

Kompetanse Nord i Norden

Sluttrapport fra forprosjekt
for Arctic Mobility

Innhold

4	.....	Innledning – bakgrunn
5-7	.....	Nærmere om forprosjektet og rapporten
8-13	.....	Det store bildet
14-19	.....	Tilbud og utfordringer i Nord-Norge
22-27	.....	Aktuelle og fremtidige kompetansebehov i nord
28-31	.....	Hva kan Arctic Mobility bidra med?
34-37	.....	Nordisk merverdi
38-41	.....	Oppsummerende vurderinger
42-45	.....	Arctic Mobility: Prinsipper og mulig organisering
46-49	.....	Anbefalinger om hovedprosjekt 2026-2027

Vedlegg

50	.....	Dybdeintervjuer med ressurspersoner
51-52	.....	Deltagere og innledere på verksted 7. januar 2026
53	.....	Organisering forprosjekt Arctic Mobility
54	.....	Tabell: Kompetansebehov og mulige tiltak i Nord-Norge

Innledning - bakgrunn

Hvordan møte utfordringene og mulighetene innenfor transport, logistikk og infrastruktur «Nord i Norden»¹ i en stadig mer urolig og uoversiktlig tid? Er det mulig å styrke, koordinere og spisse kompetansen i Norge, Sverige og Finland på en kraftfull, systematisk måte? Bakteppet for foreliggende rapport, som oppsummerer resultatene fra et forprosjekt med arbeidstittelen «Arctic Mobility», er en stigende bekymring for kompetansen og kapasiteten i nord. Det er grunn til å anta at eksisterende tilbud ikke er i stand til å dekke behovene for opplæring, utdanning og FoU. Forprosjektet har sett dagens tilbud opp mot aktuelle og fremtidige kompetansebehov.

Forprosjektet har munnet ut i et forslag om å opprette et fond, Arctic Mobility, som kan bidra til å tette gapet mellom tilbud og behov. Hensikten med dette initiativet er å få fortgang i det nordiske samarbeidet om kompetanse innenfor transport, logistikk og infrastruktur «Nord i Norden». Arctic Mobility vil kunne ta form av et felles langsiktig fond (program) for utdanning og forskning, evt. organisert som et eget nordisk senter.

Nærmere om forprosjektet og rapporten

Forprosjektet har vært gjennomført av Senter for nordområdelogistikk (CHNL) ved Nord universitet på oppdrag fra Konnekt i perioden november 2024-februar 2026. Konnekt er et nasjonalt kompetansesenter for samferdsel etablert av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet².

Rapporten bygger i betydelig grad på funn og inntrykk fra dybdeintervjuer med en rekke personer med inngående kjennskap til transport- og samfunnsspørsmål i nord (se vedlegg 1). Dybdeintervjuene har gitt verdifull kunnskap om utfordringene og utviklingspotensialet i nord.

Den viktigste aktiviteten i forprosjektet har vært et arbeidsverksted i regi av CHNL i januar 2026, der en allsidig sammensatt gruppe bestående av 34 eksperter (se vedlegg 2) drøftet utfordringer og muligheter knyttet til utviklingen «Nord i Norden» og behovet for kompetanse innenfor transport, infrastruktur og logistikk. Verkstedet bekreftet den grunnleggende antagelsen om at Arctic Mobility kan bli et nytt viktig tilskudd til nordisk samarbeid. Deltagerne på verkstedet gav også råd om hvilke oppgaver Arctic Mobility burde gripe fatt i og hvordan fondet (programmet) kan innrettes.

¹ Uttrykket «Nord i Norden» erstatter i økende grad benevnelsen Nordkalotten. «Nord i Norden» sikter til Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland, og omfatter med andre ord ikke de russiske delene av Nordkalotten.

² På nettsidene er samfunnsoppdraget beskrevet slik: «Konnekt – nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, skal være en pådriver for at samferdselssektoren får nok og kompetent arbeidskraft til å gjennomføre Nasjonal transportplan.»

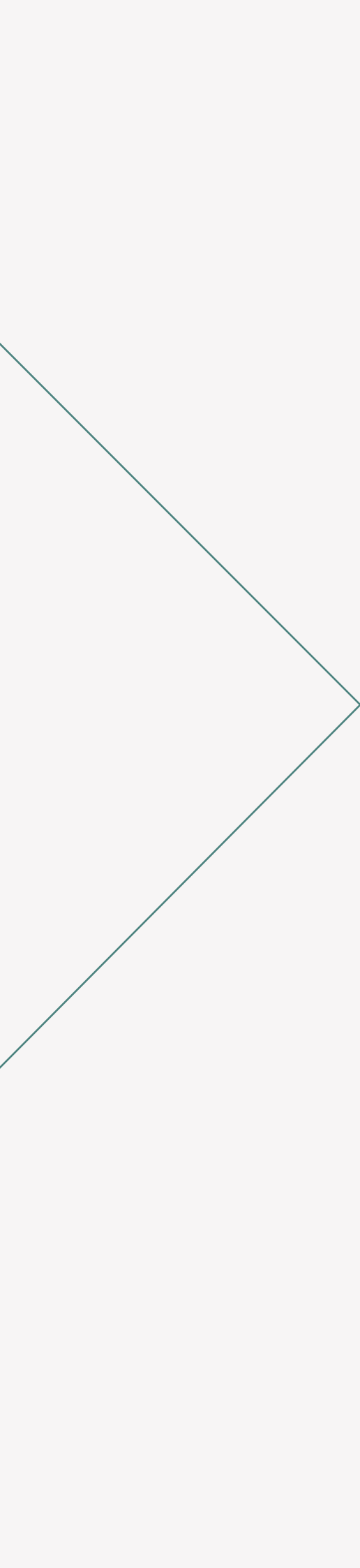
Råd og ideer fra verkstedet er innarbeidet i rapporten. Flere detaljer finnes i en Power Point-presentasjon (vedlagt) og i den samlede dokumentasjonen fra verkstedet (ikke vedlagt). Rapporten fanger også opp erfaringer fra konferansene «Arctic Spirit» og «Styrking av Totalberedskapen i Nord-Norge».³

I tilknytning til forprosjektet er det inngått en rammeavtale (MoU) mellom Konnekt og UArctic (University of the Arctic). Nettverkene i UArctic kan bidra til å gi det nordiske samarbeidet om forskning og utdanning et sirkumpolært utsyn, faglig bredde og økt slagkraft. UArctic har medvirket i forprosjektet.

Rapporten inneholder et knippe konkrete anbefalinger om veien videre. Konklusjonen er at det bør gjennomføres et hovedprosjekt (fase 2) i 2026-2027, hvor den sentrale oppgaven blir å arbeide for bred politisk og faglig tilslutning til tanken om et nordisk fond. Fondstanken må løftes opp på høyt politisk og faglig nivå i Norge, Sverige og Finland. I neste fase bør det utarbeides et omforent nordisk forslag med en beskrivelse av finansieringsmodellen, organiseringen og hovedtrekkene i det faglige samarbeidet som må ligge til grunn for fondet. Som et ledd i ideutviklingen og forankringen bør det gjennomføres en serie konsultasjoner og en nordisk strategiprosess i 2026-2027.

Prosjektgruppen i forprosjektet har støttet seg til en styringsgruppe og en referansegruppe (se vedlegg 3). Styringsgruppen og referansegruppen kan bli utvidet og supplert i fase 2.

³ De to konferansene ble arrangert av henholdsvis Arctic Centre ved Lapland University i Rovaniemi 5.-6. mai 2025 og UiT Norges arktiske universitet i Narvik 7.-8. mai 2025. CHNL var medarrangør av konferansen i Rovaniemi.

A decorative graphic on the left side of the page consisting of two thin, dark teal lines that meet at a point, forming a large, light gray triangle pointing towards the right. The lines extend from the top-left and bottom-left corners towards the center of the page.

Det store bildet

Transportbehovene «Nord i Norden» ligger an til å bli enda mer komplekse og utfordrende i årene som kommer. Beredskap, forsyning og forsyningssikkerhet har kommet høyere på dagsordenen i Norge, Norden og Europa, og det er ikke mulig å utelukke at rammebetingelsene for transport kan bli endret brått og radikalt. Bare det drøye året forprosjektet har pågått, har det inntruffet en rekke hendelser som understreker alvoret i bestrebelsene på å styrke sikkerheten og beredskapen i Norden. Det er bl.a. verdt å merke seg at de nordeuropeiske NATO-landene har intensivert sitt samarbeid.⁴

Blant bidragsyterne i forprosjektet er det bred enighet om at så vel den geopolitiske situasjonen som næringsmulighetene og klimaendringene tilsier et forsterket samarbeid om kompetanse til støtte for transport, logistikk og infrastruktur på «Nord i Norden». Bidragsyterne peker på behovet for å utvikle transportsystemet og tenke nytt om transport- og logistikksamrådet i nord. Det står klart at det regionale og interregionale potensialet for utvikling «Nord i Norden» er større enn tidligere og at gode transportløsninger er forutsetningen for vekst, sysselsetning og bosetning. Ambisjonene bak Arctic Mobility vekker umiddelbart interesse og sympati.

