

Samverkansformer

E12 Atlantica Transport



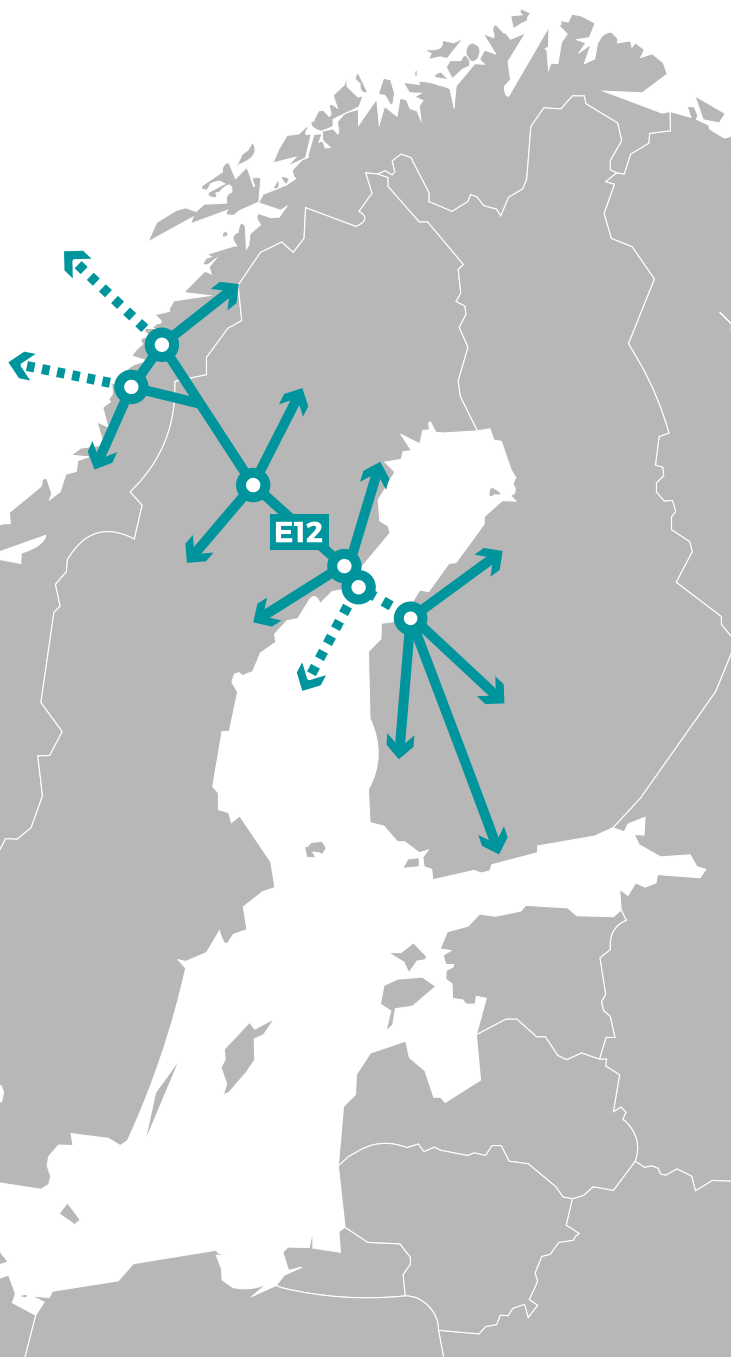
EUROPEAN UNION

Interreg
Botnia-Atlantica

European Regional Development Fund

Innehåll

Varför samverkan?	3
Samverkan i E12-regionen idag	4
Olika typer av samverkansformer	10
Olika samverkansformer i E12-regionen	16
Rekommendation	20
Hur skulle en EGTC fungera i E12-regionen?	21



Text och layout: Caroline Ljungberg, Jonna Milton, Trivector Traffic. Information hämtad bl.a. från workshop 12-13 januari i Umeå med WP3 (Samverkansstrukturer), E12 Atlantica Transport.

Oktober 2017

Varför samverkan?

Varför ska man samverka?

I olika sammanhang pekar man ofta på behovet av samverkan mellan aktörer, på olika nivåer, i olika organisationer etc. Vårt samhälle är så komplext och kräver sådan flexibilitet och öppenhet att enda vägen är just samverkan.

