

Att sätta kurs mot framtiden

Planeringsförutsättningar och målbilder för hållbar blå tillväxt i Kvarkenområdet



Titel: Att sätta kurs mot framtiden - Planeringsförutsättningar och målbilder för hållbar blå tillväxt i Kvarkenområdet

Författare: Örjan Pettersson och Kenneth Nordberg

Utgivningsår: 2018

www.seagis.org

Att sätta kurs mot framtiden

Planeringsförutsättningar och målbilder för hållbar blå tillväxt i Kvarkenområdet

SeaGIS 2.0 partners:



Förord

Bottniska viken är en gemensam angelägenhet för Sverige och Finland. Att värna om miljön och främja hållbart användande av havets resurser är en utmaning för båda länderna. SeaGIS 2.0 har som syfte att främja hållbar användning av havsmiljön och de resurser som finns i havet. Genom samarbete över nationsgränserna stärks planering och förvaltning av kust och hav. Konkret har SeaGIS 2.0 tagit fram gränsöverskridande kartunderlag och dataanalyser, gjort geografiska konfliktanalyser, analyser av deltagande, utredningar av miljömässiga begränsningar samt beskrivningar av möjligheterna till hållbart nyttjande av kust- och havsområdet.

SeaGIS 2.0 har även som mål att skapa förutsättningar och inspirera till blå tillväxt, det vill säga att maritima näringar utvecklas i regionen. Inom projektet har det genomförts en serie av workshops och intervjuer för att sammanställa mål och visioner på regional och lokal nivå. Projektet avser även att sprida kunskap om förutsättningar och möjligheter till blå tillväxt inom projektområdet. SeaGIS 2.0 vill därigenom inspirera och vägleda havsrelaterade verksamheter till innovationer och nyföretagande i regionen. En del i det arbetet är även att stödja det pågående arbetet med havsplanering på finsk och svensk sida. En rapport av Nordberg och Pettersson (2018) belyser särskilt deltagandaspekter kopplade till kust- och havsplanering.

SeaGIS 2.0 pågår 2015-2018 och avgränsas till länen Västerbotten och Västernorrland i Sverige och landskapen Österbotten och Mellersta Österbotten i Finland. Projektet finansieras via den europeiska regionala utvecklingsfonden Interreg Botnia-Atlantica med stöd från nationella medel av Länsstyrelsen Västerbotten och Österbottens förbund. Deltagit i projektet har också Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, Forststyrelsen, Länsstyrelsen Västernorrland, Umeå universitet, Åbo Akademi i Vasa samt Mellersta Österbottens förbund.

Till projektet har en arbetsgrupp utsetts vars syfte har varit att vägleda och genomföra åtgärdsvalsstudien som redovisas i denna rapport. I arbetsgruppen har i huvudsak följande personer deltagit: Johnny Berglund (projektledare), Emma Johansson (layout mm) och Sara Israelsson (samtliga vid Länsstyrelsen Västerbotten), Karin Andersson (Länsstyrelsen Västernorrland), Ann Holm (Österbottens förbund), Hans-Göran Lax (Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten), Kenneth Nordberg (Åbo Akademi i Vasa), samt Örjan Pettersson (Umeå universitet). Förutom arbetsgruppen har projektet fått stöd av bl a: Johnny Granström (Länsstyrelsen Västerbotten), David Forslund och Åke Bengtsson (Länsstyrelsen Västernorrland), samt Christine Bonn (Österbottens förbund). Som mötesledare och processtöd har Kajsa Fasth, Sweco, fungerat. Samtliga ovanstående namngivna personer har också medverkat i arbetet med dialogmötena.

Författarna och arbetsgruppen vill särskilt tacka deltagarna i de workshopar som arrangerats, samt de personer som ställt upp i intervjuer eller på annat sätt tillhandahållit underlag av olika slag

Örjan Pettersson

Kenneth Nordberg

Sammanfattning

Havsmiljön står inför stora utmaningar. Samtidigt finns en utvecklingspotential baserat på de möjligheter som haven erbjuder. Blå tillväxt avser en långsiktig strategi för att stödja en hållbar tillväxt via havsrelaterade näringar och samtidigt hantera de miljömässiga utmaningarna. Syftet med denna rapport har varit att undersöka förutsättningar för blå tillväxt i Kvarkenområdet. Med Kvarkenområdet menas i denna rapport Västerbottens och Västernorrlands län på svensk sida och landskapen Österbotten och Mellersta Österbotten på finsk sida. Följande frågeställningar har varit i fokus: Vilka övergripande och sektorspecifika ambitioner och mål finns för blå tillväxt på internationell nivå (främst inom EU), samt på nationell och regional nivå i Sverige och Finland respektive de berörda områdena runt Kvarken? Vilka utmaningar för och möjligheter till blå tillväxt ser olika typer av aktörer verksamma i området? Vilka konkreta förslag på åtgärder, målsättningar och projekt kopplade till blå tillväxt, särskilt genom olika former av gränsöverskridande samverkan, ser dessa aktörer?

Frågeställningarna har besvarats utifrån en sammanställning av policydokument, samt en serie av dialogmöten och kompletterande intervjuer. Tyngdpunkten i denna rapport ligger på de dialogmöten som arrangerades i Umeå, Vasa och Örnsköldsvik. Till dessa möten inbjöds aktörer från en rad organiserade intressen såsom myndigheter, företag och organisationer, vilka bedömdes vara kopplade till kust- och havsmiljön i området. Genomförandet baserades på en metodik utvecklad av det svenska Trafikverket, en sk åtgärdsvalsstudie (ÅVS), men anpassades till just detta sammanhang. Projektgenomförandet kan på så sätt sägas ha varit innovativt. Avsikten med mötena var dels att informera om projektet och blå tillväxt mer allmänt, dels att fånga upp kunskap om situationen i området (behov, möjligheter, utmaningar etc), samt visioner och förslag på åtgärder kopplade till kust och hav i Kvarkenområdet. Ett särskilt intresse riktades mot att inventera idéer vilka skulle kunna bidra till gränsöverskridande erfarenhetsutbyte, samarbeten och utveckling i regionen.

De strategier som finns för utveckling kopplad till kust och hav i Kvarkenområdet följer i stor utsträckning det som lyfts fram inom EU och på nationell nivå i Finland och Sverige. Det gäller bland annat de verksamheter och aspekter vilka pekas ut som relevanta i sammanhanget, såsom sjöfart, fiske, energiproduktion och naturvård. På regional nivå finns dock få konkreta och tydliga mål direkt kopplade till blå tillväxt, men det kan i viss mån förklaras av att begreppet som sådant är relativt nytt. I styrdokument om blå tillväxt på internationell och nationell nivå finns det av förklarliga skäl verksamheter som ter sig mindre aktuella i projektområdet, antingen på grund av naturgivna förhållanden eller att de utgör tämligen marginella företeelser, åtminstone i dagsläget. Till de senare hör t ex musselodling, mineral- och sandutvinning, samt kryssningsturism. Havsbaserad vindkraft, liksom vattenbruk i form av t ex fiskodlingar ute på öppet hav, framhålls som möjligheter men för närvarande är de tekniska och ekonomiska svårigheterna för stora. I de dialogmöten och intervjuer som genomförts framkommer liknande behov, möjligheter och utmaningar som de som lyfts fram i styrdokument på internationell, nationell och regional nivå. Däremot har det lokala nyttjandet av närområdet och lokalbefolkningens syn på sin egen näromgivning kommit fram i större utsträckning i diskussionerna än vad som ofta sker på nationell nivå och i olika styrdokument.

Gruppdiskussionerna arrangerades i huvudsak utifrån ett antal teman. Dessa teman kom dock att i viss mån förändras under projektets gång och i rapporten görs en temavis sammanställning och analys som bara delvis överensstämmer med de faktiska gruppindelningarna vid de tre mötena. Nedan sammanfattas dessa teman kortfattat.

Fisket är, tillsammans med sjöfarten, antagligen den näringsverksamhet som mest intimt förknippas med nyttjande av havet. Fisk är också den kanske tydligaste ekosystemtjänsten i sammanhanget¹. Bland utmaningarna för yrkesfisket finns svårigheter att få avsättning för produkterna, problem med säl och skarv, samt miljögifter. Viktiga insatser för att utveckla näringen handlar t ex

¹ Sikfisket som en ekosystemtjänst har värderats i en annan aktivitet inom SeaGIS 2.0.

om att bredda fisket till fler arter, att jobba med konsumentupplysning, förbättra den allmänna miljösituationen i havet, samt att värna viktiga lek- och uppväxtområden för fisk. En förebild kan vara arbetet med det finska Smartfisk-konceptet. **Vattenbruk** nämns ofta som en framtidsbransch, men fiskodlingarna i närområdet för istället en tynande tillvaro. De större fiskodlingarna kommer sannolikt att avvecklas redan inom några år till följd av svårigheter att få förnyade miljötillstånd, vilket tydligt visar de målkonflikter som finns.

Sjöfarten spelar en viktig roll för näringslivet i regionen. Den tillhandahåller kostnadseffektiva och klimatsmarta transportlösningar och avlastar landbaserade transportalternativ. Den öst-västliga trafiken över Kvarken är av stor betydelse för gods- och persontransporter, samtidigt som den utgör en grundläggande förutsättning för utbyte och kontakter mellan ömse sidor. För att sjöfarten i området ska fortsätta att fungera krävs att man upprätthåller farleder, hamnar och övrig relaterad infrastruktur, inklusive isbrytning. Här finns en möjlighet att utöka samarbetet mellan svensk och finsk sida, samt finansieringslösningar tillsammans med EU. Även förkörsrätt i farleder diskuterades. **Småbåtstrafiken** (turtrafik i skärgårdarna och fritidsbåtar) ses som betydelsefull på den lokala nivån. Mindre passagerarbåtar bedöms vara nödvändig infrastruktur för att bo, besöka och bedriva verksamheter på öar utan fast förbindelse. Fritidsbåtar anses ha en stor potential att skapa ökad attraktivitet och försörjningsmöjligheter längs kusten och i skärgårdarna. De mindre hamnarna och farlederna i området spelar en central roll, liksom relaterad service, men en kartläggning av verksamheten skulle kunna stödja fortsatt planering och investeringsbeslut. Det finns goda möjligheter till gränsöverskridande samverkan och erfarenhetsutbyte, t ex utifrån Andelslaget Solruten på finsk sida och Örnsköldsviks arbete med att utveckla en "Skärgård i världsklass".

Energiproduktion är den verksamhet som upplevs mest svårbedömd. Både inom EU och nationellt i Sverige och Finland finns tydliga målsättningar om förnybar energi, särskilt vindkraft. Målsättningarna med havsbaserad vindkraft har ännu inte infriats och i gruppdiskussionerna efterlyses både framtidsbedömningar och mer småskaliga alternativ. Många idéer framförs, t ex värmepumpar, solenergi, turbiner i undervattensströmmar och algodling/biomassa, dock är det svårt att bedöma genomförbarheten. Särskilt i Vasa-trakten finns stort kunnande inom energiteknik, vilket skulle kunna göra området intressant för teknikutveckling och testning.

Besöksnäring och rekreation anses ha stor potential. Kust och hav är en tillgång för såväl rekreation som besöksnäring. Möjligheten att besöka två världs naturarv bedöms kunna locka även mer långväga internationella turister. Småskaligheten, säsongsberoendet och svårigheterna att nå ut till potentiella besökare bromsar dock utvecklingen. Besöksnäringen behöver bli bättre på att marknadsföra sig via digitala kanaler, inte minst för att locka nya grupper, samt utveckla nya produkter och säsonger. Förslag på nya säsonger är höst och vinter, medan nya produkter kan vara t ex olika typer av paket (boende, upplevelser, mat) och sk Blue care. Tänkbara förebilder finns inom det gränsöverskridande projektet Spotlight High-Low Coast. Kvarkenområdet nyttjas mycket för rekreation i form av bland annat bad, båtliv, sportfiske, jakt, motion, friluftsliv och naturupplevelser. Längs kusten finns dessutom många fritidshus. Gemensamt mellan svensk och finsk sida är en stark oro för att kunskapen om och respekten för allemansrätten har försämrats över tid, vilket bland annat medfört växande problem med nedskräpning, slitage och intrång. Förslag på åtgärder handlar om t ex utbildning och information till barn, ungdomar och övriga besökare.

Lokalbefolkningen, åtminstone delar av denna, riktar skarp kritik mot myndigheter som man inte tycker visar hänsyn för deras intressen och önskemål. Istället upplever man sig överkörd av myndigheterna, exempelvis när det kommer till naturskydd och miljöhänsyn. Särskilt på den finska sidan finns låsningar mellan lokalbefolkning och myndigheter som gör det svårt att komma vidare i många frågor.

Naturvärden diskuterades i flera sammanhang. Bland annat har det handlat om att bevara värdefulla naturmiljöer (landskap, biotoper, arter etc) och att värna viktiga ekosystemtjänster. Det finns en allmän förståelse för den känsliga miljön och naturvärden i Kvarkenområdet, samtidigt som det finns tydliga intressekonflikter. Storskalig exploatering i form av havsbaserade vindkraftsparker, samt större hamn- och turismanläggningar kan förväntas påverka naturen och landskapet avsevärt, men även muddring av farleder och längs kusten för fritidshus/-båtar mm medför ofta

miljöpåverkan. Även konflikter med besöksnäring och rekreation kan uppstå, t ex rörande skyddade områden.

Mot denna bakgrund finns ett uttalat behov av en förbättrad dialog mellan lokalbefolkning, näringsliv och myndigheter i hur man ser på såväl nyttjande som bevarande av den marina miljön i området. En möjlighet är erfarenhetsutbyte mellan myndigheter på svensk och finsk sida, samt att försöka hitta modeller och goda förebilder för hur man kan arbeta för att få en fungerande dialog. En gemensamt framtagna förvaltningsplan för säl och skarv i Kvarkenområdet skulle kunna utgöra ett pilotprojekt. Dessutom finns idéer om evenemang, aktiviteter och bildningsinsatser för att på olika sätt stimulera till samhällsengagemang för kust och hav i regionen, t ex Kvarkenmulle eller en Kvarkenvecka.

Ö-samhällen i Kvarkenområdet delar ofta en likartad situation och de önskar därför ett fördjupat samarbete och utbyte med varandra. En central aspekt är tillgänglighet, i synnerhet på öar där man är beroende av en färjeförbindelse. Besöksnäringen ses också som viktig och på flera av öarna försöker man utveckla en kombination av natur-/landskapsvård, djurhållning, lokal mat och kultur (t ex muséer). Ö-samhällena vill även utveckla gemensamma projekt. Förslagen ligger dessutom väl i linje med styrdokument som handlar om attraktivitet, välbefinnande, levande skärgårdar och ett hållbart nyttjande av kust- och havsmiljöer.

En del av förslagen rörande blå tillväxt bygger på **synergier** mellan olika intressen och verksamheter. Ett konkret förslag är att öka samarbetet mellan färjetrafiken och besöksnäringen, främst hotellen i regionen. Besöksnäringen kan också knytas närmare till fisket, t ex genom att yrkesfiskare tar med sig turister ut på havet (sk Pescaturism), att den lokalt fångade fisken serveras på restauranger eller att sportfiske kan ingå som en aktivitet att erbjuda turisterna, t ex uthyrning av fiskeutrustning, trollingfiske eller olika former av paket (resa/transport, boende, mat och aktivitet). Även djärva idéer om att ha plattformar ute till havs för att kombinera t ex energiproduktion och vattenbruk har diskuterats.

Mötena resulterade också i en lista med projektförslag, vilka redovisas nedan grovt efter teman:

- Utveckling av Smartfisk-konceptet för outnyttjade lokala fiskarter
- Utveckling av ett servicepaket för abbormetare och pilkfiskare, med fisketillstånd, avgiftsbelagd parkering och annan service
- Smartfisk som koncept för fisketurism: fiske av miljövänlig och hälsosam fisk samt Blue care (blå omsorg)
- Identifiering av fiskreproduktionsområden för havsplaneringen
- Gemensam förvaltningsplan för skarv och säl i Kvarkenområdet
- Sjömätning och kvalitetssäkring av farleder i Kvarkenområdet
- Kartläggning av farledernas användning
- Prognostisering av behov av farleder och hamnar
- Utredning av förkörsrätt i farleder
- Utredning av möjligheter till en havsplacerad elöverföringskabel längs Bottniska viken
- Utveckling av teknik för vindkraft i arktiska områden
- Pilotprojekt för testning och teknikutveckling för olika former av småskaliga energilösningar och kombinyttjade plattformar och områden
- Grundläggande fakta om besöksnäringens omfattning och betydelse i regionen
- Utveckla strategier för förbättrad fysisk tillgänglighet och digital synlighet
- Utveckla nya säsonger, särskilt vintertid, och nya produkter inom besöksnäringen
- Att få nya grupper (barn/ungdomar, invandrare, turister) att upptäcka och ta del av, men också respektera, naturen i området i enlighet med allemansrätten
- Utveckla metoder för en bättre dialog mellan myndigheter och lokalbefolkning om naturskydd och miljövård
- Tillvaratagande av lokala kunskaper för att upprätthålla ekosystem och skapa attraktivitet

- Uppmuntra lokalbefolkningen att formulera mål för framtida nyttjande och värnande av kust och hav
- Fortsatt samarbete och erfarenhetsutbyte mellan öarna, t ex för att utveckla besöksnäring, landskaps-/miljövård och matproduktion, samt museer

Det stora och breda deltagandet och engagemangen i dialogmötena tyder på att det finns ett stort intresse för att diskutera frågor rörande nyttjandet av kust och hav i regionen. Möten och intervjuer visar dessutom att det finns en potential för blå tillväxt i Kvarkenområdet. Tydligt är att blå tillväxt kan bidra till landsbygdsutveckling vid kusten och i skärgårdarna i form av företagande, sysselsättning, innovationer, förbättrad service, tillgänglighet och kommunikationer, samt attraktivitet för bofasta och besökare. Även om inte fokus har legat på konflikter och motstridiga intressen, så har flera sådana behandlats. I temagrupperna har det ofta varit livliga diskussioner mellan olika aktörer, men samtidigt funnits en förståelse för att det finns andra, ofta motstående, intressen och synsätt. Genom att delge sina uppfattningar har deltagarna också bidragit till en allmänt ökad förståelse för skilda synsätt på problem och möjligheter rörande Kvarkenområdets havs- och kustmiljöer. Även de gränsregionala inslagen med deltagare från både svensk och finsk sida har bidragit till nya perspektiv och kontakter mellan mötesdeltagarna.

Sammanfattningsvis har dialogmöten och intervjuer bidragit med många idéer och konkreta förslag vilka kan nyttiggöras i fortsatt planering och utvecklingsarbete, t ex myndighetsutövning, fysisk planering och utvecklingsstrategier i skilda geografiska kontexter och administrativa nivåer. Resultaten kan därigenom bidra till det pågående arbetet med havsplanering, samt framtida strategier för lokal och regional utveckling i Kvarkenområdet. Genomförandet av projektet kan dessutom inspirera till andra gränsöverskridande samarbeten avseende blå tillväxt och fungera som en modell för andra liknade områden inom EU. Vidare har de dialogmöten som genomförts, tillsammans med projektets slutkonferens i Vasa, utgjort arenor för att sprida information om projektet och dess resultat, samt erbjudit möjligheter att utbyta erfarenheter, diskutera åtgärder och projekt kopplade till blå tillväxt i regionen.