Et hovedinntrykk er likevel at få aktører har rukket å komme i gang med strategisk tenkning om endringene som er underveis og hva de vil bety for norsk og nordisk kompetanse på mellomlang og lengre sikt. Bildet er fragmentert – aktørene har hvert sitt ansvarsområde, og ingen har ennå påtatt seg ansvaret for å tenke helhetlig om hva som må skje fremover. Alle vet at transportsystemet er sårbart og at klimaendringene øker faren for ulykker. Eksempelvis brøt Randklev bro fullstendig sammen i august 2023 som en følge av ekstremværet Hans; betegnende nok behandles slike ulykker fortsatt som enkeltstående hendelser.

⁴ Eksempelvis arbeider Norge og Polen stadig tettere sammen om sikkerhetsspørsmål. Forholdet ble belyst på Oslo Security Conference, arrangert av Den norske atlanterhavskomiteé 2.-3. februar 2026. Årets konferanse hadde overskriften «*The Transatlantic Partnership – Facing 'the New Normal'*».

Sektorinndelingen som kjennetegner norsk forvaltning, gjør det vanskelig å ta tak i de virkelig store, overgripende spørsmålene i norsk transport. Et annet iøynefallende trekk er fraværet av skarpe prioriteringer. Interessen for utfordringene i nord er økende, men det er foreløpig ikke mulig å øyne klar politisk vilje i Norge til en systematisk, helhetlig satsing på den nordlige landsdelen og nordområdene. Regjeringens nye nordområdestrategi («Norge i Nord») understreker betydningen av transport og infrastruktur, men er lite konkret på hva som bør gjøres for å styrke det nordiske samarbeidet om transport og infrastruktur.⁵

Flere informanter nevner omstendelige reguleringsprosesser som en barriere, både for næringsetablering og for gjennomføring av tiltak som kan forbedre beredskapen. Andre peker på tungroddede anskaffelsesprosedyrer, jfr. den lange bestillingstiden for nytt materiell, f.eks. nye tog. Enkelte uttrykker også en viss overraskelse over at innsatsen for å styrke samferdselen og infrastrukturen i nord fortsatt er såpass svak og spredt, fire år etter invasjonen av Ukraina. Totalberedskapsmeldingen er ennå ikke fulgt opp på en samlet, helhertet måte. (Totalberedskapskommisjonen avgav sin innstilling i 2023, og regjeringens melding ble oversendt Stortinget i januar 2025.)⁶

Med Sverige og Finland som medlemmer i NATO øker behovet for sikker transport og understøttelse (luft, sjø, land, nye intermodale løsninger m.v.). Den tverrgående vest-øst-aksen blir langt viktigere. Norske myndigheter må bl.a. påse at Norge på en effektiv og betryggende måte kan ta imot allierte landstyrker som skal videre til Nord-Finland.⁷

⁵ Se *Norge i Nord: Nordområdepolitikken i en ny virkelighet*. Rapporten ble presentert av kommunalminister Kjersti Stenseng og uensriksminister Espen Barth Eide i august 2025.

⁶ Se *Totalberedskapsmeldingen. Forberedt på kriser og krig*. Meld. St. 9 (2024–2025)

⁷ Utfordringene drøftes i rapporten *Vertslandsstøtte under press – en analyse av sivilsamfunnets evne til å støtte Forsvaret ved mottak av allierte landstyrker*, utarbeidet av Inger Sofie Landgraff Petter Fredrik Hemnes, FFI-rapport 26/002.

Østersjøen er mer utsatt enn før, noe GPS-forstyrrelser og skader på undersjøiske kabler er tydelige vitnesbyrd om. I tillegg gjør den nye formen for dronekrig både militær og sivil infrastruktur mer sårbar. Hvis Østersjøen og Kattegat skulle bli helt eller delvis avstengt, vil Narvik/Breivik og forbindelsen gjennom Trøndelag (Meråkerbanen) bli avgjørende for allierte forsyninger til Sverige og Finland. Generelt øker behovet for (over-)kapasitet og alternative løsninger.

Den samme sårbarheten gjør seg gjeldende for eksporten av råvarer og produkter fra Sverige og Finland, som i dag benytter Bottniska viken og Østersjøen som eksportkorridorer. Det planlegges bl.a. økt kapasitet på eksisterende bane mot Narvik, med ny bane fra gruveområdene nord i Finland og Sverige, med sikte på sammenhengende transport på bane til isfri havn i Narvik. Det finnes en del utfordringer, som til dels er av teknisk karakter, som det nå haster med å rydde unna. Eksempler er sporbredde, tollregler og andre bestemmelser som kompliserer grensekryssingen mellom Norge og Sverige.

Det nordlige Norden kan komme til å få en nøkkelrolle i den europeiske forsyningssikkerheten, kanskje spesielt m.h.t. energi, mineraler og sjømat. Eksempelvis blir Finland stadig viktigere som leverandør av kritiske mineraler til resten av Europa (kobolt, platina, palladium, nikkel og litium). Å sikre mineraltilgang i en krisesituasjon, blir en nordisk-europeisk fellesoppgave i årene som kommer. EU er i ferd med å utvikle en ny politikk for Arktis og nordområdene. Selv om klima og miljø er et hovedhensyn, må den nye og mer aktive linjen forstås på bakgrunn av kinesiske ambisjoner, det forverrede forholdet til Russland, de amerikanske truslene mot Grønland og det forverrede forholdet mellom USA og Europa ⁸. Implikasjonen er at forsyningslinjene i Norden og til og fra kontinentet får større geostrategisk vekt. Vi ser nå at EU trapper opp arbeidet med å styrke sikkerheten og beredskapen. I forordet til en rapport til EU-kommisjonen uttaler Sauli Niinistö, tidligere finsk president: «It is high time to put preparedness at the heart of the EU's work.» ⁹

⁸ Blant annet arbeides det nå (våren 2026) med å oppdatere EUs arktiske strategi.

⁹ Se *Safer Together: Strengthening Europe's Civilian and Military Preparedness and Readiness*, EU-kommisjonen, oktober 2024.

Klimaendringer og høyere havtemperaturer kan føre til at mer av den norske oppdrettsvirksomheten flytter nordover fra overbelastede områder i sør, hvor det er «røde trafikklys». Det kan komme et oppsving i oppdrett av både laks og torsk. Vindkraft, særlig offshore og i fjorder, kan få større betydning i den nordiske og europeiske energimiksen. Krigen i Ukraina har gjort gassen fra Melkøya enda viktigere. Det ligger muligheter i videreforedling av råvarer med gass (CCS) eller grønn strøm. Næringsvekst og bedre utnyttelse av ressursene i nord utløser dermed også behov for utvidet transport. Avstandene i nord er lange og transportlinjene sårbare, og som kjent har NATO fått en lengre felles grense mot Russland.

Fellesnevneren i diskusjonene er en voksende bekymring for den sivile og militære beredskapen og evnen til å sikre rask, trygg og effektiv transport. Den sivile beredskapen (helsetjenester, energiforsyning, vann og avløp, bredbånd, lagring og distribusjon av matvarer m.v.) er avhengig av den militære og vice-versa. Skillet mellom samfunnssikkerhet og statssikkerhet er etter hvert blitt utydelig. Det ligger i kortene at samarbeidet mellom Forsvaret, den sivile forvaltningen, næringslivet og transportvirksomhetene må bli tettere og at dette samarbeidet også vil få en nordisk og europeisk dimensjon. Næringsmessige og militære behov kan gå hånd i hånd, men samordning og «dual use» skjer ikke av seg selv, blir det påpekt.

Konferansen i Rovaniemi i mai 2025 tydeliggjorde at flere regionale (fylkeskommunale) politikere føler seg handlingslammet i dagens situasjon. De ser en rekke nye muligheter og behov, men har begrenset innflytelse i spørsmål som gjelder grenseoverskridende transportløsninger. Ansvarer ligger på regjeringsnivå. På samme tid i mai 2025 tilkjennegav de nordiske transportministrene at det burde utarbeides en fellesnordisk strategi for transport og beredskap. «Alle de nordiske landene har egne nasjonale transportplaner. Nå skal de prøve å samordne dem. Det er komplisert», uttalte samferdselsminister Jon Ivar Nygård.¹⁰

¹⁰ Se artikkel i Aftenposten 16. mai 2025.

