikmyndigheter bör aktivt söka möjligheter till samarbete inom detta område. Arktiska Skandinavien bör sträva efter att bibehålla en säker och välfungerande väginfrastruktur inom hela sitt landområde.

I framtiden kan nordiska företag ha en viktig roll som erfarna tjänsteleverantörer och partners i byggnad och underhåll av vägar i andra polnära regioner. *Nordiskt Vägforum* (NVF) främjar sedan årtionden framsteg inom väg-, vägtrafik- och transportsektorn genom samarbete mellan nordiska yrkesaktörer. NVF skulle kunna ta på sig en ledande roll i att utveckla nordiska samriskföretag för projekt i Kanada, Ryssland och Alaska.



## 2 FYRA VERKTYG

Vi har identifierat fyra viktiga verktyg som vi anser är viktiga för att främja tillväxten i arktiska Skandinavien. Dessa verktyg bör inte ses som slutgiltiga krav inom alla områden, utan som aspekter som bör hållas i åtanke då man utarbetar regeringsprogram, prioriterar inom sektorministerier och departement och går vidare med nordiskt och bilateralt samarbete. Om regeringarna i Norge, Sverige och Finland verkligen vill understödja hållbar tillväxt i norr genom trepartssamarbete bör de koncentrera sig på att skapa:

- 1) ett gemensamt regelverk
- 2) en gemensam kompetens- och arbetskraftsreserv
- 3) en gemensam långsiktig transport- och infrastrukturplan
- 4) en gemensam röst i arktiska frågor.

De fyra drivkrafter för tillväxt som nämns ovan kommer inte att räcka till i arktiska Skandinavien om de motverkas av sådana elementära faktorer som osamordnad reglering, brist på kvalificerad arbetskraft och svag infrastruktur. Drivkrafterna kan skapa förändringstryck, men det är politikernas sak att besluta om verktygen för förändring.

### 2.1 Ett gemensamt regelverk

#### Gränshinder

Gränshinder mellan de nordiska länderna har bromsat den regionala ekonomiska utvecklingen i de norra delarna av Norge, Sverige och Finland. Även om vi en gång var pionjärer inom regional ekonomisk utveckling förefaller bristen på samordning inom sektorspecifik reglering och skillnader i nationell tillämpning av EU:s lagar ständigt skapa fler gränshinder.

Att minska antalet gränshinder har stått högt på den politiska dagordningen både i Nordiska rådet och i Nordiska ministerrådet i år. Otaliga rapporter har skrivits. Ändå ser vi ytterst få konkreta resultat, exempelvis i form av rörlighet för kvalificerad arbetskraft och möjligheter att enkelt driva ett företag i flera länder, som främjar den regionala ekonomiska utvecklingen i norr.

Att minska gränshindren är av största vikt för den ekonomiska tillväxten i arktiska Skandinavien. Det behövs mer politisk vilja, flera prioriteringar och



konkreta mål. Ett steg i rätt riktning är Gränshinderrådet, ett politiskt organ som de nordiska regeringarna inrättade i januari 2014 för att främja den fria rörligheten för individer och företag i Norden. Liksom alla nordiska initiativ bör detta arbete understödjas av klart definierade beslut med bindande tidsplaner och effektiv nationell och nordisk uppföljning.

**Vi stöder Gränshinderrådets mål att avskaffa 5–10 gränshinder per år inom områdena arbetsmarknad, socialpolitik och utbildning.**

### Samordning av byggregler

Byggbranschen är en av de sektorer som påverkas mest av gränshinder. Olika byggregler i Norge, Sverige och Finland hindrar handel över gränserna i arktiska Skandinavien. För att stödja energieffektivt byggande i de norra regionerna, för att bevara den nordiska spetskompetensen inom miljövänlig träbyggnadsteknik och för att skapa en större marknad för alla byggföretag i hela regionen



föreslår vi att de tre regeringarna ägnar särskild uppmärksamhet åt en harmonisering av byggnormerna.

Som ett alternativ till tidskrävande och problematisk harmonisering av byggnormer och lagar i respektive land **föreslår vi en helt ny uppsättning nordiska regler för energieffektiva byggnader, en uppsättning som länderna kan välja att anta och låta existera parallellt med ländernas befintliga regelverk.** Ett sådant regelverk skulle behöva vara noggrant formulerat, så att byggnader som uppförs och klassas enligt det skulle kunna godkännas i alla tre länder och därmed vinna rang över de olika nationella bestämmelserna. Här bör man också beakta det arbete som just nu bedrivs på detta område i EU.