Planering och styrning är per definition "top down" och fungerar inte på samma sätt idag som det en gång gjort. Detta på grund av den transparenta, flytande verklighet som vi idag lever i och som vårt transportsystem därmed behöver anpassas för.

I dagens samhälle tar vi fram metervis dokument och planer för att beskriva hur arbete ska genomföras. Dock ska man komma ihåg att dessa planer bara är en minneslapp för processen. Framtidens processer kommer att bli än mer viktiga och behöver bli mer kollaborativa och grannskapsbaserade för att vara funktionella.

Vad är nyttan med att samverka i E12-regionen?

Samverkan och gränsöverskridande samarbete har länge varit pågående i E12-regionen. För att fortsatt samarbete och utveckling av stråket ska vara möjlig behövs nu en gemensam vision och att gemensamma mål tas fram och fastslås. Dessutom behöver stråket fastställa en framtida struktur för gemensam samverkan, detta för att skapa en grund för långsiktig samverkan i stråket.

Vi lever idag på ett helt annat sätt än vad vi gjorde för bara ett antal år sedan, vilket gör att regionen är mer i fokus idag. Vi vill kombinera det bästa boendet med det bästa jobbet, vilket gör att fler pendlar över längre sträckor och över kommungränser. Ibland pratar man om att regionen är den nya staden, att vi behöver planera och samverka utanför och mellan kommunerna.

Det man önskar uppnå är:

- Samverkansformer med beslutskraft
- Ämnesområden för samverkan
- Hur man kan inkludera andra partners och geografier
- Vilka möjligheter alternativa samverkansformer t.ex. EGTC erbjuder regionen
- Arena för samverkan mellan näringsliv, universitet och det offentliga
- Omvärldsbevakning

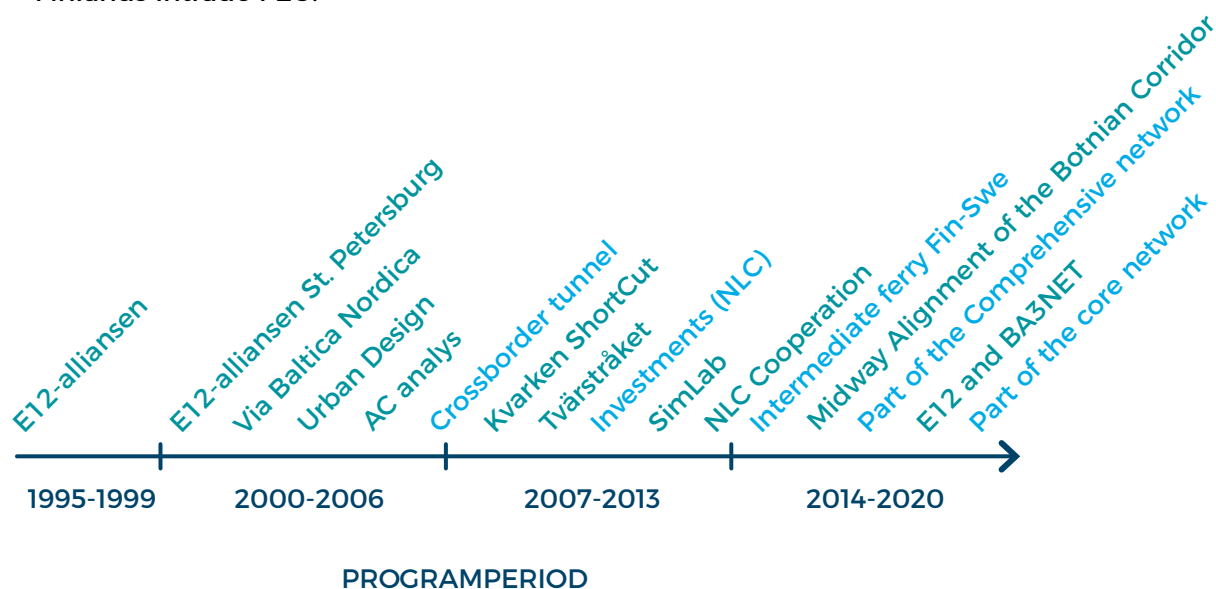
Nyttorna med samverkan i en region är många. Samverkan ökar en regions sammantagna förmåga att hantera komplexa och långtidsinriktade frågor som sträcker sig utöver den normala planeringshorisonten (t.ex. frågan om hållbara transportsystem). Man kan säga att samverkan mellan aktörer ökar en regions kapacitet att på ett effektivt sätt hantera komplexa frågor.