Året etter, i mars 2026, kunne man legge konkrete resultater på bordet. På et felles nordisk transportministtermøte i Rovaniemi presenterte ansvarlige nordiske politikere en strategi utarbeidet gjennom det nyetablerte Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). Strategien gir militær mobilitet forrang og inneholder et sett med felles prioriteringer som nettopp handler om å fjerne trafikkhindre og sikre de viktigste transportkorridorene mellom Norge, Sverige og Finland ¹¹. Strategien kan sees som et ganske langt steg i retning av en tettere politisk, strategisk og faglig samkjøring av den nasjonale transportplanleggingen i Norden.

NATO har vedtatt et nytt vekstmål som vil kunne få enorm betydning for den samlede nordiske satsingen på sivil infrastruktur i nord. På toppmøtet i Haag 24.-25. juni 2025 var det tilslutning til ambisjonen om at NATOs medlemsland skal øke innsatsen til 5% (fra 2%), med en viktig presisering om at inntil 1,5% skal gå til infrastruktur og beredskap. For Norges del kan anslagsvis NOK 60-80 MRD i friske midler bli tilgjengelig for utvikling av transport, logistikk og infrastruktur. «European Competitiveness Fund», «Connecting Europe Facility» og andre finansieringsmekanismer i EU vil underbygge NATOs vekstmål for infrastruktur og beredskap.

¹¹ Se «Regjeringen vil styrke nordisk beredskapssamarbeid i transportsektoren», pressemelding på regjeringen.no 12. mars 2026.

Tilbud og utfordringer i Nord-Norge

Utdanningstilbud og utfordringer innenfor samferdsel i Nord-Norge

Innledning

Samferdsel er og blir en nøkkelfaktor i Nord-Norge. Transportinfrastrukturen er avgjørende for samfunnslivet og næringslivet. Utvikling av riktig kompetanse innenfor transport, mobilitet, infrastruktur, logistikk og planlegging er derfor en forutsetning for regional vekst, beredskap og sysselsetning. Samtidig står det klart at lokal utdanningskapasitet er avgjørende for å sikre tilgang på kompetanse i nord. Erfaringsmessig vil svært mange av studentene som tar sin utdanning i nord, også få sin første jobb i nord.

I det følgende presenterer vi en enkel oversikt over utdanningstilbudene innenfor samferdsel i Nord-Norge, og de viktigste utfordringene knyttet til rekruttering, fagmiljøer og utdanningskapasitet. Til slutt gir vi en samlet vurdering av hva som må til for å styrke området de kommende årene.¹²

Utdanning innenfor samferdsel i Nord-Norge

Samferdselsutdanning omfatter et bredt spekter av fagretninger – fra praktiske yrkesfag til avanserte ingeniør- og planleggingsstudier. I Nord-Norge tilbys relevant opplæring både på videregående nivå og i høyere utdanning:

Videregående opplæring: Vg2 Transport og logistikk

Vg2 Transport og logistikk tilbys ved flere videregående skoler i Nordland, Troms og Finnmark. Utdanningen, som er sentral for rekrutteringen til praktiske yrker i transport- og logistikkbransjen, leder frem til fagbrev for følgende yrker:

- Yrkessjåfør
- Logistikkoperatør
- Terminalarbeider

Disse yrkene er avgjørende for vareflyten, forsyningssikkerheten og transportberedskapen i Nord-Norge. Tilstøtende fag, som elektro/maskin og drift og vedlikehold, må også nevnes.

Oversikt over hvilke skoler som tilbyr programmet transport og logistikk, finnes på nettstedet vilbli.no og i fylkeskommunenes fagopplæringsportaler.

¹² Foruten samtaler med nøkkelpersoner bygger vi her på informasjon hentet fra Konnekt, Vilbli.no og faginord.no.

Fagskoler

I Nord-Norge tilbyr Fagskolen i Finnmark, Fagskolen i Nord og Nordland fagskole høyere yrkesfaglig utdanning. Fellesnevneren for disse skolene er at de tilbyr praksisnær kompetanse for næringslivet og arbeidslivet for øvrig. Fagskolene skårer høyt på tekniske fag og lokal forankring, men spiller en forholdsvis begrenset rolle innenfor samferdsel. Det er verdt å merke seg at regjeringen ønsker å løfte ambisjonsnivået for fagskolesektoren.¹³

Høyere utdanning innenfor samferdsel

Selv om det ikke tilbys høyere studier som spesifikt omhandler samferdsel (eller som benytter begrepet samferdsel), finnes det flere relevante utdanningsløp ved universiteter og høyskoler i Nord-Norge. Disse dekker viktige deler av kompetansebehovet i sektoren, blant annet transportplanlegging, infrastruktur, logistikk og samfunnsutvikling.

UiT – Norges arktiske universitet

UiT har studiesteder i Tromsø, Alta og Narvik der det tilbys fag som på ulike måter er relevante for samferdselssektoren:

- Ingeniørfag – bygg, inkludert veg- og infrastruktur
- Planlegging og samfunnsutvikling, som gir kompetanse i arealplanlegging, mobilitet og transportstrategi
- Teknologi og sikkerhet, som er relevant for beredskap, kritisk infrastruktur og risikohåndtering
- GeoPraksis (et samarbeid mellom UiT, UiB og UiO)

UiT er inkludert i nasjonale oversikter over institusjoner med samferdselsrelaterte studier.

¹³ Se *Fagfolk for en ny tid – med høyere yrkesfaglig utdanning*. Meld. St. 11 (2024-2025).

Nord universitet (Bodø og Stjørdal)

Nord universitet tilbyr ikke rene samferdselsfag, men flere utdanningsløp som bidrar med kompetanse innenfor fagfelt som er sentrale i sektoren:

- Samfunnsplanlegging
- Bærekraftig utvikling og regional utvikling
- Logistikkrelaterte fag i økonomi og administrasjon
- Trafikkfag
- Beredskap
- Entreprenørskap og innovasjon

Disse fagene er viktige for transportplanlegging, analyse av mobilitet og logistikkprosesser, og for å sikre en helhetlig samfunnsutvikling.

Sentrale utfordringer for samferdselsutdanningen i Nord-Norge

Utdanningsmiljøene i Nord-Norge har flere sterke sider. Det er samtidig viktig å understreke at de står overfor en rekke utfordringer som påvirker både kapasitet, stabilitet og muligheten til å utvikle nye studietilbud.

Hard konkurranse om studentene

For å sikre finansiering, må universitetene i større grad enn tidligere prioritere studier som klarer å tiltrekke et minimum antall søkere. Dette skaper flere utfordringer:

- Små og spesialiserte fag, inkludert transport og logistikk, risikerer å bli nedprioritert.
- Flere utdanningstilbud innenfor transportsektoren er allerede blitt redusert eller nedlagt.
- Fag med nasjonal betydning, men få søkere, blir særlig utsatt i når økonomien er presset.

Disse utfordringene gjør det vanskelig å tenke langsiktig og bygge stabile tilbud innenfor smale, men samfunnsviktige sektorer.

Små og sårbare fagmiljøer

Fagmiljøene i nord holder gjennomgående et høyt faglig nivå, men er relativt små, noe som får flere konsekvenser:

- Kapasiteten til å delta i større forskningsprosjekter nasjonalt og internasjonalt, er begrenset.
- Miljøene er sårbare ved utskiftning av nøkkelpersonell. Når nøkkelpersoner forsvinner, kan miljøene gå i oppløsning og fagene bli nedlagt, midlertidig eller permanent.
- Det er generelt krevende å etablere og opprettholde PhD-programmer i små fagmiljøer.
- Det kan være vanskelig å utvikle nye relevante bachelor- og masterprogrammer når fagmiljøet allerede er presset.

Disse forholdene begrenser institusjonenes muligheter til å ligge i front i den faglige utviklingen på samferdselsområdet.

Lang tidshorison for nye utdanninger

Universiteter kan raskt organisere små etter- og videreutdanningskurs, men etableringen av større studieprogrammer tar lengre tid:

- Erfaringsmessig kreves det 6–7 år å bygge opp nye bachelor- eller masterutdanninger.
- Et fullverdig utdanningsprogram forutsetter forskningsaktive fagmiljøer, forutsigbar finansiering og god studentrekruttering.
- Rekruttering av relevante fagpersoner er krevende når fagmiljøet i utgangspunktet er lite.

Alt dette gjør det utfordrende for institusjonene å svare raskt på nye kompetansebehov i samferdselssektoren.

