

**Anförande vid Näringslivsseminarium i Kiruna inför invigningen av Kiruna nya järnväg: Mikael Janson, North Sweden European Office / 2012-08-30**

-----  
Tack för inbjudan!

North Sweden är Norrbottens och Västerbottens EU-kontor.

Vi är, kan man säga, Övre Norrlands ögon, öron, näsa och mun i Bryssel och arbetar utifrån perspektivet att vara EU-länken för våra huvudmän som består av de olika regionala politiska aktörerna samt universiteten och näringslivets organisationer i de båda länen.

***Vända på kartan genom samverkan och stöd från EU:s strukturfonder!***

Ett, som jag brukar uttrycka det, geografiskt område som ligger på toppen av Europa och skall befinna sig mitt i EU.

Det kan jag säga är en rätt så enkel uppgift. Om än arbetsintensiv får jag väl snabbt lägga till. Det finns få områden som växer så det knakar som vårt i ett Europa där krisen annars hänger över allt, samtidigt som vi ligger i frontlinjen för den demografiska utveckling som övriga Europa för sin del ser framför sig, med stor oro skall tilläggas. Det skapar möjligheter och tvingar fram nya lösningar.

Det är två sidor av delvis olika mynt. Därtill i en unik region med stora avstånd inom sig och till de stora marknaderna, med få människor på en stor yta, samtidigt som företagande och innovation ligger i världsklass och det som många ser som nackdelar, såsom klimatet, också används som styrkor.

Facebook-etableringen i Luleå är kanske det tydligaste senaste exemplet på det. På sitt sätt är det vår tids basindustri för den nya IT-världen. Ett annat är att vi blivit väldigt duktiga på e-hälsa, ett nödvång som blivit ett försprång.

Det skapar ett intresse i EU, som ett gott exempel för andra. Det märker vi inte minst i diskussionen om den så kallade sammanhållningspolitiken och hur vi i

norr använder EU:s strukturfonder för framtidsinriktade investeringar på ett helt annat sätt än på många andra håll.

De geografiska avstånden, men samtidigt närheten genom fåtalet människor, skapar innovationskraft och möjligheter till samverkan som är närmast unik. När vi berättar om hur toppchefer inom globala företag sitter ned med landshövdingar, nationella, regionala och lokala politiker, akademi och övriga delar av samhället för att prata regional utveckling, är det många som tappar hakan i EU-byråkratin.

Arbetet med att etablera begreppet Northern Sparsely Populated Areas för de nordliga delarna av Sverige och Norge samt Nordöstra Finland, som vi jobbar mycket med tillsammans med vår norska och finska vänner, har burit frukt. Det är ett etablerat nätverk som de som sysslar med regional utveckling i EU vet vad det är. Fortfarande slutar allt för ofta kartorna någonstans vid Gävle, så är det, resten får liksom inte riktigt plats, men det håller på att ändras. En kombination av eget målmedvetet arbete från vår sida och omvärldens ökande intresse för de nordliga områdena gör att vi hamnar på världskartan, bokstavligen.

Självklart bidrar världens ökande behov av råvaror till det. Det är inte för inte som EU:s höge representant för utrikesfrågor som det heter på EU-språk, Cathrine Ashton, var i Kiruna när hon besökte Sverige. Det är ingen tillfällighet att Norge tog USA:s utrikesminister, Hillary Clinton, till Nordnorge när hon besökte Norden. Världens blickar finns riktade mot våra områden. Vi kan också se hur det sker en förskjutning inom EU. Ett EU som försöker hitta en samlad hållning till alla de samarbeten som finns kring Arktis, Barents, Nordliga dimensionen, Östersjöstrategin, Northern Sparsely Populated Areas och allt vad det heter. Det ger en möjlighet för oss att ta plats.

Även om det säkert kommer nedgång efter uppgång, så kommer under överskådlig tid världens behov av det vi har i våra marker och skogar att ha en växande efterfrågan. Detta samtidigt som vi levererar spetskompetens inom allt fler olika fält.