Innehållsförteckning

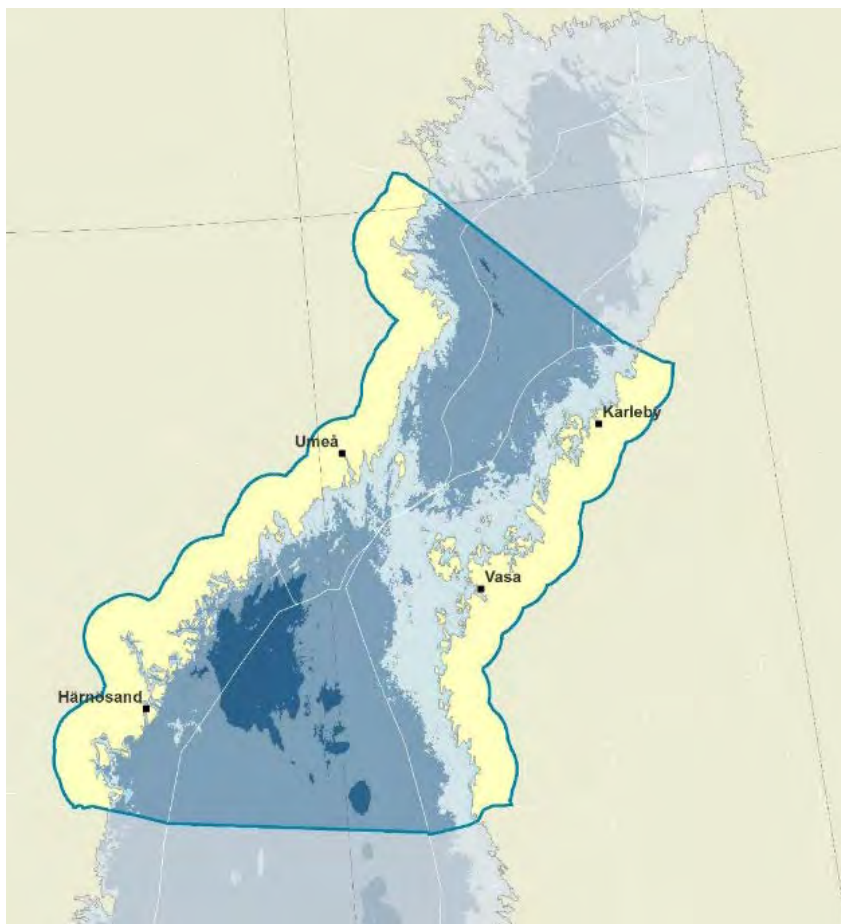
Förord	2
Sammanfattning	3
1. Inledning	8
1.1 Bakgrund och syfte	8
1.2 Kopplingar till andra projekt, åtgärder och aktiviteter	9
1.3 Disposition	11
2. Metod och genomförande	12
2.1 Fokusgrupper	12
2.2 Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och dialogmöten	13
2.3 Genomförande av dialogmöten och intervjuer	14
2.4 Analys av deltagande	15
3. Mål relaterade till blå tillväxt	16
3.1 Internationella mål	16
3.2 Nationella mål	17
3.3 Regionala mål	20
4. Resultat	22
4.1 Fiske och vattenbruk	22
4.2 Sjöfart och infrastruktur	24
4.3 Energi, främst havsbaserad vindkraft	26
4.4 Besöksnäring	28
4.5 Rekreation och naturvård	31
4.6 Ö-samhällen	33
5. Avslutande diskussion	35
5.1 Analys och slutsatser	35
5.2 Projektförslag	38
5.3 Diskussion	39
Källförteckning	41
Bilagor	43
Bilaga 1: Program och deltagarförteckning för workshop 1 (Umeå)	43
Bilaga 2: Program och deltagarförteckning för workshop 2 (Vasa)	47
Bilaga 3: Program och deltagarförteckning för workshop 3 (Örnsköldsvik)	50

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Haven är av stor betydelse för bland annat länder, företagare, ekosystemen, vår livsstil och framtid. För närvarande uppnår haven enbart en delvis god miljöstatus samtidigt som anspråken på att nyttja haven ökar. Haven, men även kusterna och skärgårdarna, utgör på så sätt också viktiga resurser för utveckling. Blå tillväxt avser en långsiktig strategi som stödjer en hållbar tillväxt via havsrelaterade näringar och samtidig hanterar de miljömässiga utmaningarna. Det kan t ex ske genom att bidra till innovationer och miljötekniska framsteg vilka främjar hållbart nyttjande av maritima resurser. Detta har bland annat uppmärksammats inom EU och nationella strategier för blå tillväxt i Finland och Sverige (Europeiska kommissionen 2012, Jord- och skogsbruksministeriet 2016, Regeringskansliet 2015).

Direktiv och mål på den nivån är dock ofta ganska allmänt uttryckta, vilket gör att det föreligger ett behov av att undersöka vilka ambitioner och målsättningar som finns på regional och lokal nivå, inte minst baserat på de mer specifika förutsättningar som finns i området. Ett sätt att göra det är att kartlägga de intressen och visioner som finns bland aktörer vilka verkar i Kvarkenområdet. Det gäller såväl myndigheter, t ex sjöfartsverk, miljövard/naturskydd och gränsbevakning, som hamnar och energiproducenter. Därtill har existerande eller potentiella offshoreverksamheter, exempelvis fiskare och turistföretagare, intressen i området. Övriga aktörer med intresse av hav och kust är bl a friluftsföreningar, båtklubbar och miljöorganisationer.



Figur 1. Karta över området som ingår i SeaGIS 2.0.

En av aktiviteterna inom SeaGIS 2.0 har som målsättning att inventera möjligheterna till blå tillväxt i Kvarkenområdet. Projektet avgränsas i formellt avseende av länen Västerbotten och Västernorrland i Sverige och landskapen Österbotten och Mellersta Österbotten i Finland (se figur 1). Fortsättningsvis kommer detta kust- och havsområde att benämnas för Kvarkenområdet (om inte annat framgår av sammanhanget), vilket då förutom Norra Kvarken även innefattar de södra delarna av Bottenviken och norra delarna av Bottenhavet i enlighet med kartan i figur 1.

Syftet med rapporten är att undersöka förutsättningar för blå tillväxt i Kvarkenområdet. I denna rapport besvaras följande frågeställningar:

- Vilka övergripande och sektorspecifika ambitioner och mål finns för blå tillväxt på internationell nivå (främst inom EU), samt på nationell och regional nivå i Sverige och Finland respektive de berörda områdena runt Kvarken?
- Vilka utmaningar för och möjligheter till blå tillväxt ser olika typer av aktörer verksamma i området?
- Vilka konkreta förslag på åtgärder, målsättningar och projekt kopplade till blå tillväxt, särskilt genom olika former av gränsöverskridande samverkan, ser dessa aktörer?

Den förstnämnda frågeställningen besvaras i huvudsak utifrån en sammanställning av policydokument genomförd under år 2016, medan de två senare främst besvaras baserat på de dialogmöten som arrangerats under 2016-2017, samt i viss mån kompletterande intervjuer under vintern 2017-2018. Tyngdpunkten ligger dock på det material som kom fram under de dialogmöten som arrangerades på tre olika platser i regionen.

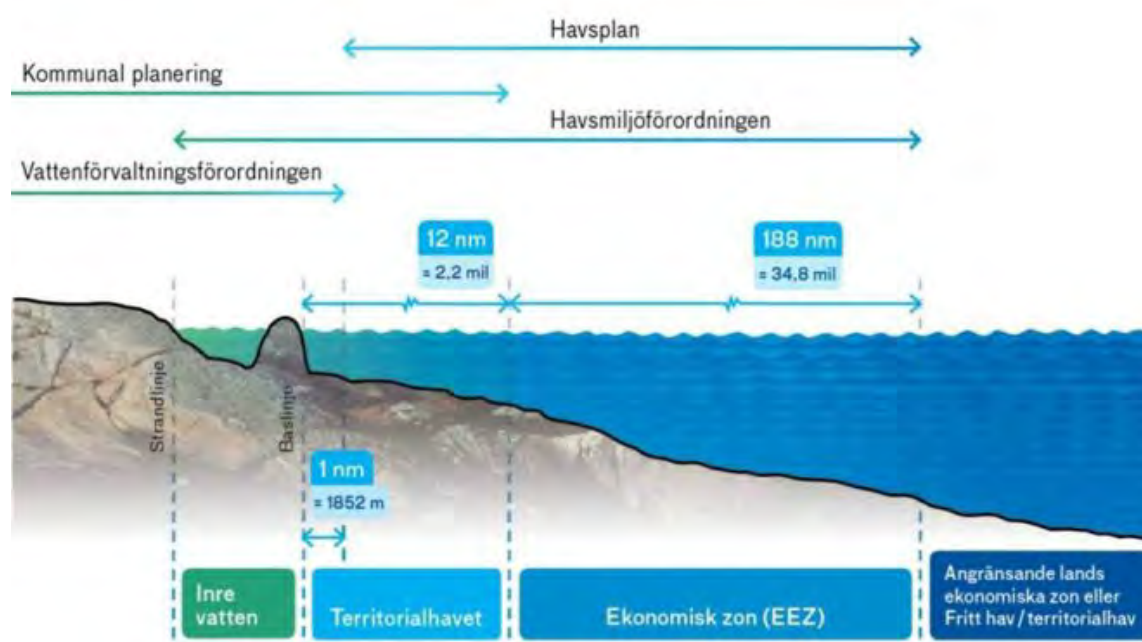
Med detta som utgångspunkt har projektet SeaGIS 2.0 inventerat verksamheter och aktörer som på något sätt är kopplade till kust- och havsmiljön i området. En lång rad aktörer har bjudits in till möten och deltagarnas synpunkter har sammanställts med en metodik som utvecklats av det svenska Trafikverket, en sk åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS grundar sig på en bred dialog som genomförs med tydliga steg och tydlig dokumentation (för en mer utförlig beskrivning av ÅVS, se Trafikverket 2012 och 2015). Metodiken är framför allt framtagen för att bidra till planering rörande utveckling av transporter och relaterad infrastruktur, varvid vissa anpassningar gjorts för att passa bättre i detta sammanhang, men i grunden har ett liknande tillvägagångssätt tillämpats. Genomförandet beskrivs mer ingående längre fram i rapporten.

En lång rad aktörer kan ha nytta av kunskaper om hur olika intressenter ser på havets nyttjande. Några av dessa är havsplanerare, havsmiljöförvaltare och näringslivsutvecklare i Finland och Sverige. Detta inbegriper exempelvis kustkommunerna och landskapsförbunden vilka arbetar med fysisk planering (t ex landskapsplaner, översiktsplaner/generalplaner och detaljplaner), men även de regionala förvaltningsmyndigheterna; länsstyrelserna i Sverige samt NTM-centralerna och Forststyrelsen i Finland. På nationell nivå finns framför allt Havs- och vattenmyndigheten i Sverige och miljöministeriet i Finland samt en rad sektorsmyndigheter inom exempelvis sjöfart, trafik, försvar, miljö och energi. Till detta kommer företrädare för näringslivsutveckling och företagande, exempelvis olika företagorganisationer och kommuner, samt regionförbund på svensk sida och landskapsförbund på finsk sida. Även forskning och utbildning på olika nivåer kan dra nytta av erfarenheter, slutsatser och rekommendationer som framkommit under projektet.

1.2 Kopplingar till andra projekt, åtgärder och aktiviteter

SeaGIS 2.0 är ett uppföljande Botnia-Atlanticaprojekt av SeaGIS (2011-2014). Det första SeaGIS-projektet syftade bland annat till att studera planeringsförutsättningarna i Kvarkenområdet, framför allt på kommunal nivå. Studieområdet var då främst kommunerna i Österbotten och Västerbotten. Huvudresultaten redovisades i en rapport av Pettersson och Andersson (2014). Vidare studerades havsmiljön i Kvarken och de juridiska förutsättningarna för havsplanering. Dessutom insamlades och bearbetades hundratals olika geografiska datalager, från översiktliga och allmänna datalager till mer detaljrika och ämnesspecifika, i karttjänsten som utvecklades särskilt för SeaGIS-projektet.

Havs- och vattenmyndigheten i Sverige ansvarar för att ta fram havsplaner med hjälp av landets kustlänsstyrelser. På den svenska sidan av Bottniska viken håller en havsplan på att tas fram, vilken berör bland annat Västerbotten och Västernorrland. Den 15 februari 2018 gick ett förslag till havsplan för Bottniska viken ut på samråd (se Havs- och Vattenmyndigheten 2018). Enligt Plan- och bygglagen (PBL) ansvarar kommunerna för att planera mark- och vattenanvändning inom den egna kommungränsen, vilket för kustkommunerna involverar havsområden ut till territorialgränsen (figur 2). Flertalet kommuner har dock främst planerat för områden närmast kusten, medan havet längre ut ofta inte planlagts i någon större utsträckning (se text Pettersson och Andersson 2014). Flera kommuner på svensk sida har under senare år inlett ett arbete med att revidera sina översiktsplaner och några av dessa har fått bidrag via KOMPIS (Kommunal planering i statlig samverkan, 2016-2018) från Havs- och vattenmyndigheten, via respektive länsstyrelse, för att stimulera till havsplanering i kommunerna. Exempel på sådana kommuner i Kvarkenområdet är Sundsvall, Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling, Robertsfors och Skellefteå.



Figur 2. Schematisk bild av svensk havsplanering.

För finskt territorialvatten tillämpas markanvändnings- och bygglagen. För Österbotten och Mellersta Österbotten innebär det att marina vatten ut till den ekonomiska zonen regleras i landskapsplaner och kommunala planer. De finska havsplanerna täcker således från kusten och ut till den ekonomiska zonens yttre gräns.

I februari 2017 anordnade Kustaktionsgruppen, vilken är en av tio LAG-grupper i Finland som förvaltar medel från Europeiska havs- och fiskerifonden (EHFF), ett seminarium i Vasa med rubriken: "Hur kan vi stärka fiskerinäringen kring Bottniska viken?". SeaGIS 2.0 deltog i seminariet vars målsättning var att konkretisera nya projektidéer och skapa nya samarbetsmöjligheter för att stärka fiskerinäringen. Under seminariet anordnades tre dialogtillfällen med olika fokusområden. Den första dialogen fokuserade på akvaponik, den andra på vattenkvalitetsfrågor och den tredje på "Blue care".

Inom ramen för SeaGIS 2.0 arrangerades också en workshop med fokus på deltagande, vilken redovisas i Nordberg och Pettersson (2018). Temat för mötet var den planerade världsarvsvägen, vars syfte är att öka tillgängligheten runt Replot utanför Vasa (se även Ramboll 2015), exempelvis genom att underlätta för transporter mellan Björkö och Klobbskat-Vistan. Ett tjugotal personer, främst fastboende i närområdet och fritidshusägare, deltog i workshopen.

1.3 Disposition

I nästa kapitel presenteras metod och genomförande av framför allt åtgärdsvalsstudien inom Sea-GIS 2.0. Tredje kapitlet ägnas åt en genomgång av målsättningar och strategier kopplade till blå tillväxt på först internationell nivå, därefter nationell nivå för Finland och Sverige, samt avslutningsvis på regional nivå i projektområdet runt Kvarken. I det fjärde kapitlet presenteras temavis de synpunkter och förslag som framförts i dialogmöten och intervjuer med olika intressenter. Redovisningen är i huvudsak grupperad efter teman som behandlats; sjöfart, fiske, energi, besöksnäring, rekreation och naturvård, samt ö-samhällen. Avslutningsvis summeras och diskuteras resultaten i kapitel 5. Program samt deltagarförteckning för de genomförda dialogmötena finns redovisade i bilagor i slutet av rapporten.

2. Metod och genomförande

Tidigt i projektet bestämde sig arbetsgruppen för att använda en metodik benämnd åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och som tagits fram och använts av svenska Trafikverket (Trafikverket 2012 och 2015). Arbetsprocessen har i grova drag utgått ifrån åtgärdsvalsmetodiktens fyra faser *initiera*, *förstå situationen*, *pröva tänkbara lösningar* och *forma inriktning och rekommendera åtgärder* (figur 3). För en mer detaljerad beskrivning av arbetssättet hänvisas till Trafikverket (2012 och 2015).



Figur 3. Trafikverkets åtgärdsvalsmetodik för transportrelaterade projekt.

2.1 Fokusgrupper

Metodiken kan liknas vid fokusgrupper, vilka bland annat används i forskningssammanhang (Denscombe 2011). Fokusgrupper innebär att en grupp med personer bjuds in till ett möte där man gemensamt ska diskutera något ämne. Diskussionerna leds av en moderator som initierar och leder diskussionerna. Mötet inleds vanligen med någon form av stimulus, t ex en muntlig presentation, filmsekvens eller liknande, vilket skapar en utgångspunkt för diskussionerna. Till skillnad från intervjuer med en person åt gången blir interaktionen mellan deltagarna viktig. Därigenom kan såväl samsyn som motstridiga uppfattningar och till och med konflikter uppmärksammas. Samtalen kan också leda till en bättre förståelse för olika ståndpunkter och argument, samt bakomliggande resonemang. Samtidigt får deltagarna en möjlighet att kommentera och bemöta andra deltagares synpunkter. Viktigt är att moderatören håller samtalen fokuserade runt det aktuella ämnet, samt tillser att diskussionerna förs på ett respektfullt sätt och att alla deltagare får möjlighet att komma till tals.

Det finns för- och nackdelar med stora respektive små gruppstorlekar, men ofta rekommenderas att gruppen består av ca 6-9 deltagare. Det är angeläget att det finns tillräckligt med tid för att hinna diskutera igenom olika ståndpunkter, men alltför långa möten kan medföra att deltagarna blir trötta och tappar fokus, så ett riktmärke för en fokusgrupp kan vara ca 1½-2 timmar. Samtalen spelas vanligen in för att forskaren i efterhand ska kunna sammanställa och analysera vad som tagits upp i mötet. Det ger också en möjlighet att följa upp interaktionen mellan deltagarna. Inbjudna personer kan vara olika eller lika, bekanta med varandra eller aldrig ha träffats förut, det beror lite på sammanhanget och vad man vill ha ut av fokusgruppen. Däremot behöver det finnas någon slags relation till ämnet som ska behandlas för att det också ska bli en givande diskussion.

2.2 Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och dialogmöten

Mötena inom ramen för en ÅVS kan på så sätt ses som en serie av fokusgruppsmöten, där gruppen träffas vid mer än ett tillfälle. Åtgärdsvalsstudien har genomförts via tre dialogmöten i form av workshops som har handletts utifrån ovanstående arbetsprocess. Deltagarna vid de olika träffarna finns redovisade i bilaga 1-3. Efter genomförd workshop har materialet sammanställts och analyserats, samt legat till grund för nästa tillfälle. Huvudsakliga resultat och slutsatser har redovisats i korta rapporter som lagts ut på projektets hemsida och skickats med e-post till deltagarna inför nästföljande möte.

Före mötena hade projektgruppen identifierat ett stort antal myndigheter, organisationer, föreningar och företag på olika sätt verksamma i studieområdet. Avsikten var att få en så bred spridning som möjligt med representanter från många olika håll och med viss geografisk spridning. Utifrån den budget som fanns avsatt inom projektet och baserat på erfarenheter från andra åtgärdsvalsstudier uppskattade projektgruppen att det vore ekonomiskt möjligt och praktiskt genomförbart att arrangera tre möten och till vart och ett av dessa tillfällen inbuda ett fyrtiotal deltagare. Gemensamma möten skulle arrangeras på båda sidor om Kvarken, i synnerhet eftersom man såg det som befrämjande att ta del av varandras erfarenheter och synpunkter på svensk och finsk sida. Presentationer och diskussioner genomfördes i huvudsak på svenska. Lunch och fika tillhandahölls kostnadsfritt för alla under mötena. Även resa och boende för deltagare från andra sidan Kvarken ersattes av projektet. Resor inom landet betalades i huvudsak av deltagarna själva eller deras uppdragsgivare. Vidare utgick ingen ersättning för förlorad arbetstid. Utifrån dessa förutsättningar får det breda deltagandet och engagemanget sägas vara tillfredsställande.

Av förklarliga skäl tackade dock inte alla ja till inbjudan. En bidragande orsak är att inte alla har möjlighet att vika en hel dag, eller om man behövde resa över Kvarken två dagar. Av det skälet gick också inbjudningar ut till fler än 40 aktörer och personer. I viss mån skedde kompletterande inbjudningar inför nästkommande möten. En annan vanlig erfarenhet är att antalet deltagare minskar allteftersom, vilket också skedde under denna serie av dialogmöten. En anledning till att utebli kan vara att man inte tycker att mötena är givande eller att man anser att man vid ett tidigare möte fått möjlighet att framföra och fått gehör för sina synpunkter. En och annan uteblev av mer praktiska skäl, t ex förhinder i form av sjukdom, krock med andra möten, svårigheter att resa mm. En del av representanterna deltog i alla eller två av mötena, medan andra bara deltog vid ett tillfälle.

Baserat på de båda första mötena valde projektgruppen att till det tredje, och sista, tillfället bjuda in deltagare till en ny tematisk grupp med fokus på ö-samhällen i regionen. Framför allt kunde de bidra med synpunkter baserade på egna erfarenheter av att bo och verka i en skärgårdsmiljö. Värt att notera är också att en del personer kunde passa in under flera roller och i olika temagrupper, t ex som tjänsteman vid myndighet och lokalbefolkning eller som fiskare/ turismföretagare och fastboende i skärgården etc. Rent allmänt hade många deltagare flera kopplingar till kust och hav, även fastän man i gruppdiskussionerna framför allt representerade ett av dessa intressen.