Fordel: Sterk regional tilknytning

Selv om utfordringene er betydelige, har Nord-Norge én stor fordel:

- Undersøkelser viser at rundt 7 av 10 studenter blir værende i regionen etter fullført utdanning.

Attraktive tilbud og vellykket rekruttering øker m.a.o. sannsynligheten for at landsdelen kan sikres tilgang på kvalifisert arbeidskraft, noe som i sin tur vil styrke næringslivet og gi robuste fagmiljøer over tid.

Oppsummering og vurdering

Utdanningstilbudene innenfor samferdsel i Nord-Norge er viktige for regionens samfunnsliv og næringsliv. Videregående opplæring dekker viktige praktiske fag, mens universiteter og høyskoler gir kompetanse på planlegging, infrastruktur og teknologi. På den positive siden er studentene som utdannes i regionen, svært mobile, og de blir i stor grad boende i Nord-Norge.

- Samtidig viser analysen at:
- Utdanningene er sårbare fordi fagmiljøene er små
- Studentrekruttering er en vedvarende utfordring
- Økonomiske rammer gjør at brede studier prioriteres foran smale
- Det tar lang tid å bygge opp nye studieprogrammer
- Tilbudet i Nord-Norge på høyere nivå er for dårlig

Sammenfatningsvis er fagmiljøene i Nord-Norge ikke tilstrekkelig rustet til å møte etterspørselen som kan komme som en følge av de geopolitiske, samfunnsmessige og markedsmessige endringer i transportbildet «Nord i Norden» som denne rapporten drøfter. Gitt at aktivitetsnivået «Nord i Norden» kan bli markant høyere de nærmeste årene, er det nødvendig å forsterke fagmiljøene. Slik vi påviser i rapporten, kan det blant annet skje ved å skape et tett og forpliktende nordisk samarbeid om FoU, utdanning og EVU innenfor transport, logistikk og infrastruktur.







Aktuelle og fremtidige kompetansebehov i nord

Arbeidsverkstedet 7. januar 2026 og samtalene med ulike ressurspersoner har gitt innsikt i aktuelle og fremtidige kompetansebehov i nord. Regionen mangler folk, og både avstander og demografi gjør rekrutteringen vanskeligere enn i andre deler av Norge og Norden (se tabell som viser befolkningsendringer 2012-2024). Konkurransen om den ettertraktede arbeidskraften blant bedrifter, kommuner og statlige etater kan noen ganger være usunn. Mange er urolige for fraflyttingen og eldrebølgen, og peker på rekruttering av unge talenter som en hovedutfordring i nord. Kampen om de gode hodene ser ut til å skjerpes, med direkte konsekvenser for utkantkommunene, ikke minst i de indre delene av Nord-Norge. Omfattende pendling er et tveegget sverd for landsdelen.

Her er noen eksempler, hentet fra dybdeintervjuene, på områder/fag der behovene for kompetanse enten er eller kommer til å bli følbare:

- Digitalisering og KI (generisk kompetanse)
- Utvikling og anvendelse av dronebaserte løsninger
- Fagarbeidere - ingeniører og teknikere (maskin, elektro, IT m.v.)
- Grensesnittet sivilt-militært samarbeid, inkl. «dual use» og kartlegging og håndtering av hybridtrusler (beredskap, logistikk, planlegging)
- Kompetanse på grunnnerverv (veibygging m.v.)
- Prosjektledelse (evne til å lede utviklingsprosjekter)
- Prosesskompetanse (med tanke på automatiserte prosesser, som det blir stadig mer av)
- Sikring av logistikk til havs og på land
- Logistikk og transport knyttet til mineraler og sjømat
- Metallurgi – utvinning og frakt av nye metaller i Nord-Norge og Nord-Sverige
- Høyere luftfartsfaglig kompetanse
- Forsvarsindustri (utvikle lokale leverandører)
- Befalsskole i nord?
- Mer presis og fleksibel transportplanlegging ved hjelp av bl.a. KI?
- Økt vekt på strategisk HR i hele samferdselssektoren?

På konferansen «Styrking av Totalberedskap i Nord-Norge» i Tromsø 7.-8. mai 2025 ble bl.a. følgende utfordringer og behov trukket frem:

- Initiering av tverrfaglig forskning på beredskapslogistikk, mobilitet og robuste infrastrukturløsninger
- Utvikling av utdanningsprogrammer innenfor beredskap og transportlogistikk for å styrke kompetanse i nord spesielt
- Samarbeide mellom offentlige og private aktører for å iverksette innovative løsninger for styrking av kapasitet og effektive transportløsninger
- Bygge digitale simuleringsverktøy for krisehåndtering og logistikkstyring

En rekke konkrete ideer ble luftet og diskutert i gruppearbeidet på konferansen.¹⁴

¹⁴ Eksempler på forslag til konkrete tiltak:

1. Robust arktisk infrastruktur og transportløsninger

- Identifikasjon av sårbare transportkorridorer (E6, Ofotbanen, havner etc.).
- Modulære løsninger for reparasjon av veier og broer
- Havneinfrastruktur for dobbeltbruk (sivil og militær)
- Autonome transportsystemer med sikre energibærere

2. Integrert simuleringsplattform for analyser i krise og krig

- Utvikling av digital beslutningsstøtte basert på sanntidsdata og AI-modeller
- Scenarioanalyse av naturkatastrofer, cyberangrep og militære konflikter

3. Utdanningsprogram innen Arktisk Mobilitet

- Nye studieprogram og etterutdanning innen logistikk, beredskap og krisehåndtering
- Internasjonale samarbeidsavtaler med utdanningsinstitusjoner og forsvar i Sverige, Finland og Norge

4. Rammeverk for sivil-militær koordinering i krise og krig

- Kartlegging av koordineringsutfordringer og utvikling av digitale verktøy for situasjonsforståelse

Deltagerne på arbeidsverkstedet 7. januar 2026 identifiserte disse behovene og mulighetene:

- Sikkerhet, beredskap og logistikkfag (bør inn i Bachelor- og Master-programmer)
- Juniorordninger - rådgivere
- DoV – slitasjeforståelse
- Droneteknologi
- Intermodalitet scenarioanalyse
- Klimatilpasning
- Arktisk arkitektur
- Kaldclimateknologi
- Havneteknologi og logistikk
- KI i alle fag (RIF KI-råd – deling av kunnskap)
- Markedsforståelse
- Bedre laboratoriefasiliteter for utdanningsinstitusjoner
- Destruksjonsteknikk
- Samarbeid med OsloMet om geoteknikk

Som det fremgår, går ideene i litt ulike retninger, samtidig som det er et ikke ubetydelig sammenfall i analysen. Det later til å være enighet om at følgende fag/fagområder har grunnleggende betydning: Real-fag, geoteknikk, IT-sikkerhet, cyber, konstruksjonsteknikk, beredskapsplanlegging, kybernetikk og elektro.

På et strategisk nivå blir det behov for kompetanse på hvordan selve transportsystemet må endres i lys av nye samfunnsmessige og næringsmessige utfordringer. Hvordan møte en utvikling preget av stadig større usikkerhet og uforutsigbarhet? I Nord-Norge og «Nord i Norden» settes mange av utfordringene på spissen – ikke bare fordi de geopolitiske og klimamessige endringene er ekstra tydelige i nord, men fordi transport og infrastruktur ofte krever større investeringer der enn andre steder.

En av flere interessante strategiske problemstillinger er hvordan man kan se forsvarsindustri, sikring av forsyningslinjer og overordnet europeisk forsyningssikkerhet i sammenheng, herunder utnytte komparative næringsmessige og teknologiske fortrinn i de nordiske landene. En annen viktig problemstilling gjelder tilgangen til energi: Hvordan sikre tilstrekkelig med drivstoff til å holde livsviktig transport i gang i en trengt situasjon eller sågar en alvorlig krise? En tredje problemstilling gjelder rekrutteringen til transportsektoren i nord: Hvordan markedsføre arbeids- og studiemulighetene på en effektiv måte sammen med ulike bransje- og myndighetsorganer?