## ***EU:s råvarustrategi sätter sökarljuset på Europas nordliga delar!***

EU fokuserar i sin nyligen formulerade råvarustrategi naturligtvis på tillgången på råvaror från världen runtomkring. Jag skall säga att där finns en exportmarknad med vårt världsledande kunnande inom råvaruutvinning och förädling som säkert kan göras mer av. Till det kommer det race om Arktis som är i full gång och där vi också finns mitt i den nya värld som öppnar sig. På gott och ont skall kanske tilläggas.

Därtill lyfts inom EU:s strategi i dessa frågor naturligtvis möjligheterna till mer återvinning och framtagande av alternativa material för att minska importberoendet. En sektor där vi också genom basen i råvaruindustrin har många ledande aktörer, inte minst inom forskning och utveckling.

Det finns förstås motstridiga intressen såväl inom EU som mellan EU och världen runtomkring. Och för att säga något om EU:s råvarustrategi, så är det att den är ganska pragmatisk. EU:s industri behöver råvaror: Hur och var får vi tag på dem på ett rimligt bra sätt?! Det är viktigt att Sverige med sin kunskap kan bidra till EU:s policyarbete och det välkomnas av EU:s aktörer när vi gör det. Det rentav finns ett sug efter det.

EU inser förstås också att det därtill gäller att ta vara på det som redan finns inom EU på den interna egna marknaden. Bara det faktum att 88% av EU:s järnmalmstillgång finns i detta län, Norrbotten, gör naturligtvis att blickarna riktas hit. Därtill kommer en rad andra mineraler som ständigt upptäcks nya tillgångar på och med bättre teknik och högre världsmarknadspriser blir lönsamma och möjliga att utvinna.

För att ge ytterligare skjuts i detta satsar EU kopplat till råvarustrategin på en innovationsplattform med därtill, är det tänkt, ett tiotal så kallade innovationspiloter, som i huvudsak syftar till att ytterligare spetsa EU:s kunskap, kompetens och konkurrenskraft inom råvaruutvinning och industri och att skapa mer forskning och utveckling inom hela förädlingskedjan från markutforskning och brytning till produkt. Ett ytterligare exempel på hur intensivt det nu arbetas på detta område.

När mina företrädare på North Sweden för 15 år sedan började arbeta med behovet av en råvarustrategi i Europa, så var det inget som direkt föll i god jord, även om det med tiden antogs ett så kallat råvaruinitiativ i EU. Idag är den efterföljande råvarustrategin med de aspekter jag redan omnämnt något av det hetaste som finns.

Det är mot den bakgrunden därför förstås frågor som ansvarig Kommissionär Antonio Tajani återkommande lyfter fram som en hörnpelare i EU:s tillväxtmöjligheter. Budskapet är att EU är oerhört, för att inte säga farligt, beroende av import av kritiska mineraler till sin industri. En del av vilka finns i våra områden. Därtill ser man förstås att om inte EU:s industrier får del av det vi har, så finns det andra globala växande aktörer som idag dammsuger marknaden.

### ***Europa 2020-strategin ger nya möjligheter!***

Det är samtidigt nästan så att vi får bromsa lite och peka på vikten av att se att hållbar utveckling inte bara är en fråga om tillgång på råvaror, utan också en hållbar utveckling i det omkringliggande lokalsamhället och över tid och att alla nivåer, inklusive EU, har ett ansvar för även den helheten. Det är ju det hela den så kallade Europa 2020-strategin som togs fram inom EU 2010 handlar om: Smart, hållbar och inkluderande tillväxt.

Därför kommer det också in en diskussion om social innovation i den innovationsplattform som är på gång.