Träffarna har haft liknande upplägg varje gång. De deltagare som har behövt resa över Kvarken har anlänt eftermiddagen/kvällen innan och haft någon form av förmöte på färjan, t ex med presentationer av projektet SeaGIS 2.0, läget inom havsplaneringen och att deltagarna presenterat sig för varandra, samt eventuella studiebesök och presentationer på platsen för mötet, vilka på ett eller annat sätt knutit an till temat blå tillväxt. Själva dialogmötet har ofta inletts med en kort presentation av läget i projektet och avsikten med workshopen. Bortsett från det ville arbetsgruppen att diskussionerna skulle vara tämligen förutsättningslösa och inte i någon större utsträckning styrda av de direktiv och mål som lanserats på EU-nivån, samt nationellt och regionalt i Finland och Sverige. De tematiska gruppdiskussionerna har varvats med presentationer av verksamheter med koppling till blå tillväxt, t ex sjöfart/rederi, tillverkning, besöksnäring, kommuner etc. Efter ett eller två diskussionspass har grupperna redovisat vad man kommit fram till inför hela gruppen och viss tid har också funnits för övergripande frågor och kommentarer.

För varje temagrupp utsågs en facilitator (jfr moderator i en fokusgrupp), vanligtvis en person som på ett eller annat sätt varit involverad i projektgruppen, vars uppgift var att leda diskussionerna i gruppen. De tematiska gruppdiskussionerna dokumenterades genom att anteckningar förts, vanligen har också ljudupptagningar gjorts, samt genom att man samlat in eller på annat sätt följt upp gruppens arbete, t ex via post-it-lappar eller fotograferat av noteringar på whiteboard. Materialen har därefter legat till grund för de sammanställningar och analyser som gjorts av forskarna som deltagit i projektet. Resultat och rekommendationer som presenteras i denna rapport kommer också framför allt från dessa underlag, tillsammans med den målbildsanalys som genomförts utifrån dokument och myndighetshemsidor. Preliminära resultat från dialogmötena har presenterats inför nästa möte i form av en kort sammanfattning som distribuerats till deltagarna och publicerats via projekthemsidan. I samband med det har också möjligheter till att komma med kommentarer funnits. Vid det tredje mötet (4 maj 2017 i Örnsköldsvik) gjordes också en redovisning av projektets resultat så långt och vid slutkonferensen (13 mars 2018 i Vasa) summerades huvudresultaten från dialogmötena.

2.3 Genomförande av dialogmöten och intervjuer

Första dialogmötet, workshop 1 hölls i Umeå den 9 juni 2016 och syftade till att förstå situationen i Kvarkenområdet. Under dialogtillfället identifierades behov och intressen i området varav en gemensam målbild för framtida planering formulerades. Workshopsdeltagarna delades in i mindre grupper utifrån fyra teman; *energi och vindkraft*, *fiske och vattenbruk*, *sjöfart och infrastruktur* samt *besöksnäring, naturvård och rekreation*. I bilaga 1 presenteras de 42 deltagarna och programmet för detta tillfälle.

Det andra dialogmötet, workshop 2, hölls i Vasa den 15 november 2016 och syftade till att föreslå åtgärder och tänkbara lösningar. Innan grupparbetena startade genomfördes ett antal presentationer från näringslivet och organisationer inom projektets arbetsgrupp (för program och deltagarlista, se bilaga 2). Workshopsdeltagarna delades in i fem tematiska grupper; *energi och vindkraft*, *fiske och vattenbruk*, *sjöfart och infrastruktur*, *besöksnäring*, samt *naturvård och rekreation*. Att det blev fem grupper berodde främst på att vid första tillfället blev gruppen som diskuterade besöksnäring, naturvård och rekreation så pass stor att det var svårt att hinna igenom diskussionspunkterna och låta alla komma till tals. Till andra mötet valde man därför att istället forma två grupper; en med tyngdpunkt på besöksnäring och en med fokus på naturvård och rekreation. Av naturliga skäl kom dock diskussionerna i de båda grupperna att delvis gå in i varandra eftersom temana är närliggande.

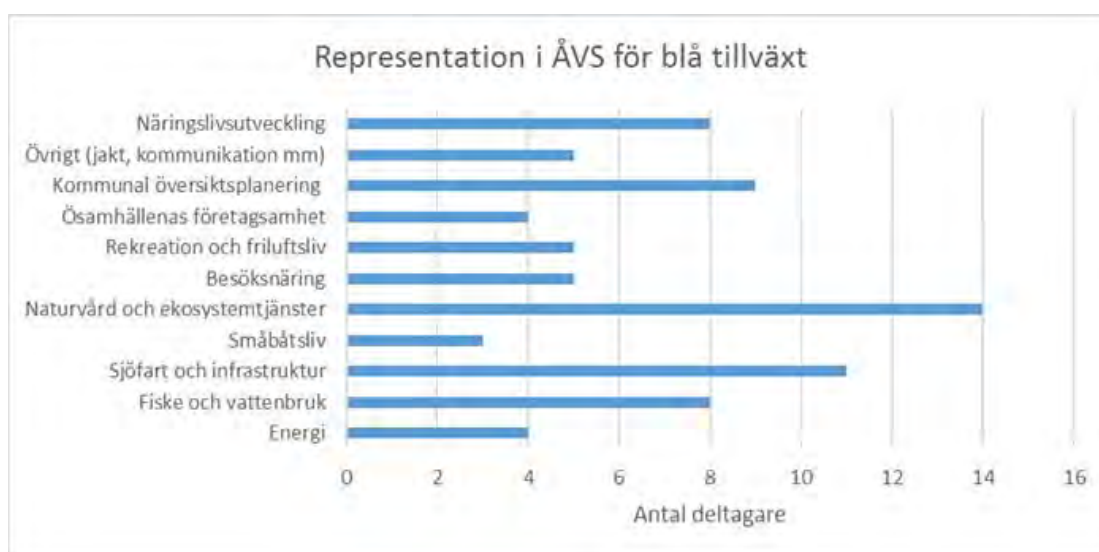
Det tredje dialogmötet, workshop 3, genomfördes i Örnsköldsvik den 4 maj 2017. I bilaga 3 redovisas mötesprogrammet och de 27 deltagarna. Tillfället syftade främst till att forma inriktningar och rekommendationer till framtida planering och åtgärder i Kvarkenområdet. I likhet med övriga möten genomfördes ett antal presentationer från näringsliv och projektets arbetsgrupp. Vidare presenterades en sammanställning och en analys av tidigare dialogmöten som grund till de slutliga gruppdiskussionerna. Syftet var att säkerställa att samtliga workshopsdeltagare hade fått ta del av alla temagruppernas upplevda behov, målbilder och förslag på åtgärder.

Mötesdeltagarna delades in i fyra tematiska grupper; *Energi*, *Sjöfart och infrastruktur*, *Besöksnäring*, *naturvård och rekreation* respektive *Ö-samhällen*. Den sistnämnda var en ny grupp, även om ett par av representanterna/ombuden varit med vid tidigare möten. Fiske och vattenbruk utgick på grund av för få deltagare och av samma skäl slogs temagrupperna om energi/ vindkraft och sjöfart/infrastruktur samman till en grupp. I praktiken kom dock enbart sjöfartsrelaterade frågor att diskuteras i gruppen. Under workshopen diskuterades även förslag till en prioriteringsordning av de rekommenderade åtgärderna. Det bör dock noteras att grupperna hunnit lite olika långt i arbetet med att formulera mål och förslag på åtgärder och tänkbara projekt.

Målet med dialogmötena har varit tvåfaldigt. Ett av målen har varit att samla in och sammanställa berörda aktörers behov och intressen. Det andra målet har varit att skapa en arena för dialog mellan företagare, entreprenörer, organisationer och myndigheter från båda länderna. Under åtgärdsvalsstudiens gång visade det sig emellertid att vissa typer av aktörer inte deltagit i mötena i någon större utsträckning, varvid projektgruppen bestämde att det också borde göras några kompletterande intervjuer med utvalda aktörer. En del hade varit inbjudna till möten, men avstått att delta. Intervjuerna genomfördes under vintern 2017/18 och företogs vanligen via telefon. Fokus i dessa intervjuer låg på att inventera möjligheter till blå tillväxt. Bland de kontaktade fanns representanter för *vindkraft*, *sjöfart/hamnar*, *vattenbruk* och *organisation för Kvarkensamarbete*, samt *sportfiske*-, *jakt*- och *friluftsföreningar*. Även i dessa fall har det varit svårt att få respons från näringslivet, medan representanter för myndigheter och organisationer låtit sig intervjuas i större utsträckning. De synpunkter som framförts i intervjuerna redovisas tillsammans med övrigt material under respektive tema. Insamlat material kommer även att ligga till grund för fortsatta analyser och vetenskapliga publikationer.

2.4 Analys av deltagande

Sammantaget har 13 personer deltagit under samtliga dialogmöten och 14 personer har deltagit under två av dessa. Naturvård, sjöfart och infrastruktur samt kommunal översiktsplanering är de sektorer/intressen som har haft flest antalet deltagare i åtgärdsvalsstudien (figur 4). Däremot har det varit mycket begränsat deltagande från energisektorn, särskilt från privat näringsliv (främst vindkrafts företag), vilket även kommenteras längre fram. Deltagandeaspekter har även analyserats och diskuterats inom ramen för en annan rapport från projektet (se Nordberg och Pettersson2018).



Figur 4. Diagram över antal deltagare i åtgärdsvalsstudien och vad de representerar.

I samband med mötena gjordes också utvärderingar för att se om deltagarna ansåg att träffarna varit givande och fungerat som önskat. Över lag var kommentarerna mycket positiva, dock fanns återkommande önskemål om att få mer tid för diskussioner i de tematiska grupperna. Det var viktigt att förmedla till deltagarna att de synpunkter som framförts inte med automatik kommer att medföra åtgärder, utan snarare föras vidare genom projektet till berörda myndigheter och dessutom kommuniceras vidare genom projektets försorg, bland annat via denna rapport. Resultaten har också presenterats vid projektets slutkonferens med totalt ca 100 deltagare och videoinspelning från konferensen finns tillgänglig via projektets hemsida (www.seagis.org) och Youtube. Projektgruppens förhoppning är att resultat och rekommendationer ska komma till användning som underlag för framtida beslutsfattande, formulerande av målsättningar framför allt på lokal och regional nivå, samt stimulera näringslivet till blå tillväxt.

3. Mål relaterade till blå tillväxt

Arbetet med att verka för ett långsiktigt hållbart nyttjande av haven utgår från ett flernivåsystem och beslut fattade på internationell, nationell och regional/lokal nivå. I de följande avsnitten sammanfattas en del av de målsättningar och riktlinjer som finns på olika nivåer, framför allt baserat på olika styrdokument och hemsidor av berörda myndigheter. Tyngdpunkten ligger på de målbilder som finns för blå tillväxt och i viss mån havsplanering på såväl internationell och europeisk nivå som på nationell och regional nivå.

Inledningsvis behandlas internationella mål, främst upprättade av Förenta nationerna (FN) och Europeiska unionen (EU), därefter de nationella i Sverige och Finland, innan de mer regionala och lokala målsättningarna på ömse sidor i Kvarkenområdet sammanfattas. Avsikten med genomgången är också att på så sätt få en bakgrund till de synpunkter och målbilder som framkommit vid dialogmötena och intervjuerna.

3.1 Internationella mål

I internationella sammanhang har mycket uppmärksamhet riktats mot problem kopplade till havsmiljön, t ex överutnyttjande och miljögifter. Först och främst FN:s arbete mot *hållbar utveckling* inom ramen för Agenda 21 och Milleniemålen, har lyft upp frågorna på global nivå. Under senare tid har *Agenda 2030* fört fram havsrelaterade frågor, i synnerhet via delmål 14 som beaktar hav och marina resurser (United Nations 2015). Förutom miljöproblematiken, inklusive de sårbara ekosystemen, framhålls behoven att mer kunskap och skyddade områden, men också att havet utgör grunden för många näringar och människors försörjning. FNs medlemsländer, däribland Finland och Sverige, har förbundit sig att verka för att målsättningarna i Agenda 2030 uppnås.

På motsvarande sätt har havsrelaterade frågor legat högt på Europeiska unionens agenda under 2000-talet (Havs- och vattenmyndigheten 2016). *Havsmiljödirektivet* från 2008 syftar till att värna och skydda havsmiljön i EUs medlemsländer och målsättningen är att alla havsområden i EU ska uppnå god kemisk och ekologisk status senast 2020 (Ramdirektivet om en marin strategi, 2008/56/EG). Ett led i att uppnå det är också *Havsplaneringsdirektivet* från 2014 där EU-länderna ska ta fram havsplaner senast 2021. I direktivet betonas dessutom vikten av gränsöverskridande samarbeten. Relevans har även de äldre habitat- och fågelskyddsdirektiven (t ex Natura 2000), vattendirektivet (berör t ex kustvattenområden) och Östersjöstrategin. Betydelsen av dessa poängteras även i EUs strategi för biologisk mångfald vilken antogs 2011 och där en del av målsättningarna rör hav, fiske mm. EU understryker därmed betydelsen av biologisk mångfald och fungerande ekosystem vilka i sin tur utgör grunden för en lång rad ekosystemtjänster. EUs svaveldirektiv antogs 2012 för att minska utsläppen av svavel från sjöfarten inom europeiska farvatten, men grundas i en internationell överenskommelse några år tidigare. För Östersjön har man antagit särskilt strikta begränsningar.

Tydligast kopplad till blå tillväxt är emellertid ”Blue Growth Strategy” som presenteras i *Blå tillväxt – möjligheter till hållbar tillväxt inom havs- och sjöfartssektorn* (Europeiska kommissionen 2012). Målsättningen är att med havet som resurs bidra till en hållbar utveckling där nyttjandet av haven och näringar kopplade till havet ska bidra till tillväxt inom EU, bland annat i termer av sysselsättning och innovationer, men utan att för den skull medföra negativa konsekvenser för havsmiljön. Strategin grundar sig i tre komponenter. Den första komponenten syftar till att utveckla sektorer som främjar arbetsmarknaden och tillväxt, såsom akvakultur, kustturism, marinbiologi och förnybar energi. Den andra komponenten avser ökad kunskap inom fysisk havsplanering, medan den tredje komponenten ska öka det gränsöverskridande samarbetet mellan länder. I EUs blå tillväxt-strategi listas en lång rad verksamheter av relevans, samtidigt som kommissionen pekar ut några särskilt viktiga områden såsom blå energi (t ex havsbaserad vindkraft), vattenbruk, havets mineralresurser, blå bioteknik, samt havs-, kust- och kryssningsturism. Strategin knyter dessutom mer allmänt an till Europa 2020-arbetet med att skapa utveckling och tillväxt i EU.

3.2 Nationella mål

De nationella målsättningarna i både Sverige och Finland utgår i stor utsträckning från EUs direktiv och strategier. Inledningsvis presenteras nationella mål kopplade till svenska förhållanden.

Sverige

Utgångspunkten är den övergripande maritima strategin och dokument kopplade till den pågående svenska havsplaneringsprocessen. Av central betydelse i ett svenskt sammanhang är också miljö kvalitetsmålen, varav flera är viktiga att beakta i planering av havs- och kustområden. Målsättningarna i de svenska styrdokumenterna är ganska allmänt hållna och anger oftast en riktning, snarare än klart specificerade mål vilka ska vara uppnådda vid en viss tidpunkt. Undantag finns, exempelvis för andelen skyddade marina områden. Dessutom är målen ofta just nationella och med tanke på att förutsättningarna är så pass olika i skilda havsområden, så kan det ibland vara svårt att avgöra relevansen för ett visst havsområde, i synnerhet i Bottniska viken där förhållandena många gånger avviker kraftigt från övriga havsområden.

Målen för blå tillväxt i Sverige finns redovisade i regeringens inriktningsdokument *”En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö”* från 2015, där visionen formuleras: ”Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.” (Regeringskansliet 2015 s.3). I den maritima strategin betonas havets betydelse för en hållbar utveckling och potential för tillväxt, men att det också finns en rad utmaningar kopplade till havet, inte minst miljömässiga. För att betona betydelsen av att nyttja havets resurser på ett hållbart sätt lyfter man fram tre likställda perspektiv; *hav i balans, konkurrenskraftiga maritima näringar, samt attraktiva kustområden*. Den svenska regeringen vill därigenom säkerställa fundamentala ekosystemtjänster så att de kan bidra till de maritima näringarnas utveckling, ta tillvara marknadsmöjligheter och samtidigt göra det fortsatt attraktivt att vistas i och leva i landets kustområden. I den maritima strategin betonas bland annat miljö kvalitetsmålet ”Hav i balans samt levande kust och skärgård”, behovet av kunskap och innovationer för att ta tillvara havets potential och stärka företagens konkurrenskraft, internationella samarbeten samt betydelsen av planering, regelverk och fungerande tillståndsprocesser. Ett antal branscher lyfts särskilt fram, exempelvis transporter/sjöfart, energi, livsmedel, maritim teknik, samt rekreation och turism.

Under senare år har processen med att ta fram statliga svenska havsplaner pågått och tidiga utkast har presenterats för berörda myndigheter, kommuner och organisationer. Syftet med de tre havsplanerna, en för respektive havsområde (Västerhavet, Egentliga Östersjön och Bottniska viken) är att redovisa olika intressen och ställningstagande avseende dessa. I mitten av februari 2018 gick ett förslag för Bottniska viken ut på samråd (Havs- och vattenmyndigheten 2018). Värt att notera är dock att de svenska havsplanerna inte innefattar de mer kustnära vatten vilka även fortsättningsvis kommer att falla under det ”kommunala planmonopolet”.

Planeringsmål

- God havsmiljö och hållbar tillväxt

Skapa förutsättningar för:

- Regional utveckling
- Marin grön infrastruktur och främjande av ekosystemtjänster
- Hållbar sjöfart
- God tillgänglighet
- Utvecklad energiöverföring och förnybar energiproduktion i havet
- Ett hållbart yrkesfiske
- Försvar och säkerhet

Skapa beredskap för:

- Framtida utvinning av mineraler och koldioxidlagring
- Framtida etablering av hållbart vattenbruk

Figur 5. Planeringsmål för den svenska havsplaneringen.

Källa: Havs- och vattenmyndigheten (2016)

Havs- och Vattenmyndigheten (2016) har i sin *Färdplan havsplanering* redovisat tio planeringsmål (se figur 5), varav en del av dessa knyter an till den maritima strategin och miljömålen, framför allt ”Hav i balans samt levande kust och skärgård”. Även här fastslås att havsplaneringen ska bidra till tillväxt, men att den ska vara hållbar och inte påverka havsmiljön negativt. Av de mål som är tydligt kopplade till blå tillväxt finns bland annat utveckling av maritima näringar, regional och lokal utveckling längs kusterna, att natur- och kulturvärden ska betraktas som resurser för t ex turism, rekreation och regional identitet. Dessutom finns planeringsmål relaterade till sjöfart och tillhörande infrastruktur, förnybar energi, samt yrkesfiske och vattenbruk.

Den svenska havsplaneringen ska vidare beakta och bidra till en lång rad andra nationella målsättningar, t ex inom områden som rör miljö, transport, energi, friluftsliv, folkhälsa, försvar, jämställdhet, näringsliv, regional utveckling och landsbygd. Av utrymmesskäl är det svårt att gå in i mer detalj på dessa. Värt att notera är dock att nyare användningsområden, t ex energi (främst havsbaserad vindkraft), naturvård och turism/rekreation, ofta har tydligare målsättningar jämfört med traditionella sektorer som t ex fiske och sjöfart. Bland de mer tydligt specificerade ambitionerna kan nämnas att skyddade marina områden ska uppgå till minst 10 procent 2020, turismen ska fördubblas under perioden 2010-2020, samt planeringsramen för havsbaserad vindkraft som angivits till 10 TWh år 2020. Vanligtvis är målen satta till att öka/stärkas/förbättras i olika avseenden under de kommande åren. Man noterar eventuella motstridiga intressen, men utan att i detta skede göra några egentliga avvägningar och prioriteringar. I havsplanerna kommer dock den typen av ställningstaganden att behöva göras.

Det finns emellertid anledning att uppmärksamma att blå tillväxt i sammanhanget ges en vid definition och inbegriper en del nyare aspekter. Exempelvis lyfter man i olika dokument fram att havet kan bidra till forskning och innovationer, vilka i sin tur kan stärka miljöarbetet, konkurrenskraften och skapa sysselsättning. Havet ses också som en viktig resurs för landsbygdsutveckling och exempelvis kopplas det samman med kusten och skärgården som en attraktiv miljö som kan locka både tillfälliga besökare och permanenta bosättare. Likaså kan lokala livsmedel vidareförädlas och säljas i lokala butiker och restauranger. Vidare finns maritima kulturmiljöer att värna och utveckla. Friluftsliv, rekreation och turism är andra områden vilka anses ha goda tillväxtpotentialer. På lite längre sikt vill man även skapa en beredskap för utvinning av mineraler och koldioxidlagring, samt vattenbruk ute till havs.