### Offentlig service utan nationsgränser

För att skapa hållbar tillväxt och hållbara samhällen i arktiska Skandinavien måste samordningen av regelverket omfatta även andra områden än sådana som är direkt kopplade till fri rörlighet eller till företag. Till exempel måste både människor och företag som överväger att flytta till glesbygder i norr först undersöka om det finns tillräcklig offentlig service där.

Att etablera sådan service är redan i sig en stor utmaning för kommuner, regionala styrelser och olika myndigheter i alla tre länderna. Ibland kan emellertid även minimala steg mot ett koncept av gränsöverskridande gemensam service vara till nytta. Därför **rekommenderar vi att potentialen för samarbete mellan gränskommunerna i arktiska Skandinavien erkänns och stöds av de nationella regeringarna.** I stället för att satsa på nya utredningar eller centraliserad styrning bör alla tillgängliga resurser riktas mot att **stödja lokala initiativ.**

Att bo och leva i de norra regionerna ska vara säkert och attraktivt. En mycket viktig faktor i detta sammanhang är tillgång till god medicinsk vård. I glesbefolkade områden med långa avstånd är det viktigt att utveckla hälso- och sjukvård på distans med hjälp av ny teknik så att människor kan känna sig trygga i att bo och leva i norr. Inom hälso- och sjukvården kan målet med ett gemensamt regelverk betyda **nya lösningar baserade på telemedicin och e-hälsa, arbetsfördelning mellan centralsjukhusen i norr och frihet för patienter att välja närmaste sjukhus, oavsett nationsgränser.**

Universitetssjukhusen i Tromsø (Norge), Umeå (Sverige) och Uleåborg (Finland) har var för sig upptagningsområden som är för små för att upprätthålla kompetens inom högspecialiserad vård. Men om de **tre universitetssjukhusen**

**skulle inleda ett intensivt gränsöverskridande samarbete** skulle upptagningsområdet växa betydligt och vara tillräckligt för att behålla högspecialiserad vård inom arktiska Skandinavien. I samband med detta **bör regioner eller landsting i norra Norge, Sverige och Finland ges status av testområden för gränsöverskridande samarbete inom högspecialiserad vård.**

Inom sökning och räddning bör de tre länderna sträva efter **smidigare samarbete mellan offentliga larmcentraler och andra räddningstjänster i de norra regionerna.** Samutnyttjande av utrustning och övningsplatser över den finsk-svenska gränsen i Torneå-Haparanda-området är ett bra exempel på konkret samarbete mellan nationella räddningstjänster.

Polismyndigheterna i Sverige, Finland och Norge har en lång tradition av nära samarbete inom brottsbekämpning. Minskande personalresurser i kombination med stora avstånd i de nordliga glesbygderna kräver **innovativa arbetsmetoder och intensivare kontakt med kollegor över gränserna.** Samtidigt som samarbetet mellan polismyndigheterna inom arktiska Skandinavien ökar måste medborgarnas trygghet och rätt att få service på sitt eget språk garanteras.

## 2.2 En gemensam kompetens- och arbetskraftsreserv

### Brist på kompetent arbetskraft, obalans mellan de nationella arbetsmarknaderna

Trots växande industrier och ett innovativt företagsklimat råder det brist på kompetent arbetskraft i vissa delar av arktiska Skandinavien, särskilt i Nordnorge. Under de senaste åren har vakansgraden i Norge nästan alltid varit högre än i Sverige och Finland.<sup>4</sup> Samtidigt som behovet av ingenjörer, gruvpersonal, sjukvårdspersonal och elektriker ökar i norra Norge och norra Sverige fortsätter arbetslösheten att växa i norra Finland.

### Arbetskraftens rörlighet

Behovet att öka arbetskraftens rörlighet över gränserna i de norra regionerna är uppenbart. Med tanke på att vi under flera decennier har varit stolta över den fria rörligheten mellan de nordiska länderna är det pinsamt att vi fortfa-

4 Eurostat [[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/File:Job\\_vacancy\\_rate\\_2014\\_Q2.png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Job_vacancy_rate_2014_Q2.png)]

rande har nationella lagar som gör det svårt att anställa en kvalificerad yrkesarbetare från ett annat land. Ett exempel: en finsk elektriker – utbildad och kvalificerad i Finland – måste genomgå en praktikperiod på upp till 6 månader i Norge innan han eller hon kan gå ut på den norska arbetsmarknaden, medan svenska sjuksköterskor får arbeta i Norge utan ytterligare certifiering.