Det handlar i grunden om regional utveckling och exemplet Kiruna är i det sammanhanget något unikt att visa upp. Gruvan äter sig in i staden, då tittar vi som de svenskar vi är pragmatiskt på det och samverkar kring det och bestämmer oss för att då flyttar vi hela staden och så sätts det arbetet helt sonika igång. Det är ganska unikt. Rentav väldigt unikt. Det är inte på många håll det skulle fungera på det viset. Kanske inte ens på andra håll än här. Det är också något som ger genklang.

Jag håller mig nu till den demokratiska världen, bör kanske poängteras, där beslut fattas i god demokratisk ordning.

Jag träffade i en paneldiskussion en tysk delstatsminister som var ansvarig för EU:s regionkommittés synpunkter på strukturfonder till våra områden och han hade varit i Kiruna under det svenska ordförandeskapet i EU och var eld och lågor över den framtidstro och det lokala engagemang han hade mött. Det kanske i det läget inte är helt enkelt att sälja in behovet av lite extra stödpengar till våra områden, som var ämnet för dagen, men det är svårt att inte vara lite stolt i en sådan diskussion när alla andra gjorde allt för att peka på elände och besvär utan framtidstro eller hopp eller möjliga alternativ.

Kontentan var i alla fall att EU:s politik inte handlar om kortsiktig krishantering när vi pratar EU:s budget, utan långsiktig kapacitetsuppbyggnad för regional tillväxt och vikten av att vi på den regionala nivån använder resurserna på det sättet. Att ta fasta på EU 2020-strategin om smart specialisering för att fokusera på den egna regionens konkurrensfördelar, hållbar ekologisk och samhällelig utveckling samt se till att inkludera alla medborgare i utvecklingen är då en god utgångspunkt.

Där ligger vi i norr väldigt bra till och därför är det inte i slutändan heller så svårt att få gehör för de särskilda omständigheter som finns här och kan behöva lite extra smörjmedel även från EU. Trots, eller rentav på grund av, en boomande råvarusektor så krävs det en rad andra samhällsinvesteringar för att möta de konkurrensnackdelar som finns i geografi, demografi och klimat, en slags återinvestering av det kapital som råvaruutvinningen genererar, som ofta varit det som en gång gjort att det vuxit upp samhällen här, men där pengarna oftast när det gäller inte minst glesbefolkade områden som våra går någon annanstans i brist på tillräckligt lokalt investeringskapital. Den kritiska massan saknas helt enkelt.

Att vara pragmatisk, konstruktiv och se möjligheter där andra ser problem är en många gånger i längden vinnande strategi. Det är Kiruna ett gott exempel på för EU. Det noterar också EU:s företrädare kan vi som jobbar med EU märka av. Vi ses helt enkelt som en konstruktiv partner att ha att göra med.

***Det transeuropeiska transportnätverket kopplar samman norr med söder!***

Men, ett viktigt men i sammanhanget, är förstås att inget av allt detta äger någon relevans om det inte också finns en fungerande infrastruktur. Om det inte går att ta sig till och ifrån tillgångarna, och få ut dem på marknaden, så är det ju inte så stor mening att utvinna dem. Nästan lika viktigt idag är därtill att kunna få till arbetskraftsmarknader som kan locka till sig kvalificerad personal med fungerande in- och utpendling. Som alla fungerande nätverk förutsätter det väl sammanlänkade tillräckligt kapacitetstarka stamnät med i sin tur olika matarflöden. I fysisk infrastruktur är rälsburna sådana nät närmast ofrånkomliga i det sammanhanget. Det är där järnvägssatsningar som den vi ser idag här i Kiruna är nödvändiga.

Det ser EU också, förstås, och det är därför Kommissionen lagt sitt förslag om det som kallas Connecting Europe Facility, som skall bidra till att finansiera det så kallade TEN-T-infrastruktur nätverkets olika korridorer som länkar ihop EU:s olika länder inom sig och mot världen runtomkring.

Det som blivit tydligt med de senaste förslagen som just nu förhandlas om inom EU, är strävan till att verkligen knyta ihop framförallt järnvägsflödena inom EU över nationsgränserna. Från dagens ofullständiga karta till morgondagens sammanhängande korridorer.