Samverkan i E12-regionen idag

Det finns en lång tradition av gränsöverskridande samarbete i E12-regionen kring infrastruktur samt inom kultur och turism. Det gränsöverskridande samarbetet koordineras och leds främst av Kvarkenrådet, MidtSkandia och Blå vägen-föreningen, med olika geografiska ansvarsområden.



I bilden nedan presenteras olika projekt och olika samarbeten som pågått och kommer att pågå i regionen sedan starten 1995, i samband med Sverige och Finlands inträde i EU.



Blå vägen

Namn: Blå vägen

Geografiskt område: Längs Blå vägen, dvs. E12 inom Västerbotten

Start: 1969

Typ av organisation: Ideell förening

Mål/syfte: Skapa en stark tillväxtkorridor kring Blå Vägen/E12 inom Västerbotten, Sverige

Fokusområde(n): Regional utveckling & Transport, gods och persontrafik.

Vad är Blå Vägen?

Blå Vägen är en ideell förening som tillsammans med andra aktörer verkar för tillväxt och utveckling av regionen och är sammanhållande för den svenska delen av E12 som kallas för Blå Vägen. Föreningen har sitt ursprung i idén att koppla samman E4 i Sverige med E6 i Norge som föddes under 1950-talet. Då arbetade man med utveckling av området längs Blå Vägen/E12 i Västerbotten, bland annat inom turism. Längs med Blå Vägen finns natur- och kulturupplevelser av varierande slag. Föreningen består av fem kommuner i samverkan: Storuman, Lycksele, Vindeln, Vännäs & Umeå och föreningens styrelse består av medlemskommunernas ordförande i kommunstyrelserna och ledande utsedd representant från oppositionen. Det operativa arbetet leds av en beredningsgrupp som består av alla fem kommunchefer. Kansliet för Blå Vägen finns i Lycksele kommun och bemannas av en samordnare och en administratör på deltid.

Verksamhet

Blå vägen både initierar, skriver och är med och driver olika projekt som t ex medfinansierar eller stödmottagare. Ett projekt som Blå Vägen har arbetat med är "Tvärinfra". Projektet handlade om utveckling av transportsystemet i Västerbottens län, framför allt järnvägen och omgivande regioner och hur vi kan ta tillvara effekter av Botniabanan. Tillsammans med Region Västerbotten och Trafikverket har Blå Vägen finansierat projektet där behovsanalyser inför kommande insatser i stråket Storuman-Umeå har genomförts.

Tillsammans med Kvarkenrådet, Region Västerbotten och MittSkandia har Blå Vägen arbetat med projektet "NLC Cooperation". Målsättningen var att skapa regionens viktigaste kommunikationsstråk i öst-västlig riktning och att det ska vara ett ekonomiskt, miljövänligt och effektivt transportalternativ. Genom att få aktörerna inom området att bygga upp en gemensam struktur för samarbete och fungerande hamn- och terminallogistik skapas en gemensam transportlösning som finns färdig när logistikcentren i de olika länderna startar sin verksamhet. Nordic Logistic Corridor sträcker sig från Atlantkusten i Norge till Vasa i Finland och vidare ut i världen.

Kvarkenrådet

Namn: Kvarkenrådet

Geografiskt område: De tre österbottniska landskapen i Finland (Österbotten, Södra Österbotten och Mellersta Österbotten) och Västerbotten och Örnsköldsvik i Sverige.

Start: Bildades 1972 i Vasa

Typ av organisation: Ideell förening (Registrerad förening), samarbetsforum.

Mål/syfte: Stärka integrationen inom regionen, verka för samverkan över Kvarken och minska gränshinder. Främja gränsöverskridande sammanhållning och samverkan i Kvarkenregionen.