**Vi föreslår att regeringarna i Norge, Sverige och Finland vidtar omedelbara åtgärder för att harmonisera utbildnings- och kvalifikationsnormer inom alla reglerade yrken.** Många yrken är nationellt reglerade – särskilt i Norge. Om vi verkligen tror på idén om en gemensam nordisk arbetsmarknad bör vi sträva efter att undanröja sådana hinder. Ett system för ömsesidigt erkännande av yrkes- och kompetenskvalifikationer (*nordisk examensgiltighet*), och för att acceptera yrkesutbildningar från andra nordiska länder (*ömsesidigt erkännandet av yrkesutbildning*) är idéer som lades fram för decennier sedan, men tyvärr är de långt ifrån fullständigt genomförda. Det är viktigt att regeringarna åtar sig att snabbt förverkliga dessa idéer.

Eftersom kunskaper i svenska eller ett annat skandinaviskt språk är en central kvalifikation för många tjänster i arktiska Skandinavien **rekommenderar vi att den finska regeringen främjar undervisning i svenska inom hela utbildningssystemet, och i synnerhet vid yrkesskolor och yrkeshögskolor.** Det är värt att betona att kunskaper i det svenska språket öppnar möjlig-



heter till sysselsättning i ett område som är både geografiskt och ekonomiskt mer än dubbelt så stort som Finland.

För att öka arbetskraftens rörlighet, särskilt i norr, **föreslår vi nya innovativa lösningar inom och mellan nationella arbetsförmedlingar.** Att erbjuda arbetssökande busstransport till jobbmässor och rekryteringsevenemang i grannlandet är ett bra sätt att bli av med eventuella förutfattade meningar. Kostnaderna kan delas mellan arbetsförmedlingar, arbetssökande och de största rekryterarna. Det är också värt att pröva på personalutbyte mellan de nordligaste kontoren för nationella arbetsförmedlingar. För rekryteringsbranschen och tjänsteföretag överlag kan arktiska Skandinavien ses som en intressant och växande marknad.

Student- och forskarrörlighet, samarbete inom forskning och högre utbildning  
Förutom en rörligare arbetskraft krävs ökad student- och forskarrörlighet och mera samarbete inom forskning och högre utbildning för att skapa hållbar tillväxt i norr. Utbytesstudenter som återvänder hem för inte bara med sig kunskaper från grannlandet utan har även ett kontaktnätverk som kan hjälpa dem och deras arbetsgivare senare i arbetslivet. Forskare knyter kontakter som underlättar gemensamma projekt, finansiering och samarbete mellan offentliga och privata intressenter.

Även om de flesta universitet i Norge, Sverige och Finland ingår i åtminstone ett nordiskt utbytesnätverk, som t.ex. Nordplus, är det påfallande få studenter som flyttar mellan lärosätena. Statistiken över universitetsstudenter som reser till Finland är kanske den mest nedslående. Under 2013 valde bara 25 studenter från norska universitet och 61 från svenska att studera i Finland.<sup>5</sup> Som jämförelse – under samma år kom 1423 studenter från Tyskland, 115 från Slovakien och 332 från Nederländerna till Finland för att studera. Nordiska grannar är tydligen inte tillräckligt intressanta som utbytesdestinationer.

**Vi föreslår att universiteten i alla tre länderna bättre ska utnyttja befintliga nordiska studentutbytesnätverk** som **Nordplus**, **Nordic Five Tech** och **Nordtek**. De möjligheter till utbyten som dessa nätverk erbjuder, liksom de ökade möjligheterna att hitta arbete efter ett nordiskt utbyte, bör framhållas för alla studenter. Många utbildningar på tekniska universitet och handelshögskolor skulle kunna inkludera **en termin vid ett annat nordiskt universitet.**

5 CIMO [[http://www.cimo.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/cimo/embeds/cimowwwstructure/32240\\_7\\_Korkeakoulut\\_kohdelahtomaittain20042013.pdf](http://www.cimo.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/cimo/embeds/cimowwwstructure/32240_7_Korkeakoulut_kohdelahtomaittain20042013.pdf)]

Nordic Mining School, ett samriskprojekt mellan universiteten i Luleå (Sverige) och Uleåborg (Finland), är ett utmärkt exempel på hur man kan utveckla en lokal nordisk kunskapsbas inom gruvdrift. **Vår rekommendation är att förstärka Nordic Mining School med ett norskt universitet.** Även NordMin, ett nordiskt expertnätverk för hållbar gruv- och mineralindustri som finansieras av Nordiska ministerrådet, förtjänar fullt stöd av Norge, Sverige och Finland efter att den treåriga finansieringsperioden slutar 2015.

**Gemensamma masters-, doktors- och forskningsprogram samt gemensamma deltidsprofessorer bör inrättas till stöd för andra viktiga tillväxt drivkrafter i de norra regionerna.** Varken en nordisk energiskola, en nordisk turismskola eller en nordisk isskola har ännu etablerats. Jämförelser av innovationsprogram samt stöd för ett närmare samarbete mellan högskolor och näringsliv är avgörande komponenter för att finna ny tillväxt från norr.