Bidragsterne i forprosjektet gir på forskjellige måter uttrykk for at samfunnet og næringslivet trenger mer kunnskap om forholdene «Nord i Norden». Arktis og nordområdene er i endring: Hva skjer med klimaet, miljøet, sikkerheten og markedsutsiktene, og hvordan påvirkes f.eks. varestrømmen nord-sør? Hva vil KI bety for sysselsetningen i nord og håndteringen av arktiske utfordringer? Bidragsterne etterlyser også en dypere og mer presis samhandling mellom aktørene som har ansvaret for den sivil-militære beredskapen. F.eks. burde Forsvaret delta fast i NTP-arbeidet. Et annet aspekt ved dette er bruken eller den manglende bruken av foreliggende utredninger med relevans for Nord-Norge og transport. Det kan synes som om det omfattende materialet som ble utformet for KVV Nord-Norge, i liten grad er utnyttet.¹⁵

Nødvendigheten av strategisk tenkning og klare prioriteringer øker, noe som også henger sammen med behovet for å samordne transportformene og utvikle flere integrerte, intermodale løsninger (sjø-land, luft-sjø, land-luft, autonome droner). De fleste som har en oppfatning om spørsmålet, mener at samspillet mellom vei, jernbane, havner, lufthavner og droner har kommet for kort. Transportvirksomhetene er ikke godt nok samkjørt, og det er heller ikke fylkeskommunene, statsforvalterne og andre aktører. Trolig blir det også påkrevet med en konsolidering av de norske havnene og en vurdering av hva som skal skje med kortbanenettet. Behovet for sektorovergripende samarbeid ble også grundig belyst på konferansen «Totalberedskap i nord: Sterkere sammen», arrangert i Narvik 7.-8. mai 2025.

¹⁵ Se f.eks. rapporten *Fremtidens transportsystem i Nord-Norge: Scenarier for KVV Nord Norge: Bastion Nord, Klondike og Siste villmark*. Utarbeidet av Asplan Viak og Dietz Foresight (2022).

Hva kan gjøres for å sette fart på utviklingen på norsk side? Det bør noteres at dagens NTP prioriterer vedlikehold og fornyelse. Det later til å være prinsipiell enighet om at noe drastisk må gjøres med vedlikeholdsetterslepet i norsk infrastruktur.¹⁶ En ny NTP (2026–2036) er under utarbeidelse og kan innebære en omprioritering av innsatsen. I oppdragsbeskrivelsen heter det: «Mobilitet på tvers av landegrensene i nord og infrastruktur som støtter opp om totalberedskap, skal prioriteres.» Uavhengig av om vekten ligger på vedlikehold/fornyelse eller utvikling av nye tilbud og tjenester, ser følgende store grep ut til å kunne ha en forløsende virkning:

1. Dobbeltspor på Ofotbanen og bidrag til sikring av Malmbanan
2. Oppgradering av E6 og E10 (tunnel under Tjeldsundet, Sørfoldtunnelene og Bjørnefjellet)
3. Jobbe med flaskehalser og korridorer, inkl. E39
4. Styrking av Nordlandsbanen
5. Få havner og flyplasser tydeligere inn i planleggingen

Denne typen store grep både forutsetter og kan gi ytterligere vind i seilene til en opprustning av kompetansen og kapasiteten innenfor norsk transport.

¹⁶ Vedlikeholdsetterslepet er grundig beskrevet i «*Norges tilstand 2025*», utgitt av RIF (Rådgivende ingeniørers forening).



**Hva kan
Arctic Mobility
bidra med?**

Arbeidsverkstedet 7. januar, dybdeintervjuene og erfaringene fra Rovaniemi peker entydig i retning av at det finnes et stort behov for strategiske diskusjoner om hvilken rolle transportsektoren og det nordiske samarbeidet om kompetanse skal spille i årene som kommer. Det er ikke unaturlig å tenke seg at et fond (program) som Arctic Mobility kan bidra til å konkretisere den nye nordiske strategien for transport og beredskap. Hvilken posisjon Arctic Mobility kan ta, må også sees i lys av muligheter og begrensninger i andre aktuelle initiativer og samarbeidsarenaer (nedenstående gjennomgang er ikke utførmende):

- Universitetssamarbeidet innenfor Arctic Six, som omfatter Luleå, Umeå, Lapland, Oulu, Nord og UiT, er ennå i støpeskjeen. Vårt inntrykk er at kjennskapet til Arctic Six Extended i næringslivet, forvaltningen og Forsvaret er begrenset. I øyeblikket er det uklart om de seks universitetene ønsker en dyptgående samordning av utdannings- og opplæringstilbudene og om Arctic Six kan gå i spissen for utviklingen av nye tilbud. Det er for tidlig å si om det er interesse for felles EVU-opplegg, Master-programmer og PhD-løp. Det er nødvendig med nærmere diskusjoner på ledelsesnivå om hvordan universitetene i nord kan utfylle hverandre. I tillegg bør NMBU, NTNU, OsloMet, UiS og UiA konsulteres, og i neste fase bør man trolig gå en lignende runde i Sverige og Finland.
- UArctic (University of the Arctic), et nettverk med global rekkevidde, er opptatt av forskning og utdanning som er direkte relevant for innbyggere og lokalsamfunn i nordlige områder. Konnekt har som tidligere nevnt inngått en MoU med UArctic som åpner for et nært faglig samarbeid om transport, logistikk og relaterte spørsmål. Konnekt og Arctic Mobility er i dialog med Lars Kullerud, president i UArctic, om samarbeidsmulighetene.
- Det nordiske samarbeidsinitiativet Platform North, som kom i gang i 2025, har i løpet av kort tid fått stor faglig og praktisk betydning. Grunntanken med Platform North er å skape et nettverk for departementene, nasjonale transportetater, regionale myndigheter, transportoperatører, næringsaktører, FoU-miljøer m.v. Platform North skal styrke den nordiske konkurranseevnen, bidra til den militære og sivile beredskapen og arbeide med å redusere CO₂-utslipp. Platform North har satt i gang flere prosjekter for å utvikle en felles forståelse av muligheter og utfordringer i nord, bl.a. et felles interaktivt kart med bruk av storymaps, men har foreløpig ikke satt utdanning og forskning på agendaen. Platform North er et klart uttrykk for vilje til å styrke det nordiske transportsamarbeidet, og har også koblinger til EU (TEN-T). Statens vegvesen er norsk hovedaktør i samarbeidet.

- Europe's Rail, et partnerskap som inngår i Horisont Europa, har som oppgave å integrere de europeiske jernbanenettverkene ved å fjerne eksisterende hindringer for interoperabilitet. Det har kommet et nytt alvor inn i disse bestrebelsene. Kiruna og Kemijärvi er kritisk viktige støttepunkter for EU. Finland endrer nå sporbredden: «Vi starter nordfra, og vi har sterk støtte fra NATO», uttaler den finske samferdselsministeren Lulu Ranne.
- Lobbyorganisasjonen Arctic Rail går inn for å skape en sammenhengende jernbaneforbindelse som strekker seg fra Narvik til Tornio (Torneå). Konkret ønsker initiativtagerne å øke kapasiteten mellom Narvik og Luleå, og utvikle en smidig overgang mellom de to nabobyene Haparanda og Tornio. En rekke tunge aktører, inkl. LKAB, Narvik Havn og Sjømat Norge, deltar i Arctic Rail, som kan få økt innflytelse i tiden som kommer.
- Prosjektet Nord-Norgelinjen handler om å utvikle nye transportalternativer for gods nord-sør. Tanken er å oppgradere jernbanen til Bodø (Nordlandsbanen) og samtidig sette batteridrevne skip i trafikk mellom Bodø og Tromsø, med anløp i Harstad. Pådriveren er Asko Maritime. Nord-Norgelinjen (med tilhørende logistikk-hub i Bodø) mobiliserer bredt: Bodø, Harstad og Tromsø havn, ulike transportører, vareeierne (bl.a. sjømatnæringen), Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen.
- NordFoU er et samarbeid som omfatter veimyndighetene i seks nordiske land (Norge, Sverige, Danmark, Island, Finland og Færøyene). Formålet er å fremme nordisk samarbeid om FoU og innovasjon på vei- og trafikkområdet. Det ser ikke ut til at NordFoU har engasjert seg i spørsmål som spesifikt dreier seg om utviklingen «Nord i Norden», men det kan kanskje endre seg.
- Transport 2050 (senter for transportforskning), som finansieres av Forskningsrådet, skal først og fremst støtte forskning som bidrar til lavutslippsmålene. Det ligger an til at det opprettes tre sentre, henholdsvis for metodeutvikling, klimatilpasning og klimasårbarhet. Transport 2050 skulle kunne gi et løft for kompetansen i Nord-Norge og Nordkalotten, men UiT og Nord universitet har ennå ikke fått delta i konsortiene. Dagens ordning favoriserer de store og veletablerte miljøene i sør. Dette er en velkjent problemstilling, og det er usikkert i hvilken utstrekning Transport 2050 kan komme til nytte for kunnskapsmiljøene i Nord-Norge.