Fokusområden: Näringsliv, kommunikation och transportinfrastruktur, forskning och turism, utveckling, kultur, energilösningar, miljö-avfalls och återvinningsfrågor, idrott, barn och unga och hälso- och sjukvård.

Vad är Kvarkenrådet?

Kvarkenrådet är ett samarbetsforum för Västerbotten och Örnsköldsvik i Sverige och de tre österbottniska landskapen i Finland. Områdena tillsammans kallas för Kvarkenregionen. Kvarkenrådets juridiska status är en registrerad förening. Kvarkenrådet är också en av Nordiska Ministerrådets officiella gränskommittéer, som får ekonomiskt understöd från Nordiska Ministerrådet, via Nordiska ämbetsmannakommittén för regionalpolitik ÅK-R. Det innebär att ekonomiskt stöd kommer från Nordiska ministerrådet och Nordiska ämbetsmannakommittén för regionalpolitik ÅK-R. Kvarkenrådet deltar aktivt i bl.a. de nordiska gränskommittéernas nätverk, Nordiska Ministerrådets temagrupp för hållbara stadsregioner och den nordiska gränshindersarbetsgruppen LOTS-gruppen. Kvarkenrådet samverkar också aktivt inom olika europeiska nätverk som Association of European Border Regions AEBR och European Straits Initiative ESI.

Kvarkenrådets syfte är att arbeta för att stärka integrationen inom regionen genom att minska och eliminera gränshinder, genom att idka intressebevakning gällande frågor som är betydelsefulla för utvecklingen i Kvarkenregionen och genom att främja samverkan över Kvarken mellan offentliga myndigheter, privata företag, organisationer och föreningar. Kvarkenrådet arbetar också för att ta vara på regionens förutsättningar och främja regionens utveckling inom näringsliv, kommunikation och transport, forskning och utveckling samt utbildning, kultur, turism, energilösningar, miljö-, avfalls och återvinningsfrågor, idrott, barn och unga samt hälso- och sjukvård.

Kvarkenrådets grundande huvudmedlemmar är Österbotten, Södra Österbotten, Mellersta Österbotten, Vasa stad, Seinäjoki stad, Karleby stad, Region Västerbotten och Örnsköldsviks kommun. Utöver dessa har Kvarkenrådet ett 40-tal understödjande medlemmar som t ex Företagarna i Västerbotten och Pohjola-Nordens distrikt i Österbotten. Kvarkenrådets styrelse består av representanter från de grundande huvudmedlemmarna. Föreningens styrelse har möte ungefär 5 gånger/år. En gång om året håller Kvarkenrådet ett årsmöte och i samband med detta anordnas vanligen en större konferens om ett aktuellt ämne, dit medlemmarnas representanter och utomstående är välkomna.

Verksamhet¹

Kvarkenrådets huvudsakliga uppdrag är att främja gränsöverskridande sammanhållning och samverkan i Kvarkenregionen. För att främja det gränsregionala samarbetet hjälper Kvarkenrådet till med att starta upp nya projekt och samarbetsnätverk, och agerar som kontaktförmedlare. Kvarkenrådet idkar intressebevakning och informationsförmedling till politiker, tjänstemän och opinionsbildare på regional, nationell, nordisk samt EU-nivå, i frågor som är av betydelse för Kvarkenregionens utveckling. Speciellt fokus läggs på Kvarkentrafiken, eftersom en fungerande trafik året om är en förutsättning för övrigt gränsregionalt samarbete.

Kvarkenrådet har under en länge tid sett på olika samverkansmodeller för framtida samverkan i Kvarkenregionen, varav EGTS (Europeisk gruppering för territoriellt samarbete, även kallat EGTC längre fram i dokumentet) är ett alternativ i Kvarkenregionen. Detta skulle ge större legitimitet på EU-arenan, öka det internationella kunnandet i regionen samt stärka imagen och attraktionskraften för det gränsregionala samarbetet.