## 2.3 En gemensam långsiktig transport- och infrastrukturplan

För att utnyttja den potential som de fyra ovannämnda drivkrafterna ger krävs en gemensam långsiktig transport- och infrastrukturplan. Även om det praktiska samarbetet mellan tjänstemän fungerar väl finns det en tydlig efterfrågan på fler prioriteringar och på politiskt ledarskap när det gäller att utveckla infrastrukturen i arktiska Skandinavien. Trafikförbindelserna i de norra regionerna får allt större nationell betydelse i alla tre länder, och den aspekten förtjänar därför mer uppmärksamhet från beslutsfattare i huvudstäderna.

Joint Barents Transport Plan, en transportplan som kartlägger behovet av ytterligare utredningar om trafikleder, lades fram i september 2013 av en expertgrupp utsedd av styrkommittén för Barents Euro-Arctic Transport Area. Planen ger en bra utgångspunkt för att gå vidare, men det krävs flera prioriteringar och större djärvhet. Eftersom stora infrastrukturprojekt tar år att genomföra, och eftersom de driver ekonomisk tillväxt samtidigt som de möjliggör tillväxt, kan prioriteringsplaner inte lämnas på hyllan i åratals väntan på ökande trafikvolymer eller transportbehov. **Vi uppmanar regeringarna att vidta avgörande åtgärder för att välja, planera och finansiera prioriterade infrastrukturprojekt i arktiska Skandinavien.** Denna mellanstatliga dialog och långsiktiga planering (t.ex. med sikte på 2050) ska genomföras med bred och djup kompetens och med visionär strategi.

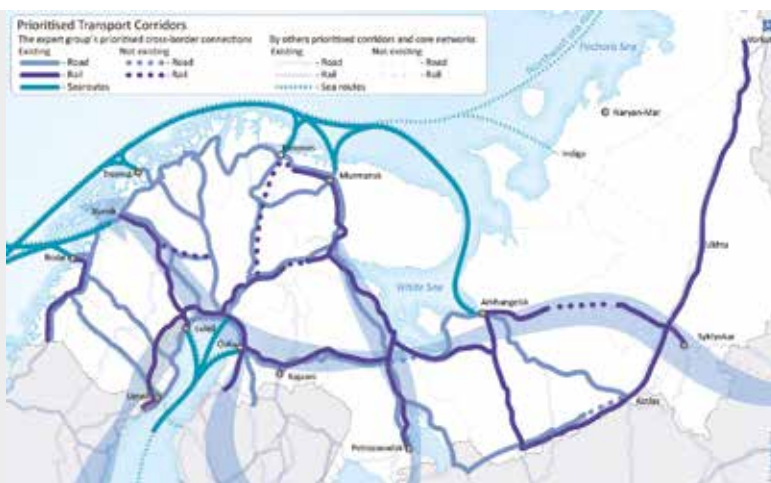
Geografiskt sett är Norge, Sverige och Finland relativt smala nord-sydligt utsträckta länder, med huvuddelen av befolkningen och den ekonomiska och

politiska makten koncentrerad i söder. Av denna orsak är de nord-sydliga trafikförbindelserna bättre utvecklade än de öst-västliga i arktiska Skandinavien. Icke desto mindre kräver den ekonomiska och sociala utvecklingen i regionen förbindelser i vardera riktningen.

## Kreativ finansiering

Alla diskussioner om gränsöverskridande infrastrukturprojekt i de norra regionerna landar förr eller senare i frågan om pengar. Finansiering är onekligen en stor utmaning, men om tillväxt verkligen förväntas från de norra regionerna får finansiering inte vara det som sätter punkt för diskussionen. I själva verket borde aktörerna inom infrastrukturplaneringen för de norra regionerna inleda varje diskussion med att ta upp frågan om finansiering. Hur kan vi marknadsföra arktiska Skandinavien som seklets investeringsmöjlighet? Hur kan vi ansluta de norra regionerna till EU:s TEN-T-planer (Transeuropeiska transportnät)? Finns det finansieringsalternativ som vi tidigare inte har beaktat?

**Vi uppmanar regeringarna i Norge, Sverige och Finland och andra intressenter i infrastrukturplanering för de norra regionerna att kartlägga möjligheterna till kreativ finansiering.** Nordiska Investeringsbanken, stödfonden för NDPTL (Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics) och andra etablerade regionala finansiärer är värdefulla samarbetspartners för finansiering av förstudier och mindre projekt, men för större projekt måste man överväga olika typer av offentlig-privata arrangemang.