Denne raske gjennomgangen viser at flere aktører har berøringspunkter med Arctic Mobility og at det skjer mye som potensielt er relevant med tanke på kompetanseutviklingen¹⁷. Det er grunn til å tenke gjennom oppgave- og ansvarsfordelingen, slik at det ikke oppstår uklarhet om hva Arctic Mobility står for og kan bidra med. I lys av samtalene og annen tilgjengelig informasjon mener vi det er dekning for å si at Arctic Mobility kan utfylle de andre initiativene på følgende vis:

- For det første ved å tydeliggjøre hvordan systematisk kompetanseutvikling innenfor transport, basert på et nært samarbeid mellom transportvirksomhetene og arbeidslivet (næringslivet og Forsvaret), utgjør et uunnværlig fundament for utvikling og vekst «Nord i Norden».
- For det annet ved å bidra til tverrfaglig og tverrsektoriell dialog om transportoppgaver og kompetansebehov, noe som ser ut til å være mangelvare i dag, både på regionalt og på nasjonalt nivå. Denne diskusjonen, som må favne et vidt spekter av problemstillinger knyttet til beredskap, næringsutvikling, fare for energimangel (balanse O&G, bioenergi, hydrogen m.v.), grønt skifte og europeisk forsyningssikkerhet, må etter sin natur være både strategisk og svært praktisk. Vil det f.eks. bli behov for en fellesnordisk Master i transportplanlegging? Arctic Mobility vil også kunne bidra ved å sette behovet for nordisk harmonisering (standardisering) på dagsordenen.
- For det tredje ved å støtte konkrete prosjekter og tiltak som bidrar til at norske, finske og svenske institusjoner og miljøer finner sammen og utfyller hverandre, ikke minst med sikte på å dekke nye behov som følge av endringer i beredskapen og den teknologiske utviklingen, f.eks. den økende bruken av droner, styrkingen av det europeiske samarbeidet om satellittnavigasjon m.v.

¹⁷ Se f.eks. rapporten *Fremtidens transportsystem i Nord-Norge: Scenarier for KVVU Nord Norge: Bastion Nord, Klondike og Siste villmark*. Utarbeidet av Asplan Viak og Dietz Foresight (2022).





The background features a light gray geometric design. A large, light gray triangle points towards the right, with its vertex located at the center of the text. Two thin, dark teal lines extend from the left edge of the page, one above and one below the triangle, meeting at its vertex. A horizontal dark teal line extends from the right edge of the triangle across the entire width of the page.

**Nordisk
merverdi**

Deltagerne på verkstedet 7. januar 2026 diskuterte hva som nærmere bestemt ligger i et tettere nordisk samarbeid og hva som kan begrunne et nytt ambisiøst initiativ. Det står klart at Arctic Mobility må utløse nordisk merverdi, hvilket vil si at den nye ordningen må skape virkninger og ringvirkninger som nasjonale tiltak normalt ikke kan.

Fagmiljøene i nord er gjennomgående forholdsvis små, og avstandene kan være til hinder for nær og hyppig kontakt. Som påvist i Arctic Business Index, har Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland et underskudd på ca. 50.000 høyt utdannede personer som trengs for å kunne utvikle samfunnet i samme takt som resten av Norden (se figur). Det er rimelig å anta at en av fordelene med Arctic Mobility kan være at støtte til nordiske samarbeidsprosjekter, utvekslingsprogrammer m.v. vil gjøre det lettere å utvikle nettverk og fagmiljøer med kritisk masse. I flukt med denne effekten er det grunn til å regne med at Arctic Mobility kan løfte den vitenskapelige kvaliteten innenfor smale fag og satsingsområder.

Fremfor alt kan man tenke seg at universitetene, høgskolene og fagskolene ved forente krefter vil være i stand til å utforme studietilbud som har større appell til studentene. Det vil ikke minst kunne skje hvis man klarer å lage tilbud der de enkelte nordiske undervisningsinstitusjonene utfyller hverandre faglig og pedagogisk med utgangspunkt i sine spesielle fortrinn. Studietilbudene kan bli ekstra attraktive og relevante hvis de bygger på klare fellesnevner i «Nord i Norden», eksempelvis mineraler, forsyningssikkerhet og sikring av kyst og havner. Det er nærliggende at Arctic Mobility spesialisere seg på felles nordiske utdanningsprogrammer for infrastruktur og nye utfordringer knyttet til sjø, bane og vei.

Første bud må være å skape en felles nordisk forståelse av behov, muligheter og tiltak.

Det blir nødvendig med arbeidsdeling, spesialisering og samarbeid mellom de ulike nivåene (universiteter, høyskoler, fagskoler og VGS). Et fortrolig samarbeid mellom UoH, næringslivet og Forsvaret er et annet suksesskriterium. Felles nordiske trainee-stillinger i industrien er et naturlig mål, og er noe Arctic Mobility trolig kan hjelpe til med å organisere. Andre samarbeidsmuligheter er bruk av laboratorier, EVU med opphold i naboland og støtte til FoU i næringslivet basert på prosjekter og nettverk med flere nordiske partnere. For å unngå fragmentering, kan det være fornuftig å bli enig om en grunnleggende arbeidsdeling, f.eks. slik at Nord universitet konsentrerer seg om utfordringer på land, mens UiT tar seg av maritim og arktisk teknologi. En lignende logikk vil antagelig også være gyldig i Sverige og Finland.

Nordisk merverdi kan også oppstå i satsinger som går løs på store, presserende samfunns- og næringsutfordringer. Det går an å se for seg at Nordic Mobility utlyser konkurranser som handler om å finne løsninger på viktige beredskapsbehov «Nord i Norden» (f.eks. knyttet til drivstoff, bruk av containere og trygg frakt). En annen fellesnevner kunne være logistikk- og infrastrukturløsninger for å virkeliggjøre mineralpotensialet «Nord i Norden» på en bærekraftig, forsvarlig måte.

Forprosjektet har godtgjort at FoU- og undervisningsinstitusjonene i Nord-Norge gjennomgående er positive til et nærmere nordisk samarbeid. På norsk side er følgende institusjoner særlig relevante: UiT Fakultet for ingeniørvitenskap og teknologi, UiT Fakultet for naturvitenskap og teknologi, Nord universitet, Handelshøgskolen (inkl. studiestedet for trafikkfag), Fagskolen i Finnmark, Fagskolen i Nord og Nordland fagskole. De videregående skolene har også en viktig rolle å spille.



Oppsummerende vurderinger

Nordkalotten og nordområdene blir viktigere for Norge, Norden og Europa. Krigen i Ukraina, utbruddet av handelskrig, gnisningene mellom USA og Europa og den synkende respekten for internasjonale spilleregler betyr at forsyningssikkerhet, trygge verdikjeder og beredskap får større vekt, både politisk og faglig/forskningsmessig. Med økt proteksjonisme og politisk usikkerhet blir nordisk samarbeid i nord enda mer påkrevet. Sikkerhetspolitikken, næringspolitikken, energipolitikken og samferdselspolitikken i nord må veves sammen. NATOs nye vekstmål åpner for en langt sterkere satsing på infrastruktur i et helhetlig perspektiv.

Arctic Mobility treffer midt i dette bildet. Arbeidsverkstedet 7. januar 2026, konferansen i Rovaniemi i mai 2025 og dybdeintervjuene bekrefter at det er interesse for Arctic Mobility og et sterkere samarbeid om forskning, utdanning og kompetanse innenfor transport, logistikk og infrastruktur. Det er allmenn enighet om at oppgavene krever langsiktighet og tålmodig arbeid. Situasjonen er samtidig dramatisk: Fra nå av trengs det smidigere planlegging og raskere beslutninger. Mange aktører sier det samme: Det kreves en «sense of urgency».

Spørsmålet om det nordlige Nordens fremtid får en stadig klarere europeisk dimensjon. EU-parlamentets forsvars- og sikkerhetskomite var på besøk i Kirkenes i juni 2025. Delegasjonen ble ledet av den tyske politikeren Marie-Agnes Strack-Zimmerman, som uttalte: «Russland er en daglig trussel i dette hjørnet av Europa gjennom sin hybride krigføring og militære posisjonering. (–). Vi har sett Russlands forsøk på å undergrave grensesamfunn på nært hold. La oss ikke glemme at Norges nordlige grense også er EUs Schengen-grense, og at en trussel i denne regionen også er en trussel mot sikkerheten i resten av Europa. Kun ved å samarbeide tettere med våre partnere, som Norge, kan vi stoppe russiske angrep på vår europeiske livsstil. Dette inkluderer å styrke forsvarsindustrien vår og utvikle teknologier for å stoppe aggressorer. Dette kan også bety arbeidsplasser, vekst og nye muligheter i utkantregioner.» Komitéen var tydelig på at bosetting, næringsaktivitet og infrastruktur «Nord i Norden» er en del av sikkerheten til EU og at EU-parlamentet vil bidra der det kan.¹⁸

¹⁸ Astri Edvardsen: «EU-besøk i Kirkenes: – En trussel i denne regionen er også en trussel mot resten av Europa», High North News 6. juni 2025.