Finland

I jämförelse med de svenska målsättningarna betonar de finska strategierna för blå tillväxt inte bara havsområdena, utan också sjöarna i inlandet. På samma sätt som i Sverige är målsättningarna rätt allmänt hållna. Blå tillväxt och cirkulär ekonomi (blå bioekonomi och kretsloppsekonomi) är en del av det finska regeringsprogrammets spetsprojekt under regeringsperioden, och överhuvudtaget är bioekonomi en av de centrala strategierna för framtiden då staten söker möjligheter till ekonomisk tillväxt.

Under hösten 2016 publicerades den nationella utvecklingsplanen för blå tillväxt (Jord- och skogsbruksministeriet 2016). Som utgångspunkter för blå tillväxt lyfter planen fram att *rent vatten* och *gott miljötillstånd* är förutsättningar för bioekonomins och hela samhällets utveckling och att de akvatiska resurserna måste användas *smartare och mer hållbart* för att åstadkomma ansvarsfull tillväxt. För att lyckas med de här målsättningarna krävs enligt planen *sektoröverskridande samarbete*, samt att offentliga, privata och tredje sektorn förpliktar sig till att satsa gemensamt på utveckling på det här området. Samtidigt som miljötillstånd betonas lyfter programmet också tydligt fram betydelsen av att sträva efter ekonomisk tillväxt och identifierar fyra områden med sådan potential. *Välbefinnande och tjänster* omfattar sommarstugor, fritidsfiske, och segling. Naturturism betonas särskilt, liksom möjligheten att utveckla välbefinnandepaket. På området *Bioprodukter- och produktion* betonas fiskenäringens utveckling, odling av fisk och alger, samt export av dricksvatten. Genom utvecklingen av *Kunnande och teknologi* ses möjligheter att utveckla produkter och tjänster för till exempel ökad energieffektivitet och återanvändning av näringsämnen. Samtidigt betonas att Finland redan har kunnande i rening och återvinning, hydrologi, övervakning och uppföljning. Det sista området, *Energi, näringsämnen och industriell symbios* samlar flera branscher, till exempel utvinning av energi genom olika metoder och att motverka eutrofiering genom odling av musslor och alger. Industriell symbios skall sökas exempelvis genom att ta energi från redan uppvärmt vatten, återanvända avloppsvatten eller genom att kombinera fiskodling med bioenergiproduktion.

I syfte att följa havsmiljödirektivet (Ramdirektivet om en marin strategi, 2008/56/EG) har en havsförvaltningsplan utarbetats i Finland, där den sista delen av tre, *Åtgärdsprogram för Finlands havsförvaltningsplan 2016-2021* (Laamanen 2016), utkom under våren 2016. I Finland ansvarar miljöministeriet för den allmänna utvecklingen och styrningen av havsplaneringen samt för samarbetet med grannländerna. Havsplanerna uppgörs gemensamt av kustlandskapen. För planerna ansvarar kommuner och landskapsförbund, som kan "utarbета generalplaner eller landskapsplaner för sina havsområden". Vattenområdets användningsändamål berör "i synnerhet sektorerna för energi, sjötransport, fiske och vattenbruk, turism, rekreation samt bevarande, skydd och förbättring av miljön och naturen". Därtill läggs försvarets behov (se markanvändnings- och bygglagens paragraf om havsplanering 482/2016, 67 a §). Syftet med planen är att förbättra statusen på havsmiljön och minska de påfrestningar den utsätts för. Medan planen framförallt sätter upp mätbara mål för att minska påverkan på miljön (ex. gällande eutrofiering, skadliga ämnen) ses marin regionplanering också som ett sätt att förebygga konflikter och "främja positiva synergieffekter av olika slag för hållbar användning av havet" (Laamanen 2016 s. 31).

Både i strategin för blå tillväxt och i direktiven för havsplanering betonas således en innovativ användning av vattnets och havets resurser på så sätt att miljötillståndet kan förbättras samtidigt som uttaget av resurser ökar. Användningen av havs- och sjöområden betonas starkt i nationella strategidokument som behandlar utvecklingen av turism, fiske- och vattenbruk och landsbygdsutveckling, och även här är det nya innovativa lösningar och tekniker och som efterfrågas där både kulturella och naturliga resurser används på nya sätt, eller att helt oexploaterade resurser kommer till användning. Däremot har mineralutvinning i havsområden en undanskymd position i de finska strategierna.

3.3 Regionala mål

Målsättningar finns också på regional och lokal nivå i de områden som berörs av projektet, dvs Västerbottens och Västernorrlands län på svensk sida och Österbotten och Mellersta Österbotten på finsk sida. I det följande avsnittet sammanfattas framför allt ambitioner, visioner och strategier vilka finns på läns-, landskaps- och regionnivå. Målen är ofta ganska allmänt hållna och bara delvis riktade mot havsplanering och blå tillväxt, men kan i alla fall ge en antydning om i vilken riktning man strävar.

För svensk del är det framförallt Västerbottens- och Västernorrlands läns *regionala utvecklingsstrategier* (RUS) samt *länstransportplaner* vilka utgör planeringsunderlag. Därtill finns regionala miljömål, landsbygdsprogram och regionala strategier för besöksnäring, klimat och energi, samt kulturarv för Västernorrland och mineralnäring vilken berör Västerbotten.

För båda länen finns regionala utvecklingsstrategier (RUS), men de är av förklarliga skäl ganska breda. Västernorrlands RUS är från 2011 och avser perioden 2011-2020. Få mål är direkt kopplade till kust och hav, men man ser ett behov av ökat samarbete mellan hamnarna och att Höga Kustens världsarv ska bevaras och utvecklas (Länsstyrelsen Västernorrland 2011). Västerbottens motsvarighet antogs 2013 och avser åren fram till 2020. Även här är det främst hamnarna som lyfts fram och mer explicit färjetrafiken till Finland (Region Västerbotten 2013).

En analys av transportsystemen i de fyra nordligaste länen (ÅF 2008) ligger till grund för de båda *länstransportplanerna* vilka avser perioden 2014-2025 (Länsstyrelsen Västernorrland 2014b, Region Västerbotten 2014). Fokus ligger på landtransporterna, särskilt längs den Bottniska korridoren som går i nord-sydlig riktning. Samtidigt ser man ett behov av hamnar, sjöfart och öst-västliga förbindelser. Sjötransporterna är viktiga, i synnerhet för de exportorienterade basindustrierna i norra Sverige, samtidigt som de kan komplettera och avlasta andra transportsystem, t ex minska behovet av lastbilstransporter och flaskhalsproblematiken på järnvägarna. Just hamnarna ses som betydelsefulla noder i transportsystemen. Öst-västliga transporter, särskilt mellan Umeå och Vasa (inkl persontransporter), men även Sundsvall och mot Österbotten, ses som viktiga i sammanhanget.

De nationella miljömålen har motsvarande regionala miljömål, vilka framför allt länsstyrelserna arbetar med. I Västernorrland har länsstyrelsen beslutat att följa de nationella, medan man i Västerbotten gjort vissa anpassningar. Tydligt kopplad till havet är att man i bägge länen ser ett behov av att skydda ekologiskt värdefulla havsområden. Båda länen har, på uppdrag av tidigare regering, också formulerat regionala energi- och klimatstrategier (Länsstyrelsen Västernorrland 2008, Länsstyrelsen Västerbotten 2012). I dessa dokument framgår att man strävar efter en ökad andel förnybar energi och anser sig ha goda naturliga förutsättningar för det. I Västernorrland menar man dock att Höga Kusten är ett område som inte lämpar sig för vindkraft.

I båda länen följer man målen i det nationella havs- och fiskeriprogrammet, medan man i landsbygdsprogrammen i större utsträckning också formulerar egna målsättningar. Värt att notera är att Västernorrlands län har en målbild som lyder "Renare sjöar, vattendrag och hav!". I båda länen landsbygdsprogram trycker man på möjligheterna att nyttja natur- och kulturmiljöer för att locka boende och besökare till området, samt att ta tillvara och vidareförädla lokala råvaror, t ex småskalig livsmedelsproduktion och matkultur (Länsstyrelsen Västerbotten 2015, Länsstyrelsen Västernorrland 2014a).

Landstinget Västernorrland (2017) har antagit en ny strategi för besöksnäringen. Målsättningen är att under de närmaste åren öka antalet besökare kraftigt. Bortsett från att man särskilt betonar betydelsen av Höga Kusten som destination och att mycket av bildmaterialet visar maritima landskap, så lyfter man inte fram havet som sådant. Detsamma kan sägas gälla i Region Västerbottens motsvarande plan för perioden 2016-2020 (Region Västerbotten 2016). Där poängteras att man ska utveckla turismen "från kust till fjäll", dock nämns inget specifikt om havet. För båda länen är det uppenbart att natur- och kulturmiljöer, samt landsbygden, utgör viktiga inslag, men det är mer

oprecist på vilket sätt havet kan bidra till att uppnå målen. Västernorrland har ett program för kulturarvet (Länsstyrelsen Västernorrland 2012) där man särskilt lyfter fram värdet av de maritima kulturmiljöerna och hur havet historiskt sett format området med landhöjning, fiskelägen, sjöfart mm.

För Finlands del är det landskapsförbundens landskapsstrategier som ska vara ledande på regional nivå. Städernas utvecklingsprogram är även noterbara speciellt vad gäller Mellersta Österbotten, där Karleby stad har en dominant ställning. Utöver dessa strategier finns för blå tillväxt relevanta regionala planer för energiutvinning, trafiksystem, miljömål och näringslivsutveckling. Särskilt angående fiskenärings- och turismnäringens utveckling finns flera väsentliga strategier på lokal och regional nivå.

I *Österbottens landskapsstrategi 2018–2021* konstateras det att sjötransporter och hamnar har stor betydelse för landskapet och att bättre servicenivå och förbindelser till hamnarna bör eftersträvas. Kvarkestrafiken och utvecklingen av Bottniska korridoren lyfts fram som särskilt viktigt för framtiden (Österbottens förbund 2018). I *Österbottens trafiksystemplan 2040* sätts på samma sätt mål upp om att öka hamntransporterna, bland annat genom att förbättra servicenivån i hamnarna och fördjupa farlederna, samt överlag främja specialtransporter sjövägen (Österbottens förbund 2014b). Även de små hamnarnas funktion lyfts fram, framförallt i samband med fiske och vattenbruk. I Vasa stadsregions utvecklingsstrategi *Solmodellen 2040* är utvecklingen av vattentrafik och småbåtshamnar och -farleder en prioriterad åtgärd (Sweco 2014).

Utvecklingen av fiske och vattenbruk behandlas framförallt i Österbottens Fiskarförbunds utvecklingsplan *Nulägesanalys och utvecklingsmål 2015-2020 för fiskerinäringen i Österbotten* (Österbottens Fiskarförbund 2014), samt i Kustaktionsgruppens (KAG) utvecklingsstrategi *Österbottens kusttrakter 2020 – Gröna näringar på en blå åker* (Aktion Österbotten 2014). Här lyfts framförallt en diversifiering av näringen och en höjning av kompetensen fram som utvecklingsmål, med målsättningarna att nå ökad förädlingsgrad och en starkare inriktning på turismrelaterade produkter och tjänster. *Mellersta Österbottens landskapsstrategi 2014-2020* nämner att fritids- och deltidsfisket sammantagna omfattar 15 000 hushåll, och för den skull sätts målsättningar upp om att förbättra förutsättningar för fiskens reproduktion samtidigt som tillstånd till fiskelov ska underlättas, småhamnarnas infrastruktur förbättras och försäljningen av fisk underlättas (Keski-Pohjanmaan Liitto 2014).

Österbottens förbunds landskapsstrategi lyfter fram den utvecklingspotential som Kvarkeens världs naturarv har (Österbottens förbund 2018). Potential ses överlag i natur-, välmående-, kultur- och evenemangsturismen. Beträffande energiteknologi profilerar Vasaregionen sig allt starkare, i minst genom *Österbottens energistrategi 2010-2020* där det konstateras att "Österbottens vindkraftsreserv utgör ungefär en tredjedel av hela Finlands vindkraftspotential" (Merinova 2012). Målet i strategin är att vindbruk till havs producerar 1 059-1 565 MW. I Österbottens etappplan för förnybar energi (Österbottens förbund 2014a) pekas områden lämpliga för utbyggnad av vindkraft ut, dock har tidigare föreslagna havsområden tagits bort till följd av att utredningar visat på negativa konsekvenser för naturmiljön, skärgårdslandskapet, flyttfåglar, Natura 2000-områden och sjötrafik. De regionala miljömålen framträder även i Närings-, Trafik- och Miljöcentralens vattenförvaltningsplan (Närings-, Trafik- och Miljöcentralen 2015) från 2015 samt i *Österbottens klimatstrategi 2040* (Österbottens förbund 2015).

4. Resultat

Grupperna arrangerades i olika teman, dock gjordes vissa förändringar i hur olika teman kombinerades i grupper under de olika mötena. I denna sammanställning utgår vi från teman, oavsett i vilka grupper de ingått, men med en kort initial redogörelse för hur respektive tema behandlats vid respektive möte. De temavisa avsnitten inleds med en beskrivning av nuläget för verksamheten baserat i första hand på gruppdiskussionerna och i viss utsträckning kompletterande intervjuer. I anslutning till denna presentation redovisas även förslag på målsättningar knutna till temat.

4.1 Fiske och vattenbruk

Temat utgjorde en egen grupp under de båda första mötena (Umeå och Vasa), men utgick helt under den tredje och sista workshopen eftersom antalet deltagare var för begränsat. Det var svårt att locka någon representant från vattenbruk, varför det också genomfördes en kompletterande intervju med en person i ledande befattning vid regionens största företag i branschen, med verksamhet bland annat vid Höga Kusten. I anslutning till workshopen i Vasa var det också flera aktiviteter som knöt an till fiske, bland annat ett besök hos en lokal fiskare, fiskförädlingsanläggning och butik vid Replotbron, samt provsmakning av nya fiskprodukter från närområdet. Yrkesfiske och i viss mån vattenbruk har också diskuterats i andra temagrupper, t ex rekreation/naturvård och besöksnäring, vilket vi får anledning att återkomma till lägre fram i rapporten.

Yrkesfiskets utmaningar och möjligheter

Yrkesfisket är av naturliga skäl en näring tydligt kopplad till nyttjandet av havet i regionen och utgör på så sätt också en relevant ekosystemtjänst. Samtidigt kan man konstatera att antalet personer som är sysselsatta och har en betydande del av sin försörjning från fiske numera är ganska begränsad. Det gäller på både svensk och finsk sida. Dessutom är medelåldern hög bland de verkamma, vilket tyder på svårigheter att få lönsamhet och föryngra kåren av yrkesfiskare.

Vid mötena har verksamheternas utmaningar, men även potential diskuterats. Det finns även en del målkonflikter gentemot andra anspråk på kust och hav. Till utmaningarna hör bland annat att nyttja fiskeresursen på ett hållbart sätt, utveckla marknaden för lokalproducerade fiskprodukter och relaterade verksamheter. Säl- och skarvproblematiken återkommer i flera temagrupper, liksom önskemålen om att utveckla verksamheter kopplade till besöksnäringen. Rent allmänt såg gruppen ett behov av en bättre helhetssyn som omfattar både fritidsfiske och yrkesfiske.

Skarv och säl är problematiska arter för fisket och i gruppen diskuterades behoven av en mer aktiv förvaltning av båda arterna (se även rekreation och naturvård under kapitel 4.5). Tillståndsgivning för åtgärder mot skarv har varit begränsat, särskilt i Finland, och sälbeståndet är så pass omfattande att en förvaltande jakt krävs. En för Kvarkenområdet gemensam sälförvaltningsplan ansågs därför vara nödvändig. Potential för utveckling av säljaktsturism finns om en sådan förvaltningsplan kan fås till stånd. EU:s förbud mot handel av sälprodukter identifierades som ett problem, vilket behöver adresseras på nationell nivå. I det här sammanhanget lyfte gruppen upp fördelen med samarbete mellan olika intressen, eftersom att sälproduktshandel skulle gagna fritids- och rekreationsintressen, turismföretagare, yrkesfiskare och jaktföreningar. Samtidigt finns en potentiell konflikt med turismföretagare som för salsafarin inte vill att sälarna ska bli mer skygga.

Hållbar produktion och konsumtion av fisk

Trots utmaningarna ser gruppen en potential för att utveckla yrkesfisket i Kvarkenområdet. För att den ska kunna realiseras krävs dock insatser i flera led. Utveckling av småskalig fiskförädlingsverksamhet, logistik, kontakter mellan fiskare och företag som utvecklar produkter, samt förbättrad marknadsavsättning för fisk identifierades som möjligheter. Det finns en del förebilder,

tex yrkesfiskare vilka är särskilt aktiva, säljer på en närmarknad, startar fiskrestauranger och fiskbutiker.

Även nyttjandet av fler fiskarter, framförallt mört och braxen, är en möjlighet. Ett problem att öka konsumtion av nya arter är dels att de är okända bland konsumenterna, dels att utbudet är begränsat eftersom få yrkesfiskare idkar fiske på de här arterna. En attitydförändring måste fås till stånd genom en kommunikation mellan yrkesfiskare, konsumenter, partihandel och krögare. Det är viktigt att få med företag som vill förädla produkten. Konsumtionen av de nya arterna är fördelaktigt framförallt för att det är fråga om outnyttjade arter, vilket gör det till ett hållbart fiske: det är närproducerat och miljövänligt i jämförelse med importerad lax. Likaså måste konsumenternas uppfattning av nya arter höjas genom att göra produkterna mer exklusiva, tex genom att de serveras på välrenommerade restauranger.

Konceptet Smartfisk bör byggas vidare på i det här sammanhanget. Smartfisk står för korta transporter, nära till hemmahamnen, förankrade redskap och lokala fiskstammar. Gruppen diskuterar certifiering av fiskarter och kommer fram till att nationella märkningar som MSC och Krav är dyra och att det är mer ändamålsenligt att göra en egen regional märkning på de nya arterna. Det första steget för Smartfisk är att utse arter vars bestånd är lokala och som lever hela sin livscykel i ett område. Smartfisk skulle vara ett kvalitetsmärke där hela kedjan från fiskare till försäljning följer vissa uppsatta regler, som alla aktörer är skyldiga att följa och där det går att kontrollera att uttaget av fiskbestånden är hållbart. Abborre, gös, nors, mört, id, braxen, gädda är exempel på lokala arter.

Ett problem som uppmärksammades var dioxinnivåerna i havet, vilka kan verka avskräckande för konsumenter. Gruppen konstaterar inledningsvis att dioxinproblemet främst handlar om att få ut information, att dioxinet samlas i fett och gäller därför främst laxfiskar och strömming, medan magra fiskar däremot har låg dioxinhalt. Det är även ett motiv till att främja konsumtionen av nya arter som braxen, mört, nors och id. Dioxin finns också främst i bukfettet och därför kan nivåerna reduceras om den kunskapen implementeras i förädlingen av fisk.

För en långsiktigt hållbar fiskerinäring krävs också att fisken kan leka och växa till sig. Gruppen är överens om att fiskreproduktionsområden måste tas i beaktande i kust- och havsplanering. Ett tydligt behov är en förbättrad beståndsuppskattning, eftersom planering av exempelvis tillstånd kräver en bättre uppföljning av beståndens utveckling. Fiskens reproduktion måste säkerställas och därför bör planeringen omfatta även fiskens reproduktionsområden. Här finns en konflikt kopplad till exempelvis muddringar vid sommarstugor.

Fiskerelaterad turism

Fisketurism är något som gruppen anser är underutvecklat, framförallt i Österbotten. Fisketurismen är problematisk att utveckla, dels för att det är svårt att få det att gå ihop ekonomiskt eftersom sommarsäsongen är kort, dels för att det kan vara svårt att få acceptans av lokalbefolkningen, eftersom fisketurismen konkurrerar med husbehovsfisket. Vattnen är också ofta samfällt ägda, särskilt på finsk sida, och därför har myndigheterna ytterst begränsade möjligheter att styra var fritidsfiske eller turismfiske ska utföras. I nuläget är abborrmetning och pilkfiske de främsta formerna av sportfiske i Österbottens kust- och skärgårdsområden. Den går emellertid att utveckla genom att ordna avgiftsbelagda parkeringar, fisketillstånd och annan service.

”Pescaturism” har också potential att utvecklas. Det innebär att yrkesfiskare tar med turister som får uppleva hur fisket går till. Det kräver få tilläggsinvesteringar och tillstånd. De här aktiviteterna riktar sig till olika grupper av turister, de som framförallt är intresserade av själva fisket och de som tar fisket som en del av en naturupplevelse. Smartfisk-konceptet innefattar även möjligheten att stimulera fisketurism. Det kan också sammanlänkas med Blue care, att fisket är en form av terapi och bra för rehabilitering. Trollingsfisket har potential då det är redskapsintensivt och det behövs kunskap om var det går att fiska. Turister kan därför inte åka ut själva utan måste köpa en tjänst.