BEATA's Expert Group's prioritized transport network. [http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint\\_Barents\\_Transport\\_Plan\\_2013.pdf](http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf)

Statens pensjonsfond utland (SPU), som ägs av det norska Finansdepartementet på uppdrag av det norska folket, är till sin karaktär en statlig fond med en distinkt investeringsstrategi som söker långsiktig avkastning globalt. **Det oaktat föreslår vi att regeringen undersöker möjligheten att ändra fondens förvaltningsmandat och andra regler så att fonden kan ge någon form av ekonomiskt stöd till infrastrukturprojekt i arktiska Skandinavien.**

**Vi föreslår att regeringarna i Norge, Sverige och Finland bedriver ett nära samarbete för att övertyga kommissionen och andra berörda aktörer inom EU om vikten av transportförbindelser i arktiska Skandinavien innan TEN-T Core-nätverket revideras under 2023.**

## Järnvägar

Under de senaste åren har diskussionen om transportförbindelser i arktiska Skandinavien främst kretsat kring järnvägsförbindelser. Betydelsen av den befintliga Malmbanan mellan Kiruna (Sverige) och Narvik (Norge) har betonats, och möjligheten till en järnvägsförbindelse från norra Finland till en djupvattenhamn i Norge har diskuterats intensivt. Vi vill betona att **transportnätet måste betraktas som helhet och att enighet om prioriterade sträckor måste uppnås innan diskussionen om finansiering av stora projekt kan inledas.**

Även om förbindelser till Ishavet är viktiga, uppmanar vi regeringarna i Sverige och Finland att inte glömma Botniska korridoren, som sträcker sig på både den svenska och den finska sidan av Bottenviken. Korridoren är en strategiskt viktig länk i det gränsöverskridande transportsystemet för gods i norra Europa. Att elektrifiera järnvägsförbindelsen över den finsk-svenska gränsen i Laurila-Torneå/Haparanda skulle vara ett positivt steg för hela regionen.

## Motorvägar

Särskilt med tanke på den tunga trafiken, skogsbruket, den marina industrin och turismen är det viktigt att motorvägs- och vägförbindelserna i arktiska Skandinavien förbättras. Nationella speditiönsföretag och ansvariga departement och ministerier i Norge, Sverige och Finland bör ägna särskild uppmärksamhet åt skicket på de motorvägar som används av tung trafik från alla tre länder, som exempelvis europavägen E8 från Tromsø till Finland längs den svenska gränsen. **Samarbete inom underhåll och utveckling av sådana vägar kunde övervägas.**



## Flygtrafik

Det saknas öst-västliga flygförbindelser i arktiska Skandinavien. Det tar exempelvis längre tid att flyga från Rovaniemi till Tromsø eller Luleå än det tar att flyga från Rovaniemi till Paris. Bättre öst-västliga flygförbindelser skulle gynna det regionala näringslivet, universiteten, turismen och den gränsöverskridande hälso- och sjukvården.

**Regeringarna bör uppmuntra och stödja nya regionala flyglinjer över gränserna i norr, om sådana rutter är kommersiellt bärkraftiga och önskade av regionala aktörer.** Nyligen etablerade Arctic Airlink, en flygtriangel mellan Uleåborg, Luleå och Tromsø, är ett bra exempel på ett regionalt initiativ.

## Sjötransport

Det finns fortfarande många hinder för en expansion av fraktvolymer på Nordostpassagen, exempelvis svåra naturförhållanden, bristande infrastruktur, brist på sjöräddningsberedskap och brist på oljeutsläppsberedskap. Det är viktigt för Finland, Sverige och Norge att fortsätta övervaka utvecklingen av Nordostpassagen. Expertis från de nordiska länderna anlitas redan av många fartyg som trafikerar Nordostpassagen, och i framtiden kan sådan kompetens användas för att utveckla den nödvändiga sjöfarts- och säkerhetsrelaterade infrastrukturen längs passagen.