Kvarkenrådet bedriver en omfattande projektverksamhet, och har sedan grundandet 1972 drivit över 100 gränsöverskridande samarbetsprojekt. För närvarande driver Kvarkenrådet tre samarbetsprojekt inom ramen för INTERREG Botnia-Atlantica programmet: Infrastrukturprojekten E12 Atlantica Transport och MABA II, samt världsarvs- och turismprojektet Spotlight High-Low Coast. Kvarkenrådet medfinansierar och deltar i Botnia-Atlantica projekten Bioraff Botnia och BA3Net. Kvarkenrådet deltar även aktivt i INTERREG Baltic Sea Region projektet NSB CoRe.

Kvarkenrådet fungerar som projektledare för det TEN-T finansierade projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor, som ägs av Vasa stad och Umeå kommun. Projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor syftar till att höja statusen för och säkra de gränsöverskridande kommunikationerna i Kvarkenregionen på längre sikt, genom att utveckla och bygga en för regionens behov specialanpassad och miljövänlig färja samt kringliggande infrastruktur. Projektet är ett av de största som någonsin drivits i Kvarkenregionen, fas 1 i projektet hade en budget på ca 20 miljoner euro, och projektet har ett mycket starkt stöd från regionens näringsliv och offentliga organisationer. Projektet har även status som flaggskeppsprojekt på den europeiska arenan, och har presenterats vid ett stort antal internationella konferenser, och har uppnått stor synlighet i Norden och Europa.

År 2016 vann Kvarkenregionen och projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor det prestigefyllda internationella Sail of Papeburg-priset år 2016. Priset delas årligen ut av Association of European Border Regions (AEBR) i syfte att uppmuntra till gränsöverskridande samarbete. Vinnaren av priset ska bedriva ett exemplariskt samarbete på internationell nivå. Motiveringen för Kvarkenregionens vinst 2016 är "Vital infrastruktur är en förutsättning för hållbar ekonomisk utveckling och gränsöverskridande samarbete mellan Finland och Sverige. En färja som fungerar året om är inte endast en regional och gränsregional angelägenhet, utan också en viktig del av det trans-europeiska transportnätverket TEN-T".

1 Kvarkenrådets årsberättelse 2016

MidtSkandia

Namn: MidtSkandia (eller MittSkandia)

Geografiskt område: Helgeland i Norge och Västerbotten i Sverige

Typ av organisation: Ideell förening

Mål/syfte: Att skapa gränsöverskridande samarbete och vara ett kunskapsbärande organ

Fokusområden: Utvecklingsarbete över landsgränserna och förbättrade transport och logistiklösningar

Vad är MidtSkandia?

MidtSkandia är ett gränsorgan som verkar för att ta bort gränshinder mellan Nordland (främst Helgeland) och Västerbotten och främja gemensamma utvecklingsprojekt. Organisationen är en ideell förening som har funnits i drygt 30 år. MidtSkandia är en av de gränsregionen som stöds av Nordiska ministerrådet.

Målet med arbetet är att vara ett kunskapsbärande organ och skapa gränsöverskridande samarbete mellan offentliga myndigheter, privata företag och organisationer. Det kan t ex vara att bidra till att företag knyter kontakter på andra sidan gränsen, skapa gränsregionala mötesplatser för näringslivet, vidareutveckla gränsöverskridande bruk av turistresurser, att stärka och formalisera nätverk i regionen, arbeta för effektivare transportlösningar internt i regionen och mot omvärlden, förbättra samarbetet mellan regionens hamnar och logistikcenter och att arbeta långsiktigt för en förlängd järnvägslinje genom MidtSkandia från Svensk östkust till norsk västkust².

Medlemmar i MidtSkandia kommer från Norge och Sverige. Exempel på medlemmar i MidtSkandia är t ex Hemnes kommune, Vännäs kommun, Umeå kommun, Regionförbundet i Västerbottens län, Transbothnia och Indre Helgeland Regionråd. MidtSkandia samarbetar också med Kvarkenrådet.

Verksamhet

MidtSkandia verkar främst inom två fokusområden: Utvecklingsarbete över landsgränserna och förbättra transport- och logistiklösningarna. Organisationen bidrar i gränsöverskridande frågor som ökad service för bofasta, förhindra utflyttning och öka inflyttning till regionen.