Fritids- och husbehovsfiske är viktigt för att upprätthålla attraktiviteten i området som en plats för boende, vilket med tanke på Blå tillväxt är nog så viktigt. Det kunde vara möjligt att få med

lokalbefolkningen genom att informera om att de som har egen båt kan starta småskalig turistverksamhet. Fritidsfiskare är möjliga framtida företagare. Invandrare är en stor resurs som bör utnyttjas vad gäller turismen, bland annat vad gäller kontaktnät och marknadsföring.

Osäkerheter rörande vattenbrukets framtid

Vattenbruk i havet i Sverige begränsas starkt av att älvmynningarna är otillåtna områden och fiskodling i någon större omfattning sker enbart längs Höga Kusten. En intervju med en representant för branschen tyder dock på att verksamheten står inför stora utmaningar. De naturgivna förutsättningarna för fiskodling är goda, särskilt längs Höga kusten med skyddade vikar, stora djup och vattengenomströmning, men de ansökningar som gjorts för att få fortsätta med verksamheten har avslagits med hänvisning till miljöskäl. Verksamheten har också ifrågasatts av lokala grupper. Den nuvarande verksamheten skapar lokala och regionala arbetstillfällen och det finns en marknad för den odlade fisken, särskilt i Finland, men om inte nya tillstånd beviljas finns en stor risk att verksamheten upphör inom ett par år. Alternativen för att fortsätta med fiskodling i området kräver omfattande investeringar och/eller användning av hittills oprövad teknik. En möjlighet är att flytta längre ut till havs, men då kan man inte, på grund av bland annat isförhållandena, bedriva verksamheten året runt.

Generellt lyftes i gruppdiskussionerna ett kunskapsutbyte mellan länderna och regionerna fram som en möjlighet för att utveckla blå tillväxt inom fiske och vattenbruk.

Följande temarelaterade mål och åtgärder formulerades vid workshop 2:

- Verka för ett hållbart fiske genom att identifiera och vid behov skydda viktiga fiskreproduktionsområden
- Verka för ökat tillvaratagande och konsumtion av underutnyttjade fiskarter i enlighet med Smartfiskkonceptet
- Ta fram en gemensam förvaltningsplan för säl och skarv i Kvarkenområdet

4.2 Sjöfart och infrastruktur

Diskussionerna inom denna grupp kom framför allt att beröra sjöfarten och relaterad infrastruktur som t ex hamnar. Vid de båda första mötena utgjorde deltagarna en egen grupp, medan de slogs samman med energi/vindkraft vid den sista workshopen. Förutom tjänstemän på regional nivå deltog i gruppens arbete även representanter från Wasaline Cargo, statliga svenska Sjöfartsverket och finska Trafikverkets farledsenhet. Frågor rörande farleder, hamnar och båttrafik har också diskuterats i andra grupper, t ex besöksnäring och rekreation/naturvård. I anslutning till mötet i Vasa hölls också en presentation av andelslaget Solrutten. De arbetar bland annat med att förbättra farleder och hamnar för småbåtstrafiken längs Österbottenskusten. Vid en kompletterande intervju med Kvarkenrådet utgjorde synpunkter rörande sjöfarten, främst färjeförbindelsen Umeå-Vasa, en betydande del.

Sjöfartens roll i transportsystemen

Till att börja med konstaterade gruppen att sjöfarten har en stor betydelse för regionen i stort, det privata näringslivets konkurrenskraft och utveckling, samt för att upprätthålla kontakterna mellan Sverige och Finland. Inte minst gäller det Kvarkenförbindelsen. Från Kvarkenrådets sida ser man färjan mellan Vasa och Umeå som en central förutsättning för att vidmakthålla kontakterna nu och i framtiden. Enligt deras uppfattning är detta inte bara en regional fråga på finsk och svensk sida av Kvarken, utan av stor vikt för de öst-västliga förbindelserna mellan länderna och på europeisk nivå. Man arbetar med att hitta en långsiktig lösning och finansiering för gods- och passagerartrafiken. En del i detta är att etablera en tydlig öst-västlig transportkorridor och parallellt ta fram en ny färja anpassad för framtida trafikbehov över Kvarken.

Det som också måste beaktas är den allmänna målsättningen att verka för att transporter ska omfördelas från vägnätet till sjöfarten. Gruppen anser att antalet hamnar inte ska minskas, eftersom transport på havet är kostnadseffektivt och att det krävs satsningar på land om hamnar tas bort. Även sjöfartens lönsamhet och de relativt kostsamma investeringar som behövs i infrastrukturen diskuterades, liksom de relaterade behoven av politiska beslut och finansiering utifrån (medfinansiering, EU mm).

Av stor vikt är att alla delar i transportsystemet fungerar, t ex transportinfrastrukturen till och från hamnarna, i hamnarna (t ex lastning/lossning) och farlederna. De sistnämnda behöver vara tillräckligt djupa och breda. Isbrytning, mötesplatser och/eller förkörsrätt i farlederna, samt fungerande telekommunikationer, är andra viktiga delar för att upprätthålla tillförlitliga och säkra sjötransporter. Förkörsrätt i farleder och isbrytares prioriteringsordning är en fråga av intresse särskilt för färjetrafiken i området. Gruppen bedömer att en diskussion mellan VTS (Vessel Traffic Services), lotsar och rederier borde kunna leda till lösningar som alla parter är nöjda med.

Man efterlyste också mer kunskap och förståelse för framtida behov av sjötransporter, ökad dialog mellan intressenter (t ex mellan godstransportörer) och samarbeten med aktörer på land (t ex hotell). En prognostisering bör således göras över det framtida behovet av farleder och hamnar. Samtidigt är en sådan besvärlig att göra eftersom industrins och gruvnäringens utveckling är svår att förutspå. Ett närmande till industrin är viktigt för att få en uppfattning om framtida behov. En projekttid kunde därför vara att kartlägga vilka tankar om utveckling som finns i industrin och utgående från det göra en bedömning av idéernas potential. Det är dock inte enbart godstrafiken som är intressant i detta sammanhang.

Det finns ett motsvarande behov av att bedöma framtida behov för fiskeri- och turismnäring, samt passagerar- och fritidsbåtstrafik. Från fiskerinäringens sida efterfrågas exempelvis bättre landningshamnar. Framtidsbedömningarna kräver medverkan av en bred grupp intressenter, omfattande båtklubbar, fiskeföreningar och andra föreningar, samt olika företag och rederier. Data om till exempel besök per hamn fås i Sverige från Sjöfartsverket. Region Västerbotten och länsstyrelsen är möjliga parter i Sverige, och Österbottens Förbund och NTM-centralen i Finland.

Farleder och deras nyttjande

På motsvarande sätt bör information om användningen av farleder tas fram för havsplaneringen. Nyttjandet varierar beroende på t ex årstid. Gruppen efterfrågar bättre kartor över farleder och deras användning, annan mänsklig aktivitet i havsområdet, samt habitat och annan ekologisk information. Eftersom det finns ett samordningsbehov bör en bredd av intressenter inkluderas: rederier, båtklubbar och andra föreningar, företag med verksamhet på havet, fiskeföreningar.

Gruppen lyfter fram ett behov av kvalitetssäkring av farleder, i första hand information om djup, i andra hand om bottenmaterial. Genom sjömätning blir farlederna säkrare samtidigt som nya och snabbare rutter kan hittas. Information om bottenmaterial hjälper bland annat när muddring ska genomföras. Ett gemensamt projekt i Kvarkenområdet för Sverige och Finland, där landskap, län, kommuner och sjöfartsverk deltar skulle vara kostnadseffektivt och möjliggöra finansiering av EU.

Angående sjömätning av farleder konstateras att det finns tre målgrupper: stor yrkestrafik, liten yrkestrafik och fritidsbåtstrafik, var och en med ett behov av bättre sjömätning. De statliga myndigheterna tar oftast hand om den stora trafiken, medan den mindre sjöfarten som inte betalar avgifter, ofta får stå utan sådana satsningar. Det gäller t ex fiskefartyg, turtrafik, besöksnäring, fritidsbåtstrafiken. Där bör istället göras satsningar från kommunalt och regionalt håll. Projektet ska därför inte rikta sig till de stora farlederna utan främst till mellankategorin, nämligen mindre passagerartrafik, näringstrafik, fiskefartyg och annan yrkestrafik.

Målsättningen är att åstadkomma säkra farleder och ett farledsnätverk som gagnar näringarnas utveckling. Sjöfartsverket i Sverige gör automatiskt ett nytt sjökort om ny data kommer in. Sjöfartsverket kan stå för kunskap i projektet, t ex angående hur man gör sjömätning, och bör därför vara en part. Övriga parter i Sverige bör vara Region Västerbotten och Länsstyrelsen. I Finland är det främst Trafikverket och NTM-centralen som är möjliga parter.

Det finns en konflikt mellan fritidsbåtar och naturskyddade områden, bl a vattenskotrar kan störa djurlivet. Av det skälet bör det tas fram farleder genom naturskyddsområden som fritidsbåtar kan hålla sig till. Ett annat motstående intresse är att havsbaserad vindkraft kan störa sjöfarten genom att vindkraftverken stör radiotrafik, radar och fyrar.

Följande temarelaterade mål och åtgärder formulerades vid workshop 2:

- Kartlägg dagens båttrafik (inkl fritidsbåtar) och prognosticera framtida behov av farleder och hamnar
- Kvalitetssäkra farleder (sjömätning, muddring, isbrytning etc) och verka för fortsatta investeringar i hamnar och farleder (med ambitionen att nuvarande hamnar kan finnas kvar i framtiden)
- Verka för en förkörsrätt i farleder för passagerarfärjor
- Verka för omfördelning av transporter från vägar och järnvägar till sjöfart

4.3 Energi, främst havsbaserad vindkraft

Under de två första mötena utgjorde deltagarna en egen temagrupp, men vid den sista workshopen gick de in i gruppen som behandlade frågor om sjöfart och infrastruktur. Vid det tillfället kom dock enbart sjöfartsrelaterade frågor att diskuteras. Följaktligen baseras följande genomgång på diskussionerna vid de första mötena, samt kompletterande intervjuer med en vindkraftsansvarig vid NTM-centralen i Finland och en representant för Österbottens handelskammare, som bland annat företräder energibranschen i Österbotten. Det fanns också en avsikt att intervjua en representant för ett företag i branschen. Denne tackade först ja, men avböjde sedan att delta.

I dagsläget är det främst anspråken från vindkraften som är uppenbara. Diskussionerna i gruppen kom därför framför allt att behandla havsbaserad vindkraft, men även andra tänkbara energilösningar och framtida anspråk berördes, t ex bioenergi, solenergi och värmepumpar. Utöver det diskuterades relaterad infrastruktur och teknikutveckling.

Produktion av förnybar energi till havs

Rörande behoven och möjligheterna att använda havet i energisyrte finns stora osäkerheter inför framtiden och gruppmedlemmarna frågade sig om det ens är lämpligt och resurseffektivt att använda havet för energiutvinning och lagring av energi i framtiden. Diskussionen kom därför att handla mycket om utredningsbehov inom energisektorn. Det pågår förvisso redan studier kring hur havet kan/bör användas i energisyrte, men deltagarna konstaterar att det finns ett vidare behov av lokala utredningar.

Representanten från Österbottens handelskammare menade att de Österbottniska energibolagen i dagsläget främst är intresserade av att delta i Midway Alignment-projektet, det vill säga det projekt som siktar på att utveckla en ny passagerar- och fraktfärja mellan Umeå och Vasa, där bland annat miljövänlig energiteknik ska användas. Energiföretagen tillverkar till exempel frekvensomvandlare och annan teknik som kan användas i energiframställning, men representanten ser inte några investeringsintressen i Kvarkenområdet.

För närvarande finns ingen havsbaserad vindkraft i området, men anspråk har åtminstone funnits tidigare och några områden finns utpekade i fysisk planering på ömse sidor om Kvarken. Det allmänna intrycket är att intresset för att utveckla vindkraft till havs i området avtagit till följd av några år med låga elpriser. Utbyggnaden har hittills främst skett på land, delvis kustnära, medan att bygga till havs är förknippat med större kostnader och även mer tekniskt utmanande. Den vindkraftsansvariga vid NTM-centralen bekräftar denna lägesbild. Vindkraft till havs är fördelaktigt på så sätt att störningar av bland annat buller är ett mindre problem, samtidigt som förutsättningarna för vind är bättre än på land.

På lite sikt är det emellertid möjligt att engagemanget kan öka igen, t ex ifall efterfrågan och priserna på förnybar energi växer. En pådrivande faktor i framtiden skulle exempelvis kunna vara en storskalig övergång till elbilar. Angående infrastruktursatsningar identifierade gruppen framför allt en elöverföringskabel dragen längs med hela kusten. En utredning bör då göras för placeringen av kabeln.

Angående havsbaserad vindkraft finns det ännu faktorer som gör utbyggnaden komplicerad. Omfattande inventeringar krävs, provningstider är långa och beslut överklagas ofta, vilket även gett domstolsväsendet mycket arbete. Konflikter om lokalisering på land finns gentemot t ex naturvård, försvarsmakten och rennäringen. Den havsbaserade vindkraften i Kvarkenområdet är också konfliktfylld på grund av att området är viktigt för djurlivet, bland annat som fågelrutt och känsliga lekområden för fisk. I Kvarkenområdet finns också stora naturskyddsområden. Det finns potentiella konflikter med sjöfart, försvarsmakt och fiske. I byggfasen kan sedimentering och pålning ge negativa effekter. Det krävs också mer forskning på hur havsbaserad vindkraft ska byggas i arktiska förhållanden.

Utveckla och testa ny teknologi

Gruppen lyfte även fram småskaliga energilösningar, som solenergi och små vertikala vindkraftverk, vilka skulle vara mindre konfliktfyllda. Värmepumpar kunde ta energi från havsbotten för att värma hus. Vågkraft är knappast aktuellt i Kvarkenområdet eftersom vågamplituderna är för låga. Däremot finns det starka undervattensströmmar. En målsättning kan vara att utveckla turbiner för att ta vara på den energin. Biomassa är en annan möjlighet att generera energi, exempelvis driver kustaktionsgruppen på finsk sida ett projekt där algodling undersöks. Det är dock osäkert om de alger som kan leva i Kvarkenområdet är tillräckligt produktiva, och att området kanske inte är så pass övergött att det är ändamålsenligt att ta bort näring ur havet. Spillvärme kan utnyttjas i större utsträckning i industrin. Avfall som fiskrens kan rötas med målsättning att skapa ett koldioxidneutralt kustfiske. Även potentialen för energilagring och solenergi till havs borde utredas närmare. Mer generellt finns ett behov av att analysera vilka möjligheter och utmaningar som isen innebär för att använda havet för energiproduktion.

Dessutom är testning av ny teknik och nya energikällor, samt infrastruktur för elektronisk kommunikation och sjökablar, tänkbara utvecklingsområden för blå tillväxt. Gruppen pratade också om möjligheter att samlokalisera olika verksamheter eller bygga ”kombiplattformar”. Exempelvis borde det gå att ha en fiskodling inne i en vindkraftspark eller odla alger på vindkraftverkens fundament. En huvudmålsättning för energiområdet är således att genomdriva testning, teknikutveckling och olika typer av utredningar.

Aktörer som kan vara intresserade att driva de här målsättningarna kan återfinnas i energiklustret i Vasa, där företag som Wärtsilä, ABB och Danfoss är specialiserade på att utveckla olika typer av energilösningar. Neste har expertis angående biomassaframställning, dock inte till havs. Representanten för Österbottens handelskammare ser möjligheter för att energiföretagen kan bli intresserade av att delta i projekt, men först i det skede då det finns utsikter för att tekniken skulle kunna bli lönsam.

Följande temarelaterade mål och åtgärder formulerades vid workshop 2:

- Utred förutsättningar för ökad produktion och överföring av förnybar energi till havs och i arktiska förhållanden, samt verka för att innovativa och småskaliga lösningar tas fram

4.4 Besöksnäring

Vid den första workshopen bildade besöksnäringen en gemensam temagrupp med rekreation och naturvård, men i och med att gruppen blev så stor att det var svårt att få tiden att räcka till för diskussionerna, beslutades att från och med nästa möte skulle besöksnäringen få utgöra en egen grupp. I jämförelse med andra teman har representationen varit bred, med deltagare från myndigheter, branschorganisationer och privata näringsidkare verksamma inom turismsektorn. Flera av presentationerna vid mötena har också handlat om besöksnäringen, bland annat hur man arbetat med att utveckla branschen i Vasa skärgård och längs Höga kusten.

Frågor kopplade till besöksnäringen har därtill varit föremål för diskussioner i nästan alla andra temagrupper och i en del av de kompletterande intervjuerna, vilket vi får anledning att återkomma till längre fram. En tydlig överlappning finns i synnerhet mot rekreation/naturvård samt Ösamhällen, t ex rörande tänkbara samordningsvinster, utvecklingsmöjligheter och motstridiga anspråk. För att undvika upprepningar kommer därför vissa aspekter som berör flera temaområden att utvecklas i mer detalj under den rubrik den närmast hör hemma, men med hänvisning till kopplingen mot andra teman.

Tre breda teman var uppe till diskussion vid mötena; naturen och allemansrätten, fysisk och digital tillgänglighet, samt säsonger och produkter (inkl prissättning). Frågor kopplade till användningen av naturen och allemansrätten diskuterades också flitigt i gruppen om rekreation och naturvård, så dessa aspekter kommer bara delvis att behandlas under besöksnäringen.

Gruppen konstaterade inledningsvis att man ser en stor potential i att utveckla besöksnäringen längs kusten och till havs. Deltagarnas uppfattning är att besökarna främst kommer för att ta del av naturupplevelser av olika slag. Naturen och rekreativsmöjligheterna, framför allt kopplade till världs naturarven Kvarkens skärgård och Höga Kusten, lyftes fram som något som kan attrahera fler besökare än idag. Samtidigt är det viktigt att vidmakthålla dessa naturkvaliteter och gruppen formulerade därför tidigt målsättningen ”samklang mellan besökare, aktör och natur”. Det finns därmed en förståelse för vikten av att värna miljön i havet och längs kusterna, samt att det ibland finns behov av tydliga regler för att långsiktigt värna områdets unika naturvärden.

Naturen och allemansrätten

Allemansrätten är en viktig förutsättning och möjlighet för besöksnäringen, men att kännedomen och respekten för allemansrätten försämrats över tid. Slitage, nedskräpning och andra överträdelser riskerar emellertid att skada naturen och besöksmålen. Problembilden är likartad på både finsk och svensk sida. På sikt finns en uppenbar risk för ifrågasättande av allemansrättsliga principer och krav på inskränkningar från markägare och myndigheter. Här behöver man jobba på flera fronter, varav en del berör besöksnäringen mer specifikt och annat berör allmänheten i stort. Det senare återkommer vi till längre fram i texten under rubriken rekreation och naturvård.

Många av de internationella turisterna besöker området just för att uppleva naturen. En del av dessa turister är välbekanta med allemansrätten, medan andra har bristande kännedom. Det behövs både marknadsföring av naturen och information om vilka rättigheter och skyldigheter som är förknippade med allemansrätten. Exempelvis kan det handla om broschyrer och filmer vilka finns tillgängliga och visas på tåg, flygplatser mm. Även ny teknik, t ex appar, skulle kunna utvecklas för att höja kunskapsnivån bland besökarna.

Det är samtidigt viktigt att turismföretagare fungerar som förebilder. Om inte de agerar i enlighet med allemansrätten kommer de att tappa trovärdighet och kunder. Möjlighet finns att skapa någon form av certifiering eller att låta vissa företag fungera som ambassadörer för allemansrätten. Ett projekt skulle kunna handla om att ta fram modeller för hur man kan visa på möjligheterna med allemansrätten och samtidigt öka kunskapen om densamma. Värt att notera är också att fler besökare inte nödvändigtvis välkomnas av alla i lokalbefolkningen. En del kan uppleva störningar av olika slag eller att man vill ha sina ”naturpärlor” i fred (se även Nordberg och Pettersson 2018).

Fysisk och digital tillgänglighet

Tillgänglighet är en nyckelfråga för att utveckla besöksnäringen i området och gruppen diskuterade flitigt olika aspekter av tillgänglighet. Fysisk tillgänglighet diskuterades främst i termer av möjligheter att transportera sig till och från besöksmål, hamnarna och leder för t ex vandring, cykel, fritidsbåtar, och kajak/kanot. Hamnar och farleder för fritidsbåtar berörs även under andra rubriker, t ex sjöfart, rekreation och naturvård.

Exempelvis noterades att kollektivtrafiken för att ta sig ut från städerna till naturen och från gästhamnar in till större orter ofta är dåligt anpassad för besöksnäringens önskemål. I glesbefolkade områden utgår man vanligen från invånarnas behov, t ex av fungerande skolskjutsar. Besökarna är istället ofta hänvisade till att åka med egen bil, vilket kan ifrågasättas utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Ett annat problem är täckningen för 3G och 4G, där det fortfarande finns luckor, vanligtvis i mer glesbefolkade områden och ute i skärgårdarna.