I november 2014 antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) den internationella koden för fartyg som trafikerar polära vatten (Polarkoden) och de därav följande ändringar i den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS) genom vilka koden gjordes tvingande. Norge, Sverige och Finland bör fortsätta att förespråka ett snabbt genomförande av stränga säkerhets- och miljöföreskrifter för fartyg som trafikerar de avlägsna och karga men sårbara arktiska vattnen. **De tre länderna bör tillsammans bidra till utbildningen av kaptener och andra besättningsmedlemmar som arbetar på de arktiska farvattnen, till exempel genom att inrätta ett arktiskt maritimt kompetenscentrum.**

EU:s svaveldirektiv kan påskynda nya transportmodeller där nordliga hamnar får ökad betydelse och där det finns ett växande behov av öst-västliga förbindelser till dessa hamnar. En viktig möjlighet är transportlänken mellan Mo i Rana (Norge), Umeå (Sverige) och Vasa (Finland), där det i dag saknas en effektiv färjeförbindelse över Kvarken. **Färjeförbindelser bör prioriteras nationellt både i Sverige och i Finland.**

## Elnät

För att förbättra försörjningsberedskapen och för att möta den växande efterfrågan på energi **bör elnätet i norr utvecklas i nära samarbete mellan ansvariga myndigheter och företag i Norge, Sverige och Finland**. I dag är elnäten i många delar av arktiska Skandinavien föråldrade och ligger på relativt låga spänningsnivåer. Samarbete i att modernisera elnätet kan också främja utvecklingen av förnybara energikällor, vilken för närvarande bromsas av begränsad överföringskapacitet.

## Datakommunikation och digitala tjänster

På grund av regionens säkra och avskilda läge, tillgången till kyla och den relativt intensiva FoU-verksamheten skulle arktiska Skandinavien kunna ligga i framkanten för **utvecklandet av ledande ICT-lösningar, molntjänster och gröna datacentertjänster** för hela världens behov. Norge, Sverige och Finland bör se till att det finns nödvändig infrastruktur för denna typ av utveckling. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt samordning av frekvenser och åt fiberoptiska förbindelser över gränserna.

Det globala, satellitbaserade observationssystem som används i dag uppfyller inte framtida behov inom kommunikation och övervakning i Arktis. Till exempel finns det för närvarande liten eller ingen satellittäckning norr om den 75:e breddgraden. Att man utvecklar en satellitbaserad infrastruktur i Arktis är viktigt för säkrare navigering i arktiska farvatten, bättre kommunikation, sök- och räddningsverksamhet samt för annan maritim verksamhet. Här finns även möjligheter till ekonomisk tillväxt. Tekniskt avancerade företag och forskningsinstitutioner i Norge, Sverige och Finland bör kartlägga **nya möjligheter inom rymdindustrin**. Eftersom det redan finns ett antal multinationella forskningskluster och markstationer i arktiska Skandinavien har regionen potential att fungera som ett viktigt nav för rymdindustrin.

## Politisk nivå

De norska, svenska och finska transport- och kommunikationsministrarna träffas tämligen regelbundet i olika multilaterala forum. Trepartsmöten som fokuserar på ett specifikt ämne är dock ovanliga, och det är flera år sedan de norska och finska transportministrarna möttes bilateralt. Kommunikationsförbindelserna i arktiska Skandinavien öppnar för en sådan mångsidig tillväxtpotential att frågan är alltför viktigt för att hänskjutas till den byråkratiska nivån.

**Vi rekommenderar att transport- och kommunikationsministrarna i Norge, Sverige och Finland möts regelbundet en gång per år för att diskutera transportpolitiken i arktiska Skandinavien och den aktuella utvecklingen på andra håll i de polnära regionerna.** För att öka medvetenheten och för att hålla transportförbindelserna i de norra regionerna kvar på den nationella politiska dagordningen i alla tre länder bör de nationella delegationerna till den arktiska parlamentarikerkonferensen, tillsammans med transport- och kommunikationskommittéerna från varje parlament, organisera gemensamma seminarier där parlamentsledamöterna får information från experter och kan utbyta synpunkter på arktisk infrastruktur.