På konferansen i Rovaniemi 5.-6. mai 2025 ble det satt søkelys på hvordan nytenkning om transport- og logistikk-løsninger tvinger seg frem som en konsekvens av at de sivile og militære aktivitetene «Nord i Norden» kan komme til å vokse i omfang. Det innebærer bl.a. at det er maktpåliggende å drøfte muligheter, dilemmaer og behovet for avveininger og veivalg med den samiske urbefolkningen i de tre landene. Arctic Mobility kan, kanskje særlig i samspill med Arctic Six og Platform North, bidra til å skape en kompetanseplattform som alle transportformer og interessegrupper i de nordiske landene vil nyte godt av. Arctic Mobility vil kunne supplere andre ordninger og samarbeidsarenaer, med mål om å understøtte totalberedskapen, utløse nye vekstmuligheter og knytte de nordlige fylkene og lenene tettere til resten av Norden og kontinentet.

Sett i et videre perspektiv synes det å være behov for en mer aktiv nasjonal næringspolitikk og samferdselspolitikk rettet inn mot de nordlige områdene. For Norge handler det om nasjonal tilstedeværelse og suverenitetshevdelse. Erkjennelsen av at nordområdene krever nasjonal handling, har fortsatt ikke helt sunket inn i mange norske miljøer. Arctic Mobility inngår m.a.o. i en større sammenheng, hvor det finnes en rekke utfordringer, avhengigheter og kryssende hensyn, i tillegg til et vell av nye muligheter. Den aller viktigste oppgaven fremover, som må ivaretas gjennom et hovedprosjekt for Arctic Mobility, blir å løfte diskusjonen om transport, logistikk, infrastruktur og kompetanse opp på et strategisk nivå, slik at det er mulig å bygge konsensus om behovet for en kraftigere og mer målbevisst innsats.

Med alle utfordringene som nå ligger på bordet, er det om å gjøre å utnytte den voksende interessen for nordområdene, beredskap og nordisk samarbeid. Se anbefalinger og forslag i avsnitt 9 og 10.



Arctic Mobility: Prinsipper og mulig organisering

På verkstedet 7. januar drøftet deltagerne grunnlaget for å kunne etablere Arctic Mobility. Følgende prinsipper og kriterier utkrystalliserte seg:

1. Arctic Mobility må ha en langsiktig karakter og bygge på et forpliktende nordisk samarbeid om utdanning og forskning som omfatter myndigheter, UoH og fagskoler i Norge, Sverige og Finland
2. Utgangspunktet må være kompetanseutvikling til støtte for løsning av betydningsfulle utfordringer og oppgaver som gjelder vei, bane, havn og luft «Nord i Norden» og i nordområdene/Arktis
3. Arctic Mobility må styrke eksisterende tilbud/kunnskap og samtidig muliggjøre helt nye grep og aktiviteter
4. Hensikten er å bygge kunnskap og kapasitet i nord («Nord i Norden»)
5. Arctic Mobility skal bidra til å utvikle lokalsamfunnene i nord, ikke minst ved å støtte forskning og utdanning som styrker vilkårene for næringsutvikling, sysselsetning og bosetning
6. Arctic Mobility skal bygge på og aktivt fremme et tett samarbeid om kompetanse mellom academia og arbeidslivet (spesielt næringslivet og Forsvaret)
7. Fondet (programmet) må være et nordisk spleiselag – hvilket vil si at alle tre nordiske land bidrar faglig og økonomisk
8. Arctic Mobility må være forankret på høyt politisk nivå
9. Arctic Mobility skal bidra til å styrke den nordiske fellesskapsfølelsen

Deltagerne diskuterte hvilken organisatorisk tilknytning Arctic Mobility skal ha. En mulighet er å legge Arctic Mobility (eller «Nordic-Arctic Mobility») under Nordisk Ministerråds paraply. Arctic Mobility kan f.eks. opprettes som et eget senter etter modell av Nordic Innovation eller NordForsk.

Noen argumenter taler for å etablere et program eller senter uavhengig av Nordisk Ministerråd. Som det ble påpekt, finnes det ikke et ministerråd eller en embetskomite for samferdsel i NMR. Det kan være et selvstendig poeng at samferdselsministrene fra Norge, Sverige og Finland oppretter Nordic Mobility som et senter på egen kjøll, som et konkret uttrykk for nordisk samforstand og handlekraft i en vanskelig tid. Arctic Mobility kan bli et eksempel på samarbeidet som «Platform North» skal fremme.

En tredje mulighet er å organisere Arctic Mobility som et tematisk område innenfor Interreg Aurora, som administreres fra Luleå. Interreg Aurora er et EU-program som omfatter Norge, Sverige og Finland og som støtter grensekryssende samarbeid «Nord i Norden» og i Sápmi.

Det vil være klokt å knytte Arctic Mobility til NTP. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet kan sørge for at Arctic Mobility kommer i gang på en god måte, noe som kan skje ved at de to etatene setter av midler til fondet, inkl. drift, som et tiltak innenfor NTP. Støtte til Arctic Mobility vil være et konkret eksempel på hvordan den nye NTP'en løfter frem kompetanse og tverrsektorielt samarbeid. Norges forskningsråd kan også tenkes å spille en rolle.¹⁹

Arctic Mobility må bygges opp gradvis. Fondet kan tentativt ha en startkapital i størrelsesorden 50 mill. EUR, som f.eks. kan benyttes over en 7-årsperiode. Det vil være fornuftig at fondet (programmet) baseres på friske midler, slik at Arctic Mobility supplerer og ikke kommer i veien for andre programmer og initiativer. Arctic Mobility bør finansieres med direkte henvisning til NATOs nye vekstmål, som innebærer at alle tre land skal benytte inntil 1,5 prosent til infrastruktur og beredskap. Fondet kan trappes opp etter en formel der 10% av det nye måltallet, dvs. 0.15%, skal øremerkes kompetanseutvikling og nordisk samarbeid om infrastruktur.

Finansieringen kan innrettes slik at de tre landene betaler hver sin tredjedel ($\frac{1}{3} + \frac{1}{3} + \frac{1}{3}$). Gitt Norges spesielle ansvar og forutsetninger, kan fordelingsnøkkelen evt. være Norge 40%, Sverige 30% og Finland 30%. Alternativt kan man bruke en fordelingsnøkkel med utgangspunkt i størrelsen på BNP.

¹⁹ Forskningsrådet har bl.a. et porteføljestyre for forsvarsevne, sikkerhet og beredskap. Se også notatet «*Fremtidige forskningsbehov innen samfunnssikkerhet*», som ble levert til Forskningsrådet i februar 2026. Notatet er utarbeidet av Sissel Haugdal Jore, Odd Jarl Borch, Are K. Sydnes og Erling Kvernevik.



Anbefalinger om hovedprosjekt 2026-2027

Forprosjektet har vist at Arctic Mobility må bygge på en klar(ere) forståelse av både utviklingsmulighetene og utfordringene «Nord i Norden». Forholdene ligger til rette for et mer forpliktende nordisk samarbeid om kompetanse, men det er samtidig åpenbart at det er behov for en rekke avklaringer basert på strategiske og faglige diskusjoner på både nasjonalt og nordisk nivå. Det er behov for et hovedprosjekt i 2026–2027 som kan bane veien for etableringen av et permanent nordisk fond/program. Diskusjonene i neste fase bør bl.a. ta utgangspunkt i følgende spørsmål:

1. Hva vil transport, logistikk og infrastruktur «Nord i Norden» kunne bety i et langsiktig perspektiv, f.eks. med blikket rettet mot 2050 eller 2060? Hvilke grunnleggende endringer i rammebetingelsene er det mulig å se for seg allerede de nærmeste årene?
2. På hvilke fagområder kan de nordiske landene utfylle hverandre? Hvilke ordninger er best egnet til å skape nordisk merverdi? Er det f.eks. hensiktsmessig med et tettere samarbeid om utnyttelse av laboratorier på tvers av sektorer og landegrenser?
3. Hvordan jobbe langsiktig og tålmodig med kompetanseutviklingen - og samtidig handle raskere og mer resolutt enn før?
4. Hva skal til for å bryte med tradisjonell silotenkning? Hvordan skape gode, varige rammer for tverrsektoriell og tverrfaglig dialog om transport, infrastruktur og logistikk?