MidtSkandia har drivit projekt som t ex MidtSkandia tvärkommunikationer. Projektet handlade om att utveckla transporter mellan Västerbotten och Helgeland till följd av ökade turist- och godsflöden i öst-västlig riktning. Projektet har bl a visat på tydliga tillväxtområden inom transporter av naturgas, fisk, armeringsjärn och nyttjandet av Helgelands isfria hamnar och genomfört informations- och marknadsföringsinsatser till stöd för Blå Vägenbussen.

2 Strategiplan, 2013-2018, MidtSkandia

Ett annat projekt som MidtSkandia är med i är "REGINA" som syftar till att ta fram en modell för hur forskningsinstitutioner och regionala myndigheter och andra intressenter från olika länder kan stödja mindre kommuner att få en ekonomiskt fördelaktig och socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Inom projektet har bl a utbyte av goda erfarenheter skett vilket hoppas bidra till positiva effekter på lokalsamhället vid större projekt istället för miljöbelastningar och sociala problem.



Olika typer av samverkansformer

Det finns en hel del exempel på och erfarenheter av gränsöverskridande samarbeten, med olika samarbetsformer, i flera olika länder och längs ett antal korridorer/stråk. Nedan beskrivs ett antal olika samarbetsformer, vad de innebär samt var det finns exempel på dessa samarbetsformer.

EGTC

EGTC står för European Grouping for Territorial Cooperation och kallas på svenska för EGTS, Europeiska Grupperingar för Territoriellt Samarbete. Officiellt har EGTC som samarbetsform funnits sedan 2006, då en särskild förordning antogs efter att många försök gjorts att finna lämpliga former för organiserat samarbete mellan städer eller regioner inom olika EU-medlemsländer³.

Förordningen syftar till att skapa en samarbetsform/gruppering som tillåter institutioner att under lagstiftning (som följer det land där EGTC:n upprättas) samarbeta över medlemsländernas gränser och att använda sig av ett gemensamt namn för samarbete. EGTC är ett juridiskt instrument för att underlätta gränsregionalt samarbete. Genom samarbetsformen ska en del problem undanröjas, så som olikartad lagstiftning eller problem med olikartade förvaltningskulturer. Sedan 2008 finns ett antal EGTC-samarbeten över hela Europa.

En EGTC kan bestå av regionala och lokala myndigheter såväl som andra offentligt-rättsliga subjekt i EU:s medlemsländer. Även nationella regeringar kan vara medlemmar i en EGTC. För att kunna upprätta en EGTC måste ett avtal ingås mellan parterna och stadgar måste finnas som reglerar arbetet. Dessutom ska en direktör utses och en församling bestående av representanter för de partners som ingår i grupperingen. En EGTC måste innan bildandet även godkännas av respektive lands regering⁴, som har tre månader på sig att ge besked.

Det är möjligt att involvera partners från ett land utanför EU, men det ställer särskilda krav på att det finns samarbetsavtal mellan detta land och de EU-länder i vilka de regioner som ingår i grupperingen ligger. En annan möjlighet är att den nationella lagstiftningen i det land som inte är medlem i EU uttryckligen tillåter ett sådant samarbete. Dock måste en EGTC inkludera partners från minst två EU-länder.

Hur arbetet i en EGTC finansieras kan se ut på olika sätt inom olika grupperingar. En eller flera medlemsstater kan stå som medfinansierare, tillsammans med regionala organ i de olika staterna. I andra grupperingar delar de medverkande regionerna och/eller städerna helt på kostnaderna, utan statlig hjälp. Finansieringen styrs alltså inte av någon förordning utan här får parterna själva komma överens om vad som ska gälla. Man kommer då överens om en årlig budget för arbetet. En EGTC kan även som juridisk person ansöka om EU-medel på uppdrag av partnerskapet.

3 Directorate general for internal policies, Policy department B: Structural and cohesion policies, European grouping of territorial cooperation as an instrument for promotion and improvement of territorial cooperation in Europe (2015)

4 EGTS – Europeiska grupperingar för territoriellt samarbete, Nordregio, Lisa Hörnström, 2011

Fördelarna med att inrätta en EGTC är många, bl.a. att det är ett färdigt koncept, möjligheten att söka EU-medel och en synlighet i regionen och på EU-nivå. Fördelarna skiljer sig såklart från en gruppering till en annan bl.a. beroende på situationen i partnerskapet; tidigare erfarenhet, politiskt stöd och behovet av ett rättsligt instrument.