För de enskilda näringsidkarna är det svårt att på egen hand lösa dessa infrastrukturella förutsättningar, utan diskussionerna handlade mycket om att det krävs större engagemang och ökad prioritet på högre nivåer. Om politikerna på framför allt statlig och regional nivå, men även i kommunerna, menar allvar med att besöksnäringen är viktig för tillväxten, så borde den nödvändiga infrastrukturen och kommunikationerna tilldelas större resurser. I vissa fall önskas relativt enkla saker som förbättrad skyltning, t ex från större vägar, för att underlätta för besökare att hitta fram till utbudet av sevärdheter, mat och logi mm.

Tyngdpunkten låg dock på digital tillgänglighet och till stor del handlar det om att nå ut med information och marknadsföring till olika grupper. En utmaning är att hitta kanaler för att nå nya målgrupper, samt att en betydande del av utbudet i form av boenden och restauranger inte finns representerade i digitala tjänster och sociala medier. Om utbudet inte är synligt i dessa sammanhang ger det lätt ett intryck av att det inte finns något att ta del av. Många aktörer känner sig osäkra hur dessa kan användas. Det finns dels ett behov av portaler för destinationerna och en allmänt ökad synlighet i olika internetjänster, dels att utbilda aktörer och sprida goda exempel för hur man kan jobba i dessa sammanhang. Viktigt är också att informationen är korrekt, uppdaterad och att det finns målgruppsanpassad och detaljerad information att ta del av för de som så önskar, t ex cyklisterna och kanotister. De enskilda näringsidkarna kan själva jobba mer med att utveckla sin egen verksamhet och exempelvis marknadsföra den bättre via de nya digitala kanalerna, men ett mer övergripande strategiarbete för att utveckla besöksnäringen bör dock offentliga aktörer på regional och lokal nivå ansvara för.

Nya säsonger och produkter

Även om naturen och rekreationsmöjligheterna har stor potential så är den svår att realisera inom besöksnäringen. Exempelvis medför de stora säsongsvariationerna svårigheter att skapa en helårsförsörjning baserad på turismen. Småskaligheten gör också entreprenörerna beroende av andra och större aktörer för att ordna med transporter, boende osv. Dessa aspekter, tillsammans med bristande lönsamhet, gör att få vågar satsa och skapa det bredare utbudet av aktiviteter som skulle kunna locka fler besökare till området. Det framfördes också självkritik att man inom branschen inte lyckats skapa tillräckligt attraktiva produkter för att attrahera turister och få dem att spendera pengar i området.

Under sommarhalvåret och särskilt under semesterna är det många besökare, men man ser ett behov av att lyfta fram och utveckla andra delar av året. Med ett bredare utbud av produkter kan man nå fler målgrupper och locka besökare året runt. Särskilt vintern kan vara underskattad, inte minst för att attrahera utländska besökare. Generellt vill man undvika att prata om hög- och lågsäsong, och istället vill man lyfta fram att det finns många säsonger. En del säsonger kan kopplas till årstiderna i kust- och skärgårdsmiljöer, medan andra kan förknippas med aktiviteter. Exempel är svamp, bär, jakt och fiske. Andra exempel är att få uppleva höststormar i kustbandet eller att delta i strömmingsfiske. I andra temagrupper har liknande synpunkter framförts, t ex förslag om att åka båt bland isflak, salturism, säljakt mm.

Nya produkter (för området) kopplade till vinterhalvåret skulle kunna vara vandring med snöskor, norrsken eller olika former av paket med t ex pimpelfiske/bastu/ restaurangbesök. Det förändrade klimatet innebär förvisso stora utmaningar, men erbjuder också nya möjligheter, exempelvis har isförhållandena under de senaste vintrarna varit lämpliga för långfärdsskridsko. Samverkan mellan aktörer och mångsyssleri är viktigt för att utveckla besöksnäringen och det är av än mer central betydelse utanför högsäsongerna.

I gruppen diskuterades även att internationella turister, särskilt från Asien, gärna vill besöka flera länder under kort tid och att ett samarbete över Kvarken skulle kunna locka fler besökare till området. Det Botnia-Atlanticafinansierade projektet Spotlight High-Low Coast, vilket drivs av Kvarkenrådet, är ett exempel i denna riktning. En annan möjlighet är att utveckla det som benämns Blue care, dvs hur man kan nyttja kust och hav i hälsobefrämjande syfte, för rehabilitering och liknande. En presentation av detta gjordes av Pia Smeds från Naturresursinstitutet/LUKE i samband med workshopen i Vasa.

Återkommande debatterades prissättning av naturupplevelseprodukter. Ett generellt problem är att kunna ta betalt för naturupplevelser. Allemansrätten ger alla gratis möjlighet att uppleva naturen. Det är både en tillgång och en utmaning. Många besökare, särskilt de som ägnar sig åt friluftsliv, tar med sig det de behöver och är vana att klara sig själva, och på så sätt blir ofta avtrycken i lokalekonomin högst begränsade. Det finns inom branschen också en osäkerhet gällande hur man skapar nya produkter och prissätter dessa, inte minst att ta betalt för olika kringtjänster som t ex picknickkorgar, uthyrning av fiskeutrustning och kajaker.

Kopplat till frågan om prissättning, diskuterades även rollfördelningen mellan olika typer av aktörer; privata, ideella och offentliga. Alla behövs för att utveckla besöksnäringen, men man önskar en dialog om ansvarsfördelning mellan aktörer och vad som är rimliga priser för olika tjänster, i synnerhet inom verksamheter som involverar både privata och offentliga aktörer och där det finns risk för ”illojal konkurrens”. I den mån det offentliga tillhandahåller tjänster, t ex guidning, är det av stor vikt att priserna sätts på en nivå som också gör det möjligt för privata företag att konkurrera.

Betydelse för lokal och regional utveckling

Vid sidan av dessa teman behandlades också ett par andra frågor. En del av representanterna för besöksnäringen anser att det är svårt att få gehör och förståelse för näringen bland beslutsfattare och efterlyser mer faktaunderlag om branschens betydelse och utveckling. Viktigt är också att uppmärksamma relationerna mellan de olika intressena. Turismen är ofta beroende av sjötransporter, samtidigt som sjöfartsgruppen också noterar ett behov av att samarbete med t ex hotellen. Besöksnäringen kan bidra till och dra nytta av restauranger som förädlar lokala fiskrätter etc. Rent allmänt anses besöksnäringen ha stor betydelse för landsbygdsutvecklingen i områdets skärgårdar och kustmiljöer.

Följande temarelaterade mål och åtgärder formulerades vid workshop 2:

- Utveckla besöksnäringen beaktande ekosystemens förutsättningar och lokalbefolkningens önskemål
- Utveckla marknadsföringen, verka för att utveckla nya säsonger och produkter inom besöksnäringen (inkl Blue care)
- Verka för en högre kunskapsnivå bland allmänheten, besökare och företagare när det gäller natur, miljö och ekosystemen, samt allemansrätten

4.5 Rekreation och naturvård

Vid det första mötet utgjorde dessa teman en gemensam grupp med besöksnäringen, men eftersom gruppen blev relativt stor var det svårt att med begränsad tid hinna diskutera igenom alla aspekter, varvid det beslutades att fortsättningsvis dela upp deltagarna i två grupper. Besöksnäringen fick bilda en egen grupp, samtidigt som rekreation och naturvård fortsatte att utgöra ett gemensamt tema, i synnerhet eftersom de frågorna i diskussionerna ofta knöt an till varandra. Samtidigt bör noteras att frågor rörande turism också kom upp i denna grupp. Liknande diskussioner framfördes även vid den workshop som arrangerades inom ramen för ett annat delprojekt inom SeaGIS 2.0 där fokus var på den sk världsarvsvägen i Vasa skärgård (se Nordberg och Pettersson 2018).

Deltagarna representerade framför allt olika naturvårdande myndigheter, kommunerna och lokala utvecklingsgrupper. Det har också gjorts ett par kompletterande intervjuer med personer aktiva inom friluftsliv och sportfiske. Redan vid första mötet framkom en del konflikter mellan naturvårdande myndigheter och lokalbefolkningen, särskilt på finsk sida, t ex angående naturskydd, muddring, fritidshus, säl och skarv. Dessa belyses i mer detalj här.

Allemansrätten – sett från lokalbefolkningens och naturvårdens perspektiv

I likhet med besöksnäringssgruppen så kom mycket av diskussionerna att handla om allemansrätten. Många gånger knöts detta till lokalbefolkningens nyttjande av närområdet för t ex fritidsboende, jakt, fiske och friluftsliv, även sådant som inte normalt anses höra till allemansrätten. Temat överlappar främst gentemot besöksnäringen, men här lyfter vi fram aspekter vilka inte täckts in under den rubriken.

Deltagare i båda temagrupperna menade att allmänheten, särskilt uppväxande generationer, behöver ökad kännedom om allemansrätten. Alltför ofta tas det för givet att medborgarna är väl förtrogen med allemansrätten och hur man uppför sig i naturen, men i takt med att fler bor i städerna finns ett behov av insatser, såväl allmän information som mer riktade insatser till barn (via t ex skolor och föreningar). Det var länge sedan man genomförde större kampanjer. Även ”skogsmulle” för en tynande tillvaro. Ett konkret förslag är att utveckla en slags ”kvarkenmulle” för att öka kännedomen om allemansrätten och naturvärden i regionen. Här kan man också uppmärksamma ideella organisationers roll för att sprida kunskap och förståelse för allemansrätt, att värna naturen och möjligheterna till friluftsliv. I kompletterande intervjuer påpekas t ex betydelsen av lokala och utbildade ledare.

Diskussionerna behandlade också en intressekonflikt rörande rekreation och turism sett utifrån lokalbefolkningens perspektiv. Delar av invånarna ser gärna att det kommer fler besökare till området, medan andra snarare kan se det som ett hot mot de egna rekreationsmöjligheterna, t ex jakt och fiske, traditionerna och ostördheten. Detta gäller kanske i synnerhet i landsbygdsområden där man ändå har en relativt gynnsam situation avseende befolkningsutveckling, arbetsmarknad och servicetillgänglighet. Mot den bakgrunden argumenterar flera av deltagarna för en relativt småskalig turism baserad på områdets natur och kultur, snarare än stora turistanläggningar och mass-turism. Därutöver konstaterades att fler besökare till området inte nödvändigtvis är ett mål som delas av alla invånare (jfr besöksnäringen). Liknande resultat framkom i deltagandeworkshopen som anordnades rörande världsarvsvägen vid Replot (se Nordberg och Pettersson 2018).

Relationen mellan lokalbefolkning och myndigheter

Det finns en friktionsyta mellan lokalbefolkningen och naturvårdande myndigheter, i synnerhet på finsk sida. Relationen mellan åtminstone delar av skärgårds- och kustbefolkningen och olika naturvårdande myndigheter är tydligt inflammerad sedan lång tid tillbaka. Processerna runt skapandet av Natura 2000-områden nämns ofta i sammanhanget. I gruppen fanns båda sidor representerade och diskussionerna var livliga, icke desto mindre fanns en samsyn i att det var ytterst angeläget att försöka få till stånd en bättre dialog.

Rent allmänt verkar det finnas ett missnöje på ”gräsrotsnivå”, att man upplever sig förbigången eller överkörd, framför allt av statliga intressen, naturvårdens behov etc. Ett par av deltagarna gav uttryck åt en frustration över att myndigheterna lägger sig i för mycket eller att regelverken är för strikta, t ex för möjligheterna att bedriva jakt, fiske, rekreation, muddring och bygga fritidshus.

Det ansträngda förhållande som finns mellan naturvårdande myndigheter och lokalbefolkning leder till att det är svårt att få till stånd konstruktiv dialog. Man behöver skapa en mer förtroendeingivande och respektfull relation, från båda håll. Svårigheterna behöver hanteras på flera sätt. I en kompletterande intervju med en representant för en finsk jaktorganisation beskrivs den finska hanteringen av miljörelaterade konflikter som problematisk. Den intervjuade har erfarenheter av kurser där naturvårdsverkets handläggare fått lära sig om psykologin i konflikthantering och menar att liknande fortbildningar borde finnas också i Finland. Målsättningen skulle vara att myndigheter i Finland blir bättre på att kommunicera syften och sammanhang med till exempel naturskydd åt lokalbefolkningen och andra intressenter. En tidig insats kan vara att utveckla ett erfarenhetsutbyte mellan naturvårdande myndigheter på svensk och finsk sida. Dessutom kan myndigheterna närma sig lokalbefolkningen med ett enklare språkbruk och mer förutsättningslöst/öppet än tidigare. Samtidigt bör man inse att detta är ett arbetssätt som nog kräver mer tid och där tjänstemän kan behöva utbildning i hur man arbetar mer ”bottom-up”. Icke desto mindre är detta något man måste arbeta med innan man kommer vidare på många andra områden. En utvecklad dialog kan förhoppningsvis bidra till såväl ökad ömsesidig kännedom och förståelse, som till mer välgrundade och förankrade beslut.

På motsvarande sätt kan myndigheterna uppleva att man har svårt att implementera beslut och åtgärder, t ex för att de av lokalbefolkning, näringsidkare mm upplevs som oönskade eller står i strid med lokala prioriteringar och intressen. I gruppen nämndes lyckade exempel där naturvårdande myndigheter hittat samverkansformer med lokala aktörer och en möjlighet är att dra nytta av erfarenheterna från dessa. Det är antagligen svårt att komma ifrån att det finns en del motstridiga intressen, men att det är gruppens bedömning att man genom att utveckla dialogprocesser lättare kan hitta konstruktiva lösningar.

Från lokalbefolkningens sida behöver man också fundera mer över vad det är man vill sträva efter. Har man en gemensam syn på framtiden och hur kan man nyttja områdets resurser samtidigt som man värnar natur och miljö? Annars finns en risk att man låser sig vid att ”det var bättre förr”, att man inte ser sammanhangen som sträcker sig utanför lokalsamhället eller på olika sätt försöker motarbeta myndighetsbeslut och samhällsmål.

Ett relaterat förslag är att utbilda allmänheten om planering och att mer förutsättningslöst starta en dialog med lokalbefolkningen om vad de vill åstadkomma. Nu uppstår oftast utbytet av synpunkter först när myndigheter (inkl kommunerna) presenterar förslag, vilket ger litet utrymme för dialog. Det finns också ett behov av att lyfta fram goda exempel, där dialogen fungerat och utfallet blivit framgångsrikt. Ett närliggande förslag var att anordna något liknande Västerhavsveckan som genomförs årligen på svenska Västkusten. Det kan vara ett samarrangemang mellan myndigheter, regionförbund, kommuner och organisationer för att få allmänheten mer intresserad av havsrelaterade frågor, t ex under rubriken Kvarkenveckan.

Förvaltningsplan för säl och skarv

Redan vid första mötet diskuterades även skarv och säl. Frågan behandlades även under temat fiske och vattenbruk (se kapitel 4.1). Det är uppenbart att dessa frågor engagerar, särskilt i Österbotten. Diskussionerna ledde fram till ett förslag om att upprätta en gemensam förvaltningsplan för säl och skarv. Problematiken är i stor utsträckning gränsöverskridande och en effektiv förvaltning kräver antagligen någon form av samordning mellan finsk och svensk sida. Kvarkenområdet skulle på så sätt kunna utgöra ett pilotområde för framtagandet av en sådan förvaltningsplan. Det samarbete som utvecklats inom ramen för bland annat SeaGIS 2.0 (och andra likande Botnia-Atlanticaprojekt) är värdefullt att ta tillvara. Det behöver också samlas in och sammanställas underlag, och i det arbetet skulle SeaGIS kartapplikation kunna ha en central roll. Framtagandet av en förvaltningsplan

och genomförandet av denna är dessutom exempel på aktiviteter där man behöver verka för en respektfull dialog mellan myndigheterna och lokalbefolkningen.

Fritidsbåtar

Kopplat både till rekreation och turism diskuterades förutsättningarna för rörligt friluftsliv och fritidsbåtar i området runt norra Bottenhavet. Även här ser man en stor potential, men samtidigt poängterades behoven av utbyggd grundläggande infrastruktur och service, t ex tillgången på farleder, gästhamnar, toaletter, möjlighet att tömma latriner, samt att kunna navigera på ett säkert sätt i de ofta grunda vattnen runt Kvarken.

I relation till det dryftades även behoven av att kartlägga båttrafiken, samt att sammanställa och tillgängliggöra informationen för besökare och andra användare. I detta skulle ingå dels en kartläggning av hamnar och farleder för småbåtar, relaterad service (bränsleförsäljning, latrintömning, avstånd till dagligvarubutik etc), naturhamnar, ramper, uppställningsplatser, attraktiva besöksmål, kajakuthyrning etc. Även båttrafikens trendmässiga utveckling (inkl småbåtstrafiken mellan svensk och finsk sida) är relevant i sammanhanget. Informationsinsamlingen skulle kunna göras i samarbete med kommuner och båtklubbar, vilka ofta har god lokalkännedom. Kartläggningen kan utgöra underlag för planering men bör också tillgängliggöras mer allmänt och kan på så sätt bidra till att utveckla besöksnäring i området. SeaGIS-plattformen borde kunna vara ett lämpligt stöd för kartläggningen. Arbetet inom andelslaget Solrutten på finsk sida kan tjäna som inspiration för arbetet med att utveckla farleder, besöksmål etc.

Följande temarelaterade mål och åtgärder formulerades vid workshop 2:

- Ta fram en gemensam förvaltningsplan för säl och skarv i Kvarkenområdet
- Verka för en högre kunskapsnivå bland allmänheten, besökare och företagare när det gäller natur, miljö och ekosystemen, samt allemansrätten
- Verka för en ömsesidigt respektfull dialog mellan lokalbefolkning och myndigheter avseende naturskydd, nyttjande av områdets resurser och utvecklingspotential

4.6 Ö-samhällen

Gruppen för ö-samhällen sammankallades för första gången till den tredje workshopen i Örnsköldsvik. SeaGIS 2.0-projektet hade efter diskussioner med representanter från ö-samhällen inom projektområdet konstaterat att det finns ett intresse av ett samarbete. I grupparbetet deltog representanter från Holmön och Ulvön i Sverige och Bergö i Finland, medan ordförande Hans-Göran Lax vidareförmedlade information från Björköns representant, som hade fått förhinder.

Samtalen i gruppen kom i flera avseenden in på liknande frågor som i de övriga grupperna, men med ett ännu mer lokalt perspektiv och utifrån de ibland väldigt specifika förhållanden som råder på öar med eller utan fast förbindelse med fastlandet. Just kommunikationerna är av stor betydelse för både lokalbefolkningen och möjligheterna att tillvarata utvecklingschanser inom besöksnäringen. Diskussionerna visade också på intressanta kopplingar och potentiella synergier mellan landskaps-/natur-/miljövård, besöksnäring och lokal mat (från jordbruk till restauranger).

Kommunikationer och världsarv i skärgården

Diskussionerna handlade bland annat om betydelsen av kollektivtrafiken. Från Bergö är färjetrafiken god vilket gör det enkelt att pendla till fastlandet för skola och arbete, medan detsamma är mer besvärligt från Ulvön och Holmön. För utvecklingen av turismen i framtiden är täta färjeturer en stor fördel.

Från Björköns representant meddelas att lokalbefolkningen framförallt varit missnöjda med etablering av Världsarvet i området, eftersom att det upplevts som att lokalbefolkningen inte haft någon möjlighet att komma med initiativ (se även Nordberg och Pettersson 2018). Bergöborna har upplevt

samma sak, att världsarvet snarast är en produkt från fastlandet. Bergös representant menar dock att det finns en vilja på ön att utveckla till exempel besöksnäringen, men något sådant initiativ har inte efterfrågats från ön i samband med etableringen av världsarvet.

Landskapsvård och lokal matproduktion

Från Björköns representant ges förslaget att utveckla miljövård och närproducerad mat. På Björkö hålls får och highland cattle, vilka håller landskapet öppet och på så sätt kunde marknadsföras som miljövårdande och som närproducerad mat. Det är dock en småskalig verksamhet och företagarna skulle behöva en diskussionspartner. På Bergö finns ca 400-500 får.

På Holmön har en förstudie för anläggning av sjöängar gjorts med hjälp av finansiering från Våtmarksfonden. Tanken är att diken ska dämmas upp för att anlägga små sjöar där fåglar ska bli lockade att häcka. Samtidigt ska stängsel byggas och boskap beta på området. Spångar och fågel-torn ska också byggas. Det finns mycket våtmark på Holmön, men boskapshållningen innebär också en gödsling av våtmarken. Området ligger centralt i byn, och tanken är att det ska bli en turistattraktion. Sedan ska boskapen kunna marknadsföras som närproducerad mat. Boskapsägaren är redan vidtalad och får ersättning och även markägarna är tänkta att få ersättning, men de har varit svårare att övertala. Gruppen identifierar här möjligheter för erfarenhetsutbyte mellan öarna, även om boskap inte för närvarande hålls på Ulvön.