## 2.4 En gemensam röst i arktiska frågor

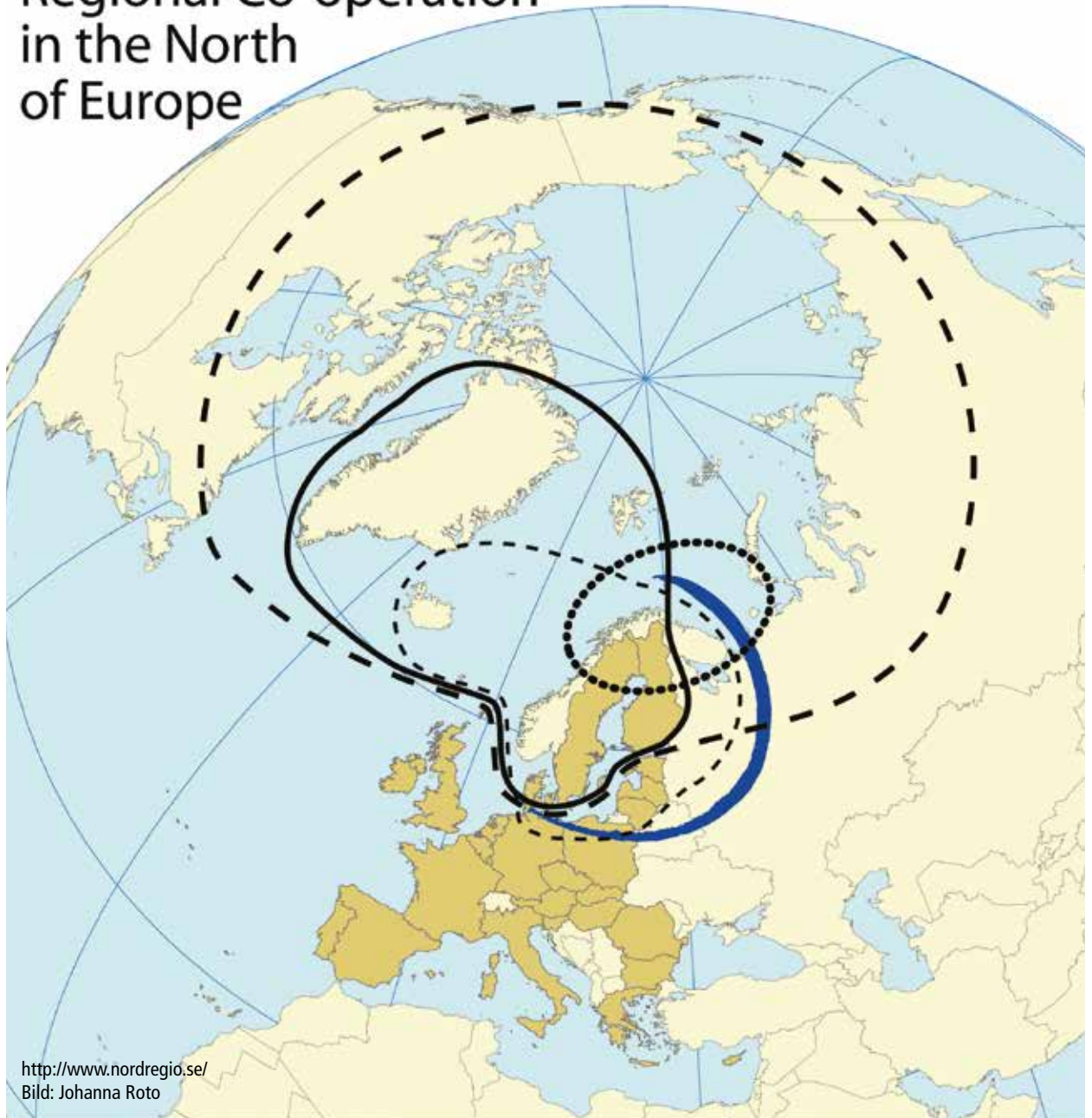
### Politisk samordning

Internationellt samarbete i Arktis sker på olika statliga och icke-statliga nivåer, i forum med varierande status och sammansättning. Mångfalden är bra på många sätt, men det överväldigande antalet samlingsorganisationer, arbetsgrupper, fonder som används för att finansiera projekt i Arktis och andra internationella aktörer och organ som är relevanta för regionen kan leda till bristande politisk samordning både inom de enskilda länderna och mellan länder med liknande mål.

**Vi uppmanar till ökad politisk samordning och till utbyte av information mellan de nordiska delegationerna i olika arktiska organisationer.** Detta kommer att stärka det nordiska inflytandet i Arktis och tillåta mer effektivt riktade nyckelbudskap. Vi rekommenderar att Norge, Sverige och Finland, tillsammans med Danmark och Island, aktivt söker vägar till effektiv politisk samordning mellan nordiska delegationer och representanter i Arktiska rådet, IMO och andra internationella organisationer som är engagerade i Arktis. I stället för en ökad arbetsbelastning för enskilda delegationer och representanter inom samordningen kan detta innebära enkla saker som **två eller tre gemensamma policymål per år**. Sådana kan avtalas till exempel inom Nordiska ministerrådet.