Exemplet EGTC Rhine-Alp Corridor

Rhine-Alp-korridoren är en av nio stomnätsskorridorer och har sedan tidigare varit den främsta av EU:s prioriterade järnvägskorridorer. Regioner, kommuner och städer längs denna korridor mellan Rotterdam och Genua har länge haft ett nära samarbete och setts som en föregångare. Rhine-Alp-korridoren kopplar samman Nordsjön och Medelhavet med totalt 70 miljoner invånare i området. Korridoren är 1300 km lång och här fraktas en miljard ton gods varje år, vilket är 50 % av allt de gods som fraktas i nord-sydlig riktning.

Under åren har man provat olika typer av organisationsformer för det gränsöverskridande samarbetet, men beslutade slutligen att bilda en EGTC. Samarbetet startade som ett "bottom-up"-initiativ från regioner och städer i korridoren som blev CODE24 med finansiering från INTERREG IVB Nordvästra Europa. Arbetspaketet i projektet handlade om transport/infrastrukturplanering, miljöaspekter och ekonomisk utveckling. CODE24 genererade bland annat ett gemensamt strategidokument, "One Corridor – One Strategy" som pekade på att en ökad och optimerad samverkan låg högt i prioritet. När man sedan bildade en EGTC låg huvudfokus på att stärka och koordinera utvecklingen kring korridoren och ta strategin för korridoren vidare med utgångspunkt i resultatet från CODE24-projektet.

Bildandet av en EGTC och arbetet inom denna i Rhine-Alp-korridoren har varit en stor succé. Det interregionala och internationella samarbetet har varit en förutsättning för en koordinerad utveckling i korridoren. EGTC representerar både lokal och regional nivå som båda är engagerade i korridoren. Dessutom har grupperingen varit en viktig aktör i arbetet med och som en del av det trans-europeiska nätverket (Trans-European Network).

Politiskt gränsregionalt samarbete

Politiskt gränsregionala samarbeten finns på flertalet ställen där två länder möts som av olika anledningar behöver samverka politiskt för att utvecklas inom vissa områden. Ett bra sådant exempel är STRING-samarbetet som beskrivs nedan.

Exemplet STRING – Southwestern Baltic Sea Transnational Area Implementing New Geography

STRING är både ett politiskt gränsöverskridande samarbete och ett geografiskt område. STRING-samarbetet grundlades i 1999 som ett Interreg-projekt, med syfte att etablera en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Idag är det ett bredare samarbete som syftar till att främja grön tillväxt och integration i korridoren Skåne-Hamburg.

STRING är ett politiskt gränsöverskridande partnerskap mellan Hamburg och Schleswig-Holstein i Tyskland, Region Hovedstaden, Region Själland och Köpenhamns kommun i Danmark, samt Region Skåne i Sverige. Ordförandeskapet alternerar och just nu ligger detta hos Region Själland.

Syftet med STRING är att utveckla STRING-korridoren till ett grönt europeiskt kraftcentrum och till ett starkt strategiskt nav som bidrar till vetenskap tillväxt, välfärd och hållbarhet i Nordeuropa, inklusive Östersjöregionen. STRING har fem tematiska fokusområden som man arbetar inom:

- Infrastruktur
- Grön tillväxt
- Forskning och utveckling
- Kultur och turism
- Gränsbarriärer

STRING har ett sekretariat i Sorö, Danmark, en styrgrupp och en kontaktgrupp. I kontaktgruppen ingår tjänstemän från samtliga partners som ses månatligen och kan ta upp saker som sedan bör gå till styrgruppen. Styrgruppen i sin tur består av högt uppsatta representanter från alla partners och träffas fyra gånger om året. Förutom detta har man politiska forum 2-3 gånger om året, vilket är den högsta nivån i STRING-samarbetet.

Exemplet Fehmarn Bält-projektet

Fehmarn Bält-projektet är ett av de största infrastrukturprojekten inom EU, och samtidigt ett viktigt test på styrkan i STRING-samarbetet.