Ideen om et nordisk fond må drøftes og forankres på høyt politisk og faglig nivå i Norge, Sverige og Finland. En hovedoppgave i 2026–2027 blir å jobbe frem et omforent nordisk forslag som beskriver ønsket finansieringsmodell, organisering, styring og forankring og som tydeliggjør de viktigste tematiske prioriteringene. Arctic Mobility bør sees som et verktøy for å styrke den strategiske og faglige dialogen om transport, infrastruktur og logistikk «Nord i Norden», noe som har selvstendig verdi.

Hovedprosjektet bør benyttes til å kartlegge mulighetene for å utvide samarbeidet mellom universiteter og høyskoler, fagskoler og videregående skoler i de tre nordiske landene i større detalj. Trolig vil det være behov for nye studietilbud, felles forskningsprosjekter og utvekslingsprogrammer. Kompetanseutviklingen trenger støttepunkter i etablerte miljøer, men må ha et klart nord-nordisk perspektiv.

Arctic Mobility er avhengig av sterk støtte på hjemmebane. I fase 2 vil Arctic Mobility intensivere kontakten med de politiske miljøene. Det er naturlig å spille på det faktum at 2026 er utpekt som totalforsvarsår. Vi er nå inne i det andre året i den nye langtidsplanen for Forsvaret, og mye må avklares og igangsettes i løpet av kort tid. Norge har også ansvaret for det nordiske forsvarssamarbeidet (NORDEFCO) i 2026. Arctic Mobility og CHNL kan bistå ved å belyse transportnettets betydning for lokalsamfunnene i nord og formidle oppdatert kunnskap om den norske havnestrukturen, bl.a. med utgangspunkt i BEAR-prosjektet ²⁰. Arctic Mobility og CHNL kan også bidra med synspunkter på hva NATOs nye vekstmål bør innebære for kapasiteten og kompetansen «Nord i Norden».

Omfang og ambisjonsnivå i hovedprosjektet vil være avhengig av finansieringen som stilles til rådighet.

²⁰ BEAR-prosjektet gjennomføres av CHNL. Tre rapporter ventes publisert i 2026:

1. *Cargo base for maritime trade in Northern Norway*, 2. *Maritime Transport & Logistics in Northern Norway* og 3. *Seaports in Northern Norway*.

Vedlegg 1

Dybdeintervjuer med ressurspersoner (alfabetisk rekkefølge)

Odd Inge Bardal, samferdselssjef, Nordland fylkeskommune (NFK)

Petter Olsen Bertheussen, regionleder Nord-Norge, Green H (Bodø)

Henric Dahlström, REMA (ansv. REMAs distribusjon i Nord-Norge)

Tor Anders Elvegård, direktør, Nordlaks Oppdrett AS

Børge Edvardsen Klingan, havnesjef, Narvik Havn KF

Harry Arne Haugen, rektor, Fagskolen i Nord

Inge Holm, rektor, Nordland fagskole

Terje A. Mathisen, prodekan, Nord universitet

Stian Norlunn, kommandør, Ramsund orlogsstasjon

Frode Richardsen, underdirektør, Forvarsmateriell (FMA)

Arne Smalås, dekan, UiT (fakultet for naturvitenskap og teknologi)

Bjørn Reidar Sørensen, dekan, UiT (fakultet for ingeniørvitenskap og teknologi)

Rikke Moe Veie, studiestedsleder Nord universitet, Stjørdal

Inger-Hilde Wigen, strategidirektør, Luftfartstilsynet

Arve Østerud, direktør, Widerøe Academy

Vedlegg 2

Deltagere og innledere på verksted 7. januar 2026

Følgende holdt innlegg på verkstedet:

Statssekretær Eivind Vad Petersson, UD

Brigader Morten Line Anderssen, NK/FLO

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen

Utredningsleder Paal Iversen, Samferdselsdepartementet

Gruppe 1

Jørn-Even Hanssen, Tromsø Havn KF

Kjetil J. Halvorsen, Utenriksdepartementet

Alexandra Klimek, Bane NOR

Ingeborg Hauge, Kommunal- og distriktsdepartementet

Iren M. Lundby, Norsk kommunalteknisk forening

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen

Cecilie Bjørlykke (referent), Jernbanedirektoratet

Kjell Stokvik (gruppeleder), CHNL, Nord universitet

Gruppe 2

Kristin Aursand, Rådgivende Ingeniørers Forening

Morten Høylo, Lerøy Seafood Group

Jorunn Nyheim, Maskinentreprenørenes forbund

Terje Mathisen, Nord universitet, Handelshøgskolen Nord

Rune Brannfjell, Bane NOR

Bjørn R. Sørensen, UiT Norges Arktiske Universitet

Elisabeth Cabrinetti (referent), Konnekt

Frode Mellemvik (gruppeleder), Nordområdesenteret Handelshøgskolen Nord

Gruppe 3

Stein Windfeldt, Entreprenørforeningen - Bygg og Anlegg E

Audun Celius, Tschudi Kirkenes

Hege-Lill Hagen Asp, Rådgivende Ingeniørers Forening

Trond Michael Andersen, Konnekt

Rune Halvorsen, Bane Nor

Gry Agnete Alsos, Nord universitet, Handelshøgskolen Nord

Petter Aanonsen (referent), Konnekt

Jørn Eldby (gruppeleder), UiT Norges arktiske universitet

Gruppe 4

Erlend Bullvåg, Kunnskapsparken i Bodø

Per-Arne Sundsbø, UiT Norges arktiske universitet

Lisbeth Nylund, Kommunal- og distriktsdepartementet

Anita Paula Johansen, Landsorganisasjonen i Norge

Vibeke Tannvik, NHO Arktis

Shazana Koser Zaman, Bane NOR

Yvonne Johannessen (referent), Finnmark fylkeskommune

Felix Tschudi (gruppeleder), Tschudi Shipping Company

Fasilitator: Jan Dietz, CHNL, Nord universitet

Vedlegg 3

Organisering forprosjekt Arctic Mobility

Styringsgruppe

Trond Michael Andersen, Konnekt

Bjørn Laksforsmo, Statens vegvesen

Thor Brækkan, Bane NOR

Bjørn Reidar Sørensen, UiT Norges Arktiske Universitet

Terje Mathisen, Nord universitet, Handelshøgskolen Nord

Referansegruppe

Fredrik August Wyller, Jernbanedirektoratet)

Rune Brannfjell, Bane Nor

Oddbjørg Mikkelsen, Statens vegvesen

Stein Windfeldt, Entreprenørforeningen - Bygg og Anlegg E

Jorunn Nyheim, Maskinentreprenørenes forbund

Yvonne Johannessen, Finnmark fylkeskommune

Per-Arne Sundsbø, UiT Norges Arktiske Universitet

Liv Kari Hansteen, Rådgivende Ingeniørers Forening

Jørn-Even Hanssen, Tromsø havn KF

Prosjektgruppe

Kjell Stokvik, CHNL (prosjektleder)

Jan Dietz, CHNL (prosjektkoordinator)

Jørn Eldby, UiT Norges Arktiske Universitet

Petter Karl Aanonsen, Konnekt

Elisabeth Cabrinetti, Konnekt

Vedlegg 4

Kompetansebehov og mulige tiltak i Nord-Norge (tabell med fotnoter)

Fagområde	Status / utfordringer	Mulige tiltak / Løsninger
Jernbanefag	KVU Nord-Norgebanen viser behov for langsiktig jernbanekompetanse ¹	Desentraliserte kull i Narvik/Bodø; EVU i drift/vedlikehold og togledelse
Trafikkplanlegging og mobilitet	KVU peker på kapasitetsutfordringer og behov for mobilitetsekspertise ²	Etablere EVU/årsenheter i mobilitet ved UiT/Nord
Grønn transport og energi	Grønne korridorer krever kompetanse innen energi, havn og logistikk ³	EVU «Grønn samferdsel i arktiske strøk»; fagskolemoduler
Drift, vedlikehold og beredskap	NTP vektlegger drift/vedlikehold og klimatilpasning ⁴	Fagskolemoduler innen vinterdrift/skred/havnedrift
Transportdata og ITS	Behov for spisset ITS- og datakompetanse ⁵	Micro-credentials/EVU i ITS og transportdata
Utdanningsstige	Vg2 finnes regionalt; høyere gradsstudier ligger ofte sørpå ⁶	Etablere «Nord-stigen»: fagbrev → fagskole → bachelor/master

Fotnoter:

1: KVU Nord-Norgebanen, Jernbanedirektoratet.

2: KVU transportløsninger i Nord-Norge, Statens vegvesen.

3: Kystverket – grønne skipskorridorer/artikler.

4: NTP 2025–2036, Regjeringen/Jernbanedirektoratet.

5: Statens vegvesen ITS-portalen; Transportportal ITS-direktiv.

6: Vilbli/Udir; HK-dir kompetansebehov.