Erfarenhetsutbyte och tänkbara samarbetsprojekt

Gruppen var överens om att det är besöksnäringen som har potential att utvecklas på öarna. På Ulvön har en entreprenör etablerat sig på senare år, vilket skapat ringar på vattnet. Etableringen har gjorts med hjälp av privat finansiering, vilket betyder att modellen inte kan tas efter direkt, men gruppen identifierar att de andra öarna har saker att lära av Ulvön på det här området.

En gemensam nämnare är att det på öarna finns museer. På Ulvön etablerades ett museum för tre år sedan, medan Holmön har museer med guide turer. På Bergö finns också museum, och ett detaljerat arbete har gjorts för att dokumentera historien, bland annat genom att skriva historier och digitalisera foton. På Björkö finns bland annat ett motormuseum. Gruppen identifierar ett behov av att ge museerna mer synlighet och en möjlighet till samarbete kring detta. Tänkbara marknadsföringskanaler är de destinationsutvecklingsbolag som finns på centralorterna, men gruppen identifierar även ett behov av att skapa besökspaket av museiupplevelsen där det även finns möjlighet till mat och övernattningsnät. Gruppen ser därför ett samarbete kring museiverksamheten som något att bygga ett projekt kring. Utifrån diskussionerna listar gruppen tre samarbetsområden; museiverksamhet, övernattningsmöjligheter, samt närproducerade produkter (t ex mat).

5. Avslutande diskussion

5.1 Analys och slutsatser

Det är vanskligt att sammanfatta allt som framkommit i dialogmöten och kompletterande intervjuer eftersom det finns en risk att viktiga synpunkter tappas bort. Det är också svårt att vikta olika synpunkter och förslag i förhållande till varandra. Dessutom har ju deltagandet snarare varit brett än haft ambitionen att vara representativt. Denna avslutande text ska därför ses som ett försök att inför den avslutande diskussionen kondensera de resonemang som förts. Här fokuserar vi på behoven, utmaningarna och möjligheterna till blå tillväxt, främst utifrån ett regionalt/lokalt perspektiv samt med betoning på möjligheter till samverkan och erfarenhetsutbyte mellan finsk och svensk sida i områdena runt Kvarken. Centralt är också att uppmärksamma olikheter mellan de båda sidorna, men även konflikter mellan olika målsättningar.

Regionala förutsättningar för blå tillväxt

De blå-tillväxtstrategier som finns för Kvarkenområdet följer i stor utsträckning det som lyfts fram inom EU och på nationell nivå i Finland och Sverige. Det gäller bland annat de verksamheter och aspekter vilka pekas ut som relevanta i sammanhanget, såsom sjöfart, fiske, energiproduktion och naturvård. Av förklarliga skäl finns trots det verksamheter som ter sig mindre aktuella i projektområdet, antingen på grund av naturgivna förhållanden eller att de utgör tämligen marginella företeelser, åtminstone i dagsläget. Till de senare hör t ex musselodling, mineral- och sandutvinning, samt kryssningsturism. Havsbaserad vindkraft, liksom vattenbruk i form av t ex fiskodlingar ute på öppet hav, framkommer som möjligheter men för närvarande är de tekniska och ekonomiska utmaningarna jämförelsevis stora.

I de dialogmöten och intervjuer som genomförts framkommer liknande behov, möjligheter och utmaningar som de som lyfts fram i dokument på internationell, nationell och regional nivå. Av förklarliga skäl finns emellertid även en del olikheter. Ett exempel är att det lokala nyttjandet av närområdet och lokalbefolkningens syn på sin egen näromgivning kommit fram i större utsträckning i diskussionerna än vad som ofta sker på nationell nivå och i olika styrdokument. Det är förstås föga förvånande, men på så sätt kan denna rapport bidra med kompletterande information och perspektiv i relation till mer generella målbilder rörande havsplanering och blå tillväxt.

Fisket är, tillsammans med sjöfarten, antagligen den marina näring som mest intimt förknippas med nyttjande av havet. Fisk är också den kanske tydligaste ekosystemtjänsten i sammanhanget. Fiske är en näring med långa historiska rötter i området och har haft stor betydelse för försörjningen. Idag utgör den dock en relativt liten näring och dras med stora utmaningar. Endast ett fåtal personer kan försörja sig på sitt fiske och det är svårt att få avsättning för fångsten på grund av dels en utbredd rädsla för miljögifter, dels bristande kunskaper bland allmänheten om hur fisken kan tillvaratas. Här finns möjligheter att höja kunskapsnivån bland köparna och bredda nyttjandet av olika arter. En förebild kan vara arbetet på finsk sida under konceptet Smartfisk. Dessutom bör noteras att fisket är den näringsverksamhet som mest uppenbart påverkas av miljötillståndet i havet. Förutom att minska utsläppen av miljögifter är det viktigt att värna lek- och uppväxtområden för fisk, vilket kan göras genom fysisk havsplanering. Exempelvis muddring kan få stora konsekvenser. Säl och skarv uppmärksammas också som betydande problem för fisket.

Vattenbruk har ofta lyfts fram som en framtidsbransch, med stor potential att skapa arbetstillfällen och producera livsmedel, såväl globalt som nationellt. Fiskodlingarna i närområdet för dock en tynande tillvaro. De enda större fiskodlingarna, vilka finns längs Höga Kusten, kommer sannolikt att avvecklas redan inom några år till följd av svårigheter att få förnyade miljötillstånd. Denna utveckling står i bjärt kontrast mot ambitionerna att vattenbruket ska växa, vilket tydligt visar de målkonflikter som kan uppstå när olika målsättningar och regelverk krockar med varandra.

Sjöfarten spelar en viktig roll för näringslivet i regionen, vilket även tydligt uppmärksammas i styrdokument på alla nivåer. Den erbjuder kostnadseffektiva och klimatsmarta transportlösningar och avlastar landbaserade transportalternativ. För att den ska fortsätta att fungera krävs att man upprätthåller farleder, hamnar och övrig relaterad infrastruktur, inklusive isbrytning. Deltagarna ser goda möjligheter att utöka samarbetet mellan svensk och finsk sida, samt finansieringslösningar där EU också kan bidra till de ofta kostsamma investeringar som behöver göras. I detta sammanhang är även den öst-västliga trafiken över Kvarken av stor betydelse för gods- och persontransporter, samtidigt som den utgör en grundläggande förutsättning för utbyte och kontakter mellan ömse sidor.

Det är emellertid inte bara den stora sjöfarten som uppmärksammas, utan även *småbåtstrafiken* som t ex turtrafik i skärgårdarna och fritidsbåtar ses som betydelsefulla på den lokala nivån. Mindre passagerarbåtar bedöms vara nödvändig infrastruktur för att bo, besöka och bedriva verksamheter på öar utan fast förbindelse, inte minst besöksnäring. Fritidsbåtar bedöms ha en stor potential att skapa ökad attraktivitet och försörjningsmöjligheter längs kusten och i skärgårdarna. Här spelar de mindre hamnarna och farlederna en central roll, liksom relaterad service. Man uppmärksammar behov av att kartlägga nyttjandet, men även sjömätning och information om vilken typ av service som finns i hamnarna. Här finns goda möjligheter till samverkan mellan ömse sidor och erfarenhetsutbyte. Goda exempel kan vara såväl Andelslaget Solrutten på finsk sida, som Örnsköldsviks arbete med att utveckla en ”Skärgård i världsklass”.

Energiproduktion är den verksamhet som upplevs mest svårbedömd. Både inom EU och nationellt i Sverige och Finland finns tydliga målsättningar om förnybar energi, särskilt vindkraft. Ambitionerna med att utveckla havsbaserad vindkraft har dock inte infriats och i gruppdiskussionerna efterlyses både framtidsbedömningar och mer småskaliga alternativ till vindkraftsparker till havs. Många idéer framförs, t ex värmepumpar, solenergi, turbiner i undervattensströmmar och algodling/biomassa, dock är det svårt att bedöma genomförbarheten. Det föreligger stora tekniska och ekonomiska utmaningar, vilka behöver bedömas, samtidigt som det finns miljömässiga hinder och risk för planeringskonflikter med att nyttja havet för energiproduktion. Trots detta är intresset stort och särskilt i Vasa-trakten finns stort kunnande inom energiteknik, vilket skulle kunna göra närområdet intressant för teknikutveckling och testning av innovativa lösningar. Växande efterfrågan på förnybar energi kan göra havet intressant, men det föreligger ett behov av utredningar för att kunna bedöma framtiden inom denna sektor.

Angående *besöksnäring* finns det stor enighet om att den har betydande potential. Det gäller både besökare från närområdet, i form av främst rekreation och fritidshusägande, och mer långväga resenärer, inte minst internationella turister. Mycket av diskussionerna har avsett kustnära områden på land, snarare än direkt vid kusten eller på havet, men det finns ofta ändå en tydlig koppling till den marina miljön, där kust och hav utgör en del i ett större landskapssammanhang. Tillgång till områdets natur och kultur, samt möjligheten att besöka två världs naturarv ses som värdefulla tillgångar för att locka turister. Småskaligheten, säsongsberoendet och svårigheterna att nå ut till potentiella besökare bromsar dock utvecklingen för närvarande. I viss mån är man beroende av andra och större aktörer, t ex avseende infrastruktur/transporter, boende mm, men det finns också en del självkritik inom branschen. Man behöver bli bättre på att marknadsföra sig via digitala kanaler, inte minst för att locka nya grupper, samt utveckla nya produkter och säsonger. Som det är idag kommer många besökare sommartid och lämnar ganska små ekonomiska avtryck lokalt. Förslag på nya säsonger är hösten och särskilt vintern, medan nya produkter kan vara olika typer av paket (boende, upplevelser, mat) och sk Blue care. Exempel finns t ex inom det Botnia-Atlanticafinansierade och gränsöverskridande projektet Spotlight High-Low Coast.

Rekreation är ett närliggande och delvis överlappande tema. I diskussionerna kopplades temat dessutom ofta samman med lokalbefolkning och naturvård. Kust och hav nyttjas mycket för rekreation i form av bland annat bad, båtliv, sportfiske, jakt, motion, friluftsliv och naturupplevelser. Det är en väsentlig del av attraktionen med att bo och vistas i skärgårdsmiljöer. Längs kusten finns dessutom många fritidshus. I viss mån konkretiserar det skrivningar om attraktivitet och välbefinnande vilka uttrycks i styrdokument rörande blå tillväxt på nationell nivå. Gemensamt

mellan svensk och finsk sida är en stark oro för att kunskapen om och respekten för allemansrätten har försämrats över tid. Nedskräpning, slitage och intrång riskerar att leda till ifrågasättande och önskemål om inskränkningar från såväl lokalbefolkning (främst markägare) som lokala, regionala och nationella myndigheter. Förslag på sätt att motarbeta denna utveckling handlar bland annat om utbildning och information till barn och ungdomar, samt besökare av olika slag.

Lokalbefolkningen, åtminstone delar av denna, riktar skarp kritik mot myndigheter som man inte tycker tar tillräcklig hänsyn till deras intressen och önskemål. Istället upplever man sig överkörd av myndigheterna, exempelvis när det kommer till naturskydd och miljöhänsyn. Låsningar mellan lokalbefolkning och myndigheter gör det svårt att komma vidare i många frågor. Motsättningarna ter sig mer långtgående på finsk sida, och det finns förslag på att ha ett erfarenhetsutbyte med myndigheter på svensk sida för att ta del av och utveckla mer dialogbaserade arbetsformer. Exempelvis kan det handla om naturskydd, muddring och fritidshusbebyggelse, samt fiske och jakt.

Naturvården återkommer på flera ställen i gruppdiskussionerna. Det handlar både om att bevara värdefulla naturmiljöer (landskap, biotoper, arter etc) och att indirekt värna viktiga ekosystemtjänster, t ex lek- och uppväxtområden för fisk. Det finns en allmän förståelse för den känsliga miljön och dess naturvärden, samtidigt som det är uppenbart att det finns en hel del intressekonflikter. Storskalig exploatering i form av havsbaserade vindkraftsparker, samt större hamn- och turismanläggningar kan förväntas påverka naturen och landskapet avsevärt, men även muddring av farleder och längs kusten för fritidshus/-båtar mm medför ofta betydande miljöpåverkan. Även konflikter med besöksnäring och rekreation kan uppstå, t ex avseende skyddade områden.

Rent allmänt finns ett tydligt behov av en förbättrad dialog mellan lokalbefolkning, näringsliv och myndigheter i hur man ser på såväl nyttjande som bevarande av den marina miljön i området. En möjlighet är erfarenhetsutbyte mellan myndigheter på svensk och finsk sida, samt att försöka hitta modeller och goda exempel på hur man kan arbeta för få en fungerande dialog. I sammanhanget skulle en gemensamt framtagna förvaltningsplan för säl och skarv i Kvarkenområdet kunna utgöra ett pilotprojekt, både för att utveckla metoder och hantera en konkret och gränsöverskridande problematik. Dessutom framförs idéer om evenemang, aktiviteter och bildningsinsatser för att på olika sätt stimulera till samhällsengagemang för kust och hav i regionen, t ex riktade insatser mot barn/ungdomar, turister och turismföretagare, eller bredare mot allmänheten i stort, exempelvis i form av en "Kvarkenvecka". Även här skulle det finnas en poäng i att jobba mer gränsöverskridande, såväl mellan olika aktörer som över nationsgränserna.

Ö-samhällen får representera ett sammanhang där flera av temana ovan ställs på sin spets. En central aspekt är tillgänglighet, i synnerhet på öar där man är beroende av en färjeförbindelse. Det finns betydande likheter mellan ö-samhällen på svensk och finsk sida och man önskar ett fördjupat samarbete och utbyte. Besöksnäringen ses som viktig och på flera av öarna försöker man utveckla en kombination av natur-/landskapsvård, djurhållning, lokal mat och kultur (t ex muséer). Trots att gruppen bara hann träffas en gång såg man stor potential i att utveckla samarbeten runt gemensamma intressen och projekt. Förslagen ligger dessutom väl i linje med styrdokument som handlar om attraktivitet, välbefinnande, levande skärgårdar och ett hållbart nyttjande av kust- och havsmiljöer.

Även om tyngdpunkten inte legat på att identifiera *motstående intressen och konflikter*, så kom ändå sådana ofta upp i både gruppdiskussioner och intervjuer. I detta stycke avser vi att exemplifiera ett par målkonflikter. En rör relationen mellan havsbaserad vindkraft och andra användningsområden. För storskaliga vindkraftsparker finns motstående intressen gentemot t ex sjöfarten och försvaret, samt i viss mån i relation till naturvård och att bevara en attraktiv landskapsbild för bofasta och besökare. Attraktionen med världsarven på ömse sidor baseras till stor del på landskapskvaliteter, vilka sannolikt skulle påverkas av vindkraftsparker. En annan konflikt avser säl. Säl utgör ett problem för fisket i området och förvaltande jakt är en möjlighet. Säljakt kan också locka jaktintresserade turister och av sälen skulle man kunna göra en rad produkter. Det sistnämnda står dock i strid med EU-lagstiftning. En ökad jakt kan emellertid göra sälen mer skygg, vilket då försvårar för möjligheterna att arrangera salsafarier.

I vissa fall kan det faktum att det rör sig om stora havsområden underlätta att tillgodose flera intressen inom regionen, men samtidigt är det uppenbart att inte sällan sammanfaller olika intressen på vissa mer ytmässigt begränsade platser, t ex grunda eller mer kustnära områden, vilket ändå gör att det behövs planering och prioriteringar. Förslag på den typen av avvägningar har redovisats i ett utkast till havsplan på den svenska sidan (Havs- och vattenmyndigheten 2018), som under våren 2018 är ute för samråd.

En del av förslagen rörande blå tillväxt bygger på *synergier* mellan olika intressen och verksamheter. Ett konkret förslag är att öka samarbetet mellan färjetrafiken och besöksnäringen, främst hotellen i regionen. Besöksnäringen kan också knytas närmare till fisket, t ex genom att yrkesfiskare tar med sig turister ut på havet (sk Pescaturism), att den lokalt fångade fisken serveras på restauranger eller att sportfiske kan ingå som en aktivitet att erbjuda turisterna, t ex uthyrning av fiskeutrustning, trollingfiske eller olika former av paket (resa/transport, boende, mat och aktivitet). Även djärva idéer om att ha plattformar ute till havs för att kombinera t ex energiproduktion och vattenbruk lanseras.

5.2 Projektförslag

Förutom de mål som redovisats tidigare så har det också inom temagrupperna tagits fram en lång rad förslag på projekt. Särskilt under workshop 2 i Vasa var det en central del i gruppernas arbete och nedan redovisas grovt temavis och i punktform de förslag som framkom. Vissa projektförslag anknyter också till mer än ett tema. Dessa presenterades också för synpunkter och kommentarer vid workshop 3. I viss mån överlappar eller ansluter de till målsättningarna som redovisats tidigare. Ö-gruppen deltog förvisso inte i workshop 2, men lyckades vid det tredje och sista mötet ändå ta fram förslag på projekt.

Fiske och vattenbruk:

- Utveckling av Smartfisk-konceptet för outnyttjade lokala fiskarter
- Utveckling av ett servicepaket för abbormetare och pilkfiskare, med fisketillstånd, avgiftsbelagd parkering och annan service
- Smartfisk som koncept för fisketurism: fiske av miljövänlig och hälsosam fisk samt Blue care
- Identifiering av fiskreproduktionsområden för havsplaneringen
- Gemensam förvaltningsplan för skarv och säl i Kvarkenområdet

Sjöfart och infrastruktur:

- Sjömätning och kvalitetssäkring av farleder i Kvarkenområdet
- Kartläggning av farledernas användning
- Prognostisering av behov av farleder och hamnar
- Utredning av förkörsrätt i farleder

Energi, främst havsbaserad vindkraft:

- Utredning av möjligheter till en havsplacerad elöverföringskabel längs Bottniska viken
- Utveckling av teknik för vindkraft i arktiska områden
- Pilotprojekt för testning och teknikutveckling för olika former av småskaliga energilösningar och kombinyttjade plattformar och områden

Besöksnäring:

- Grundläggande fakta om besöksnäringens omfattning och betydelse i regionen
- Utveckla strategier för förbättrad fysisk tillgänglighet och digital synlighet
- Utveckla nya säsonger, särskilt vintertid, och nya produkter inom besöksnäringen
- Att få nya grupper (barn/ungdomar, invandrare, turister) att upptäcka och ta del av, men också respektera, naturen i området i enlighet med allemansrätten

Rekreation och naturvård:

- Utveckla metoder för en bättre dialog mellan myndigheter och lokalbefolkning om naturskydd och miljövård
- Tillvaratagande av lokala kunskaper för att upprätthålla ekosystem och skapa attraktivitet
- Uppmuntra lokalbefolkningen att formulera mål för framtida nyttjande och värnande av kust och hav

Ö-samhällen:

- Fortsatt samarbete och erfarenhetsutbyte mellan öarna, t ex för att utveckla besöksnäring, landskaps-/miljövård och matproduktion, samt museer

5.3 Diskussion

Dialogmötena visar att det finns ett stort intresse och engagemang i att diskutera frågor rörande nyttjandet av kust och hav i regionen. Sammantaget tyder resultaten från möten och intervjuer på att det finns en potential för blå tillväxt för hav och kust-/skärgårdsmiljöer i Kvarkenområdet. Tydligt är att blå tillväxt kan bidra till landsbygdsutveckling vid kusten och i skärgårdarna i form av företagande, sysselsättning, innovationer, förbättrad service, tillgänglighet och kommunikationer, samt attraktivitet för bofasta och besökare. Utifrån mötena har det t ex genererats en rad förslag om hur man kan hantera de utmaningar man står inför, men även åtgärder och projekt vilka syftar till att skapa utveckling baserat på områdets resurser, samtidigt som man beaktar den känsliga miljön.

För att realisera dessa uppslag återstår förstås mycket att göra, men avrapporteringen från mötena är i alla fall ett steg i den riktningen. En fortsatt process måste dock tas vidare av andra aktörer, t ex inom ramen för de organisationer och verksamheter som deltagarna representerat. Denna rapport kan bidra med idéer och konkreta förslag vilka kan nyttiggöras i fortsatt planering och utvecklingsarbete, t ex myndighetsutövning, fysisk planering och utvecklingsstrategier i skilda geografiska kontexter och på olika administrativa nivåer.