För att minska byråkratin och komplexiteten i det arktiska styret **bör Arktiska rådet och dess arbetsgrupper ses som det viktigaste forumet för att hantera arktiska frågor**. Samtidigt bör rådet stärkas institutionellt genom att bekräfta dess ställning som en internationell, fördragsbaserad organisation. Det nyligen inrättade Arktiska ekonomiska rådet (AEC) kan i väsentlig grad bi-

# The Geography of Regional Co-operation in the North of Europe



<http://www.nordregio.se/>  
Bild: Johanna Roto

- Nordic Council of Ministers**  
 Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden,  
 and the *autonomous territories* of Greenland, Faroe Islands and Åland
- Arctic Council**  
 Canada, Denmark, Finland, Iceland, Norway, Russian Federation, Sweden, USA
- Barents Euro-Arctic Council**  
 Denmark, Finland, Iceland, Norway, Russian Federation, Sweden, European Commission
- Council of the Baltic Sea States**  
 Denmark, Estonia, Finland, Germany, Iceland, Latvia, Lithuania,  
 Norway, Poland, Russian Federation, Sweden, European Commission

- The Northern Dimension**
- European Union**
- National boundary**

dra till den ekonomiska utvecklingen och välfärden för dem som lever i arktiska Skandinavien. **Affärsrepresentanter från Norge, Sverige och Finland bör arbeta nära tillsammans för att säkerställa att AEC främjar affärssamarbeten i polärområdet och ger rådets arbete ett affärsmässigt perspektiv på det sätt som lades fram i den arbetsgrupp som bidrog till inrättandet av det nya organet.**

## Europeiska unionen

I egenskap av viktig bidragsgivare till forskning och investeringar i den arktiska regionen, som stark förespråkare för ökade internationella insatser för att bekämpa klimatförändringar och som viktig mottagare av resurser och varor från den arktiska regionen har Europeiska Unionen mycket att vinna, och också mycket att erbjuda i det arktiska samarbetet. Sverige och Finland är medlemmar i EU, Norge kan betraktas som unionens närmaste partnerstat, och alla tre länderna har möjlighet att påverka EU:s arktiska politik. **Ökad medvetenhet och gemensam lobbyverksamhet i Bryssel bör vara en naturlig del av trions arktiska diplomati.** Tillsammans är det lättare att få EU-finansiering för viktiga forskningsprojekt och påverka utformningen av de framtida trans-europeiska näten (TEN).

**Regionala aktörer i arktiska Skandinavien bör samarbeta närmare för att samordna användningen av medel från Interreg-programmet och andra regionala program.** De norra regionerna kan också tillsammans skapa en kritisk massa för att påverka EU:s politik för Arktis utifrån sin arktiska erfarenhet och sitt behov av att övervinna utmaningar som långa avstånd, strängt klimat och glesbygd. **Nätverket Northern Sparsely Populated Areas (NSPA)**, som omfattar de nordligaste länen och regionerna i Norge, Sverige och Finland, ger röst åt dessa regionala aktörer i Europeiska unionen. Det nätverket bör stärkas.

# SLUTSATS

## Verktyg som erbjuds

I detta dokument har vi presenterat idéer som kan ligga till grund för ny tillväxt i norr. Vi har också presenterat en uppsättning verktyg som kan användas för att möjliggöra och stödja denna tillväxt. Med LNG och förnybar energi, grön gruvsdrift, hållbar turism, och världsledande is- och kallklimatteknik som de främsta drivkrafterna för tillväxt, kan arktiska Skandinavien växa till att bli den mest innovativa, arbetsammaste och miljövänligaste tillväxtregionen i Europa. Genom att samordna regleringen, skapa en gemensam kompetens- och arbetskraftsresurs, tillsammans välja prioriterade transportvägar och höja en gemensam röst i de viktigaste frågorna i Arktis, kan regeringarna i Norge, Sverige och Finland underbygga denna tillväxt och framhålla arktiska Skandinavien som en modell för regional ekonomisk integration och samarbetssträvan.

## Engagemang som förväntas

De fyra drivkrafterna för tillväxt och de fyra verktygen som vi har föreslagit i denna rapport kommer inte att ha någon relevans utan verkligt politiskt engagemang. Det räcker inte att skriva rapporter, att vara överens om behovet av samarbete eller ens att effektivisera en viss politik. I detta sammanhang krävs det ett djupt politiskt engagemang om vi ska kunna förvänta oss varaktig tillväxt för de norra regionerna. Därför föreslår vi att regeringarna i Sverige, Norge och Finland beaktar våra rekommendationer och inför vissa **samordnade mål i sina nationella politiska program**. En gemensam arktisk politik mellan de tre länderna bör inte ses som ett specialprojekt, utan som en prioritet och som en integrerad del av den nationella tillväxtpolitiken.





STATSRÅDETS KANSLI

SNELLMANSGATAN 1, HELSINGFORS  
PB 23, 00023 STATSRÅDET  
tfn 0295 16001  
fax 09 1602 2165  
julkaisut@vnk.fi  
[www.vnk.fi/julkaisut](http://www.vnk.fi/julkaisut)

ISBN Tryck 978-952-287-143-5  
ISBN PDF 978-952-287-144-2  
ISSN 0782-6028