Medan de enskilda länderna fokuserat på sina interna förbindelser så vill EU peka på mervärdet av att bygga ihop de systemen i ett alleuropeiskt nät och framförallt bygga bort de flaskhalsar som fortfarande ofta finns vid gränserna. Det är det som är en av grundkomponenterna för att bygga bort den ännu inte helt fungerande inre marknad som i decennier varit EU:s huvudnummer att åstadkomma. Som alltid är det pengarna som är bristvaran och det kommer att bli tuffa förhandlingar mellan länderna om detta.

Det är vad den ansvarige Kommissionären Siim Kallas omnämner som ett fundamentalt skifte, från önskelistor och fragmentering till ett bindande och sammanhängande system.

Det blir inte minst tydligt för oss i norr, som tidigare inte ens fanns med på kartan. Nu är hela den så kallade Botniska korridoren, från Stockholm via Bottenviken till Helsingfors, inritad. Därtill ansluter den till Malmbanan i norr, som i EU-sammanhang är en del av den så kallade Northern Axis. En del av den nya stora värld som öppnar sig i våra områden. Men givetvis handlar det om att skapa ett stabilt fungerande system för godsflöden från gamla och nya deponier till industrierna i Central- och Sydeuropa. Att därtill skapa alternativa flöden till dagens.

Kommissionen, men kanske ännu mer Europaparlamentet, är också mycket noga med att poängtera de gränsöverskridande aspekterna, där svensk-finska gränsöverfarten är en grundbult för att ta med de nordliga järnvägarna i detta nät. Men ingen sticker förstås under stol med det underliggande behovet av fungerande godsflöden. På svensk sida är Luleå hamns möjlighet att lyftas till en så kallad "core port" och knyts till järnvägen, förutsättningen för hela den Botniska korridorens delsträckor att hamna på TEN-T-kartan.

Det är exempelvis sällan som företrädare på ansvarig nivå inom Kommissionen är så tydliga, som de var när vi i Parlamentet anordnade ett seminarium om råvaror och infrastruktur, där Kommissionens företrädare från enheten för Metaller, Mineraler och Råmaterial särskilt lyfte fram Norrbotniabanan som en de för EU absolut viktigaste delsträckorna för hållbara godsflöden i EU.

Till det skall läggas, att EU i dessa sammanhang håller sig inom sina yttre gränser, men självklart är kopplingarna till världen runt också viktig. För oss här blir det väldigt tydligt med Malmbanan, att även om EU inte kan uttala sig om mer än fram till Riksgränsen på svensk sida, så är Narvik den hamn som på andra sidan varit argumentet för att också lägga in hela Malmbanan.

Kommissionen noterar naturligtvis tacksamt det stöd som svenska och finska företrädare visat för förslaget till TEN-T. Utan den svenska regeringens positiva syn på detta hade förstås inte kommissionen kunnat lägga sitt förslag och det är givetvis något som uppskattas av EU:s ledande tjänstemän kan vi notera.



Det är viktigt att se hela flödet och hela korridorerna, inget är som bekant starkare än sin svagaste länk.

Sist, men inte minst, kan det i ett sådant här sammanhang konstateras att för nu över hundra år sedan och mer därtill byggdes Malmbanan med en imponerande beslutsförhet och fart. Kommissionens budskap och det vi kunnat utläsa av parlamentets budskap så här långt är tydligt skulle jag säga: För fortsatt tillväxt i 100 år till krävs satsningar. Höghastighetståg för persontransporter mellan Europas huvudstäder finns med i den bilden, men vi lever fortfarande på att råvaror och gods transporteras till industri och kunder på marknaderna och det är där järnvägarna i norr kommer in som en viktig pusselbit för EU.

Det är i delvis detta ljus som morgondagens invigning kan ses, med de lite bredare penseldragen utifrån diskussionerna och förhandlingar i EU just nu.