Projektet med att etablera en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland är ett av två stora prioriterade projekt i ScanMed-korridoren. Projektet handlar om att bygga en sänktunnel mellan Rødby och Puttgarden, samt angränsande landinfrastruktur och förbindelser i bägge länder. Tunneln kommer att bli 18 km lång. Förbindelsen kortar dagens järnvägsförbindelse för godståg mellan Skandinavien och Kontinenten med 160 km. Projektet förväntas bli klart 2028.

I 2008 avtalade de danska och tyska regeringarna att bygga den fasta förbindelsen. På den danska sidan är planeringen så långt att man 2015 beslutade om en bygglag för projektet och de danska landförbindelserna. Man har också ingått kontrakt på 30 miljarder DKK med de stora entreprenörer som ska stå för byggandet. Dessa kontrakt är vilande i väntan på ett slutligt tyskt ställningstagande.

I Tyskland är processen för infrastrukturinvesteringar annorlunda och där arbetar man med offentlig konsultation, som ska avslutas innan man kan gå vidare.

Fehmarn Bält-förbindelsen har också stor betydelse för Sverige, speciellt för godstransporter på järnväg.

Interregionala samarbeten

Interregionala samarbeten finns på flera ställen mellan olika länder och regioner. Dessa samarbeten kan vara politiskt förankrade men behöver inte nödvändigtvis vara det. Region Skåne är en organisation som är medlem i flertalet olika samarbeten, som framförallt stärker Skånes samverkan med Danmark i Öresundsregionen. De olika samarbetena beskrivs i korthet nedan.

Region Skånes samarbeten

Internationellt samarbete

Omvärldsbevakning och internationellt arbete är en integrerad del i alla verksamheter. Som en del i den regionala utvecklingsstrategin finns även följande punkter:

- Göra Skåne mer känt i omvärlden
- Dra nytta av Skånes internationella befolkning och profil
- Stärka den internationella tillgängligheten
- Vidareutveckla den gränsöverskridande arbetsmarknaden
- Agera strategiskt på nationella och internationella arenor



Det sker även en del interregionala transportsamarbeten där regionens motiv bl.a. är gemensamma analyser/underlag, erfarenhetsutbyte och kompetensutveckling, samordning över gränser, beslutspåverkan och medfinansiering.

Regional Godsstrategi

I den regionala godsstrategi som Region Skåne tar fram tas hänsyn till de strategiska hamnar som finns i södra Sverige samt dras nytta av arbete med Danmark och Tyskland p.g.a. de godsflöden som färdas mellan länderna.

Greater Copenhagen (Öresundsregionen) & Skåne Committee

Greater Copenhagen and Skåne Committee är två av de samarbeten som finns i Öresundsregionen. Greater Copenhagen-samarbetet är förankrat i The Greater Copenhagen & Skåne Committee. The Greater Copenhagen & Skåne Committee är en medlemsorganisation för samtliga 46 östdanska och 33 skånska kommuner, samt Region Själland, Region Hovedstaden och Region Skåne.

Samarbetet är organiserat med en politisk ledning, en administrativ ledningsgrupp och en samordningsgrupp. Alla tre består av representanter från Själland, Hovedstaden och Skåne från både kommunal och regional nivå. Till kommittén hör dessutom ett mindre gemensamt administrativt sekretariat.

Styrelsen startar löpande projekt som ska bidra till att nå visionen om att Greater Copenhagen blir ett internationellt centrum för investeringar och vetenskap. Styrelsen har utsett samordnare till att genomföra projekten och det är deras uppgift att säkerställa att projekten genomförs i linje med styrelsens politiska målsättningar. Samordnarna kan vara både kommuner, regioner och professionella näringslivsaktörer.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige är en ideell förening med syfte att samverka mellan befintliga organisationer. Föreningen är ett samarbetsorgan för de Sveriges sex sydligaste regioner och arbetar för långsiktigt hållbar utveckling för Sydsverige. Föreningen har en kraftfull politisk ledning med tjänstemannastöd. Typer av verksamheter som är med i samverkan är inom följande fält:

- Hälso-och sjukvård
- Regional utveckling
- Infrastruktur
- Kollektivtrafik
- Kultur

CETC EGTC