Även om inte fokus i dialogmötena har legat på konflikter och motstridiga intressen, så har flera sådana behandlats. Upplägget har varit att olika temagrupper huvudsakligen utgått från sina mest närliggande intressen och man skulle kunna tänka sig att om mer tid funnits för temaövergripande diskussioner eller mer blandade grupper skapats, skulle diskussionerna i större utsträckning behandlat olika intressekonflikter. Samtidigt kan konstateras att i grupperna har det ofta varit livliga diskussioner mellan olika aktörer och även om deltagarna i första hand företrätt sina egna intressen finns en stor förståelse för att det finns andra, ofta motstående, intressen och synsätt. Det finns också ofta en insikt om att intressen man själv företräder kan påverka andra aktörer, ibland negativt. Att hitta konstruktiva lösningar och göra prioriteringar, samt att uppnå någon grad av samförstånd, mellan olika intressen skulle emellertid ha krävt mer tid och sannolikt fler möten, alternativt ett annat upplägg (se även Nordberg och Pettersson 2018).

I SeaGIS 2.0 har fokus legat på att inventera, dokumentera och diskutera olika synsätt. Det har inte funnits någon uttalad ambition att uppnå konsensus. Likväl kan man tänka sig att deltagarna genom att delge sina uppfattningar också bidragit till en allmänt ökad förståelse för skilda synsätt på

problem och möjligheter rörande områdets havs- och kustmiljöer. De gränsregionala inslagen med deltagare från både svensk och finsk sida har bidragit till nya perspektiv och kontakter mellan mötesdeltagarna. Det är i alla fall intrycket från de möten som arrangerats.

I den fysiska planeringen och politiskt beslutsfattande kommer det icke desto mindre att behöva göras avvägningar och prioriteringar, vilket inte fanns möjlighet eller mandat att göra inom ramen för SeaGIS 2.0-projektet. Förhoppningen är emellertid att de frågor som diskuterats och förslag som genererats kan tas vidare i arbetet med fysisk planering och utvecklingsarbete lokalt, regionalt och gränsöverskridande i Kvarkenområdet.

Vid mötena presenterades även den kartjänst och kartmaterial som tagits fram inom SeaGIS och vidareförädlats under SeaGIS 2.0. I flera temadiskussioner har det framkommit att det behövs bättre underlag och finns behov av ytterligare kartläggning. Karttjänsten och befintliga kartunderlag kan bidra till att fortsätta arbetet i den riktningen. Exempelvis har deltagande kommunala planerare efterfrågat underlag som de kan använda i sin verksamhet, men också mer stöd i hur man kan använda och framför allt tolka underlagen, särskilt avseende undervattensmiljön. Vilken betydelse har olika typer av bottenförhållande, förekomsten av vissa arter, fiskars reproduktionsområden osv? Planerarna har inte alltid naturvetenskapliga specialkunskaper vilka kan behövas för att använda materialen på ett så bra sätt som möjligt, dels internt inom den egna organisationen, dels i mötet med allmänhet och näringsliv. Tänkbara vägar handlar bl a om utbildningsinsatser, att ytterligare utveckla karttjänsten eller andra typer av stödfunktioner och rådgivning. Med den höjda ambitionsnivå som finns avseende havsplanering och blå tillväxt i Finland och Sverige ter sig detta angeläget.

Källförteckning

Aktion Österbotten (2014) *Österbottens kusttrakter 2020 – Gröna näringar på en blå åker*. Aktion Österbotten, Vasa.

Denscombe, M. (2011) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Upplaga 2:4. Studentlitteratur, Lund.

Europeiska kommissionen (2012) *Blå tillväxt: möjligheter till hållbar tillväxt inom havs- och sjöfartssektorn*. COM(2012) 494 final. Europeiska kommissionen, Bryssel.

Havs- och vattenmyndigheten (2016) *Färdplan havsplanering*. Rapport 2016:21. Havs- och vattenmyndigheten, Göteborg.

Havs- och vattenmyndigheten (2018) *Förslag till Havsplan Bottniska viken*. Samrådshandling 2018-02-15. Havs- och vattenmyndigheten, Göteborg.

Jord- och skogsbruksministeriet (2016) *Kasvua vesiosaamisesta ja vesiluonnonvarojen kestävästä hyödyntämisestä: Sinisen biotalouden kansallinen kehittämissuunnitelma 2025*. Jord- och skogsbruksministeriet, Helsingfors.

Keski-Pohjanmaan Liitto (2014) *Keski-Pohjanmaan maakuntastrategia, Maakuntasuunnitelma 2030 ja maakuntaohjelma 2014-2017*, Keski-Pohjanmaan Liitto, Kokkola.

Laamanen, Maria (Red.) (2016) Åtgärdsprogram för Finlands havsförvaltningsplan 2016-2021. Miljöministeriets rapporter 5sv/2016, Miljöministeriet, Helsingfors.

Landstinget Västernorrland (2017) *Tillväxtstrategi för Västernorrlands besöksnäring*. Landstinget Västernorrland, Härnösand.

Länsstyrelsen Västerbotten (2012) *Klimat- och energistrategi för Västerbottens län*. Länsstyrelsen Västerbotten, Umeå.

Länsstyrelsen Västerbotten (2015) *Regional handlingsplan för Landsbygdsprogrammet och Havs- och fiskeriprogrammet 2014-2020: Västerbottens län*. Länsstyrelsen Västerbotten, Umeå.

Länsstyrelsen Västernorrland (2008) *Västernorrlands Klimat- och energistrategi*. Länsstyrelsen Västernorrland, Härnösand.

Länsstyrelsen Västernorrland (2011) *Framtid Västernorrland! Regional utvecklingsstrategi för länet 2011-2020*. Dnr 100-274-10. Länsstyrelsen Västernorrland, Härnösand.

Länsstyrelsen Västernorrland (2012) *Kulturarv i utveckling. Strategiskt kulturarvsprogram för Västernorrland 2012-2015*. Länsstyrelsen Västernorrland, Härnösand.

Länsstyrelsen Västernorrland (2014a) *Regional handlingsplan 2014-2020. Landsbygdsprogrammet och Havs- och fiskeriprogrammet*. Rapport nr 2014:20. Länsstyrelsen Västernorrland, Härnösand.

Länsstyrelsen Västernorrland (2014b) *Regional transportplan för Västernorrlands län 2014-2025*. Rapport nr 2014:10. Länsstyrelsen Västernorrland, Härnösand.

Merinova (2012) *Österbottens energistrategi 2010-2020*. Österbottens Förbund, Vasa.

Nordberg, K. och Pettersson, Ö. (2018) *Vems hav, vems vilja? Havsplanering och deltagande i Kvarkenområdet*. Rapport från SeaGIS-projektet. www.seagis.org

Närings-, Trafik- och Miljöcentralen (2015) *Tillsammans för god vattenstatus: Förvaltningsplan för Kumo älvs-Skärgårdshavets-Bottenhavets vattenförvaltningsområde 2016-2021*, Närings-,

Trafik- och Miljöcentralens rapporter 102/2015, Närings-, Trafik- och Miljöcentralen i Södra Österbotten.

Pettersson, Ö. och Andersson, K. (2014) *Havet som kommunal angelägenhet: Planeringsföretsättningar i kommunerna kring Kvarken*. GERUM Kulturgeografisk arbetsrapport 2014-08-18. Institutionen för geografi och ekonomisk historia, Umeå universitet.

Ramboll (2015) *Uppdatering av utredningen för Världsarvsvägen*. Ramboll, Vasa.

Regeringskansliet (2015) *En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö*. N2015:28. Näringsdepartementet, Stockholm.

Region Västerbotten (2013) *RUS 2014-2020: Regional Utvecklingsstrategi för Västerbottens län*. Region Västerbotten, Umeå.

Region Västerbotten (2014) *Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025*. Region Västerbotten, Umeå.

Region Västerbotten (2016) *Regional strategi för besöksnäringen i Västerbotten 2016-2020*. Region Västerbotten, Umeå.

Sweco (2014) *Strukturmodell 2040 för Vasa stadsregion- Solmodellen 2040*. Sweco Ympäristö Oy, Vasa.

Trafikverket (2012) *Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen – arbetsmetodik och redovisning*. Trafikverket, Stockholm.

Trafikverket (2015) *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar.Handledning*. Rapport 2015:171. Trafikverket, Stockholm.

United Nations (2015) *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. A/RES/70/1. United Nations, New York.

ÅF (2008) *Regional systemanalys 2010-2020: De fyra nordligaste länen*. Slutrapport 30 september 2008. Ångpanneföreningen (ÅF), Region Västerbotten och länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen.

Österbottens Fiskarförbund (2014) *Nulägesanalys och utvecklingsmål 2015-2020 för fiskerinäringen i Österbotten*. Österbottens Fiskarförbund, Vasa.

Österbottens förbund (2014a) *Österbottens landskapsplan, etapp 2: Förnybara energiformer och deras placering i Österbotten (vindkraftsplan)*. Österbottens förbund, Vasa.

Österbottens förbund (2014b) *Österbottens trafiksystemplan 2040*. Österbottens förbund, Vasa.

Österbottens förbund (2015) *Österbottens klimatstrategi 2040*. Österbottens förbund, Vasa.

Österbottens förbund (2018) *Österbottens landskapsprogram 2018–2021*. Österbottens förbund, Vasa.

Bilagor

Bilaga 1: Program och deltagarförteckning för workshop 1 (Umeå)



PROGRAM BLÅ TILLVÄXT I KVARKEN, 9 juni 2016

Plats Länsstyrelsen Västerbotten, Sessionssalen

SeaGIS 2.0 ordnar en serie workshops om utvecklingsmöjligheterna för kust och hav i Kvarken och Norra Bottenhavet.

Workshop 1: Förstå situationen

Workshop 2: Föreslå åtgärder och prova tänkbara lösningar

Workshop 3: Forma inriktning och rekommendationer

Målen med workshoparna är att:

1. Samla in och sammanställa alla sektors behov och intressen.
2. Skapa en arena för dialog mellan företagare, entreprenörer, organisationer och myndigheter från båda länderna.

1 INTRODUKTION

09:00-10:00	Introduktion om dagens workshop (Kajsa Fasth, Sweco)
	Introduktion om SeaGIS 2.0 (Johnny Berglund, Projektledare SeaGIS 2.0)
	Presentation av deltagarna
	Företagspresentation 2 (Wasaline, Cargo)

2 MÅL, FÖRVÄNTAN OCH ÖNSKAD EFFEKT

10:00-12:00	FÖRVÄNTNINGAR (Kajsa Fasth, Sweco) Vad gör vi här? Hur kan jag påverka resultatet? Vad motiverar mig? Individ och gruppövning KULTURELLA UTMANINGAR STRATEGIER FÖR FRAMGÅNGSRIKT SAMARBETE
12:00-13:00	LUNCH
13.00-15.10	MÅL och SYFTE Introduktion till hållbar blå tillväxt (Kajsa Fasth, Sweco). Målbilder för blå tillväxt i regionen (Örjan Pettersson, Umeå Universitet och Kenneth Nordberg, Åbo Akademi)



Företagspresentation 2 (Seaflex AB)

Blå tillväxt Gruppövning (Magnus Burvall, Sweco)

3 KARTTJÄNSTEN - ETT EFFEKTIVT VERKTYG FÖR BLÅ TILLVÄXT

15:15-15:45 Introduktion av karttjänsten och presentation av användningsområden
Vilka behov av underlag finns? (Johnny Berglund, SeaGIS 2.0)

4 SAMMANFATTNING OCH INFÖR NÄSTA WORKSHOP

15:45-16:00 SAMMANFATTNING och avslut första workshop (Kajsa Fasth/Magnus Burvall)

Namn	Företag/organisation
Ann Holm	Österbottens förbund
Bengt Hallberg	Västerbottens Båtförbund/VRO13
Bertil Brånin	Naturskyddsföreningen
Carlos Paz Von Friesen	Länsstyrelsen Västerbotten
David Forslund	Länsstyrelsen Västernorrland
Emma Johansson	Länsstyrelsen Västerbotten
Hans Geibrink	Svenska Jägareförbundet
Hans-Göran Lax	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
Jan-Ove Nyman	Österbottens svenska producentförbund
Jarkko Hirvelä	Trafikverket farledsenhet
Jenny Lindgren	Länsstyrelsen Västernorrland
Johanna Wadstein	Länsstyrelsen Västerbotten
John Öst	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
Johnny Berglund	Länsstyrelsen Västerbotten
Johnny Granström	Länsstyrelsen Västerbotten
Jonas Östberg	Intresseföreningen för en levande skärgård
Kajsa Fasth	Sweco
Kenneth Nordberg	Åbo Akademi
Lari Veneranta	Naturresursinstitutet
Lars Brandt	Seaflex AB
Linda Lingsten	Havs- och vattenmyndigheten
Magnus Burvall	Sweco
Malin Henriksson	Vasa stad, planläggningen
Maria Liljegren	Seaflex AB
Marina Nyqvist	Österbottens Fiskarförbund
Marika Häggblom	Korsholms kommun
Mattias Lindholm	Wasaline
Maud Ericson	Region Västerbotten
Mia Karlsson	Höga Kusten Destinationsutveckling / Spotlight High Low Coast
Michael Hagström	KARLEBY STAD FINLAND
Niklas Gandal	Region Västerbotten

Olle Nygren	Damina AB
Peter Källberg	Vasaregionens Utveckling Ab VASEK
Simon Ollus	Finlands Skogscentral
Stefan Pellas	Finlands viltcentral Kust-Österbotten
Susanne Gustafsson	Havs- och vattenmyndigheten
Teppo Rekilä	Mellersta Österbottens förbund
Thomas Jonsson	Länsstyrelsen Västerbotten
Tony Ehre	Wasaline
Ulf Carlsson	Länsstyrelsen Västerbotten
Ulrika Björkman	Forststyrelsen
Örjan Pettersson	Umeå Universitet

Bilaga 2: Program och deltagarförteckning för workshop 2 (Vasa)

PROGRAM

Hållbar tillväxt för kust och hav i Kvarken och Norra Bottenhavet, del 2

Tisdag 15 november

Plats: Academill, Strandgatan 2

- | | |
|-------|---|
| 09.00 | Introduktion av dagens workshop , Kajsa Fasth, Sweco
Vår vilja! Sammanställning av workshop 1 och feedback
Aktuellt inom SeaGIS 2.0 , Johnny Berglund, projektledare SeaGIS 2.0 |
| 10.00 | Fika |
| 10.30 | Företagspresentation
Båtlivsturism i Kvarkenregionen – en väg till förbättrad interregional mobilitet,
John Erickson, Solrutten AB |
| 11.00 | Gruppdiskussion: Behov, anspråk och mål från första workshopen
1. Energi och vindkraft
2. Fiske och vattenbruk
3. Sjöfart och infrastruktur
4. Besöksnäring
5. Naturvård och rekreation |
| 12.00 | Lunch |
| 13.00 | Inriktning: Vi provar tänkbara lösningar , Kajsa Fasth, Sweco
Prioriteringar, aktörer, ansvar och optimering av åtgärder. |
| 15.00 | Fika |
| 15.15 | Karttjänsten – ett effektivt verktyg för blå tillväxt
Effekt, fördel och nytta. Fördjupning om karttjänstens möjligheter, Kajsa Fasth och
Johnny Berglund, SeaGIS 2.0 |
| 15.45 | Sammanfattning och avslutning , Kajsa Fasth, Sweco |
| 16.00 | Förädlad förtäring med Anita Storm
Mingel och provsmakning av olika fiskdelikatesser gjorda på nya råvaror. |



Namn	Företag/organisation
Angelique Irjala	Kristinestads näringslivscentral
Ann Holm	Österbottens förbund
Ann Lindberg	Robertsfors kommun
Annika Nordenstam	Nordiskt informationskontor i Umeå
Bengt Hallberg	Västerbottens Båtförbund/VRO 13
Bertil Brånin	Naturskyddsföreningen
Carlos Paz von Friesen	Länsstyrelsen Västerbotten
Christine Bonn	Österbottens förbund
Emma Johansson	Länsstyrelsen Västerbotten
Göran Ådjers	Finlands skogscentral
Hannele Ilvessalo-Lax	NTM-centralen
Hans-Göran Lax	Närings- trafik-, och miljöcentralen i Södra Österbotten
Jarkko Hirvelä	Trafikverket farledsenhet
Jens Perus	Närings- trafik-, och miljöcentralen i Södra Österbotten
Joachim Jakobsson	Länsstyrelsen Västerbotten
Johanna Wadstein	Länsstyrelsen Västerbotten
John Erickson	Finnvera Abp
Johnny Berglund	Länsstyrelsen Västerbotten
Kajsa Fasth	Sweco Management
Kenneth Nordberg	Åbo Akademi
Lari Veneranta	Naturresursinstitutet
Malin Henriksson	Vasa stad
Marina Nyqvist	Österbottens Fiskarförbund
Mattias Lindholm	Wasaline
Maud Ericson	Region Västerbotten
Michael Hagström	KARLEBY STAD FINLAND
Mikael Levin	Sjöfartsverket
Mikael Nygård	Aktion Österbotten r.f. - KAG
Olle Nygren	Damina AB
Peter Källberg	VASEK
Pia Smeds	Naturresursinstitutet

Ritha Jonsson

Simon Ollus

Stefan Pellas

Ulf Carlsson

Ulrika Björkman

Vincent Westberg

Åke Bengtsson

Örjan Pettersson

Länsstyrelsen Västernorrland

Finlands Skogscentral

Finlands viltcentral Kust-Österbotten

Länsstyrelsen i Västerbotten

Forststyrelsen

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

Länsstyrelsen Västernorrland

Umeå Universitet

Bilaga 3: Program och deltagarförteckning för workshop 3 (Örnsköldsvik)



Torsdag 4 maj, plats Arken Konferens

INTRODUKTION

09:00-09:45	INTRODUKTION Genomgång av program och målsättning för dagen Presentation av deltagarna under dagens workshop.
	UPPDATERING SeaGIS 2.0 och BLÅ TILLVÄXT-projekt

BEHOV OCH MÖJLIGHETER - EN SUMMERING

09:45-10:15	Kaffepaus
10:15-11:00	SUMMERING AV INSAMLAT MATERIAL Har vi uppfattat rätt? ○ Mål ○ Behov ○ Konflikter ○ Möjligheter

EXEMPELSTUDIE

11:00-12:00	Presentation av "EN SKÄRGÅRD I VÄRLDSKLASS" Utveckling och utmaningar i skärgården.
12:00-13:00	LUNCH

KONKRETA PROJEKT-SAMARBETEN

13:00-14:30	ATT NÅ VÅRA MÅL • Hur använder vi feedback och material effektivt? • Nästa steg KONKRETISERING: Gruppoövning • Finns det tänkbara konkreta projekt? • Samarbeten över Kvarnen? Aktörer och ansvar? • Hur arbetar man tillsammans? • Prioriteringar
14:30-15:00	PRESENTATION IN PLENUM Uppsamling av idéer och eventuella projektförslag



15:00-15:15 Kaffe

KARTTJÄNSTEN – ETT EFFEKTIVT VERKTYG FÖR BLÅ TILLVÄXT

15:15-15:45 RESULTAT-INRAPPORTERING-FRAMTID

SAMMANFATTNING OCH UTVÄRDERING

15:45-16:00 SUMMERING OCH UTVÄRDERING

16:00 AVSLUT

Buss tillbaka till Umeå-Holmsund för alla deltagare

18:00 Hemfärd från Holmsund med Wasaline

Namn	Företag/organisation
Ann Lindberg	Robertsfors kommun
Ann Holm	Österbottens förbund
Anki Hagström	Ulvö kapellag
Annika Nordenstam	Nordiskt informationskontor i Umeå
Carlos Paz von Friesen	Länsstyrelsen Västerbotten
Christine Bonn	Österbottens förbund
Eirik Klockars	Svenska Båtunionen, VRO13
Emma Johansson	Länsstyrelsen Västerbotten
Hans-Göran Lax	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
Johanna Wadstein	Örnsköldsviks kommun
Johnny Berglund	Länsstyrelsen Västerbotten
Jonas Östberg	IFLS
Jonna Lidström	Skellefteå kommun
Kajsa Fasth	Sweco
Karin Andersson	Länsstyrelsen Västernorrland
Kenneth Nordberg	Åbo Akademi
Malin Henriksson	Vasa stad
Marianne Dahlbäck	Örnsköldsviks kommun
Marika Häggblom	Korsholms kommun
Mia Karlsson	Höga Kusten Destinationsutveckling
Michael Hagström	KARLEBY STAD FINLAND
Mikael Levin	Sjöfartsverket
Olle Nygren	Damina AB
Sara Israelsson	Länsstyrelsen Västerbotten
Sirpa Kärki	Visit Umeå
Ulrika Björkman	Forststyrelsen
Örjan Pettersson	Umeå Universitet



www.seagis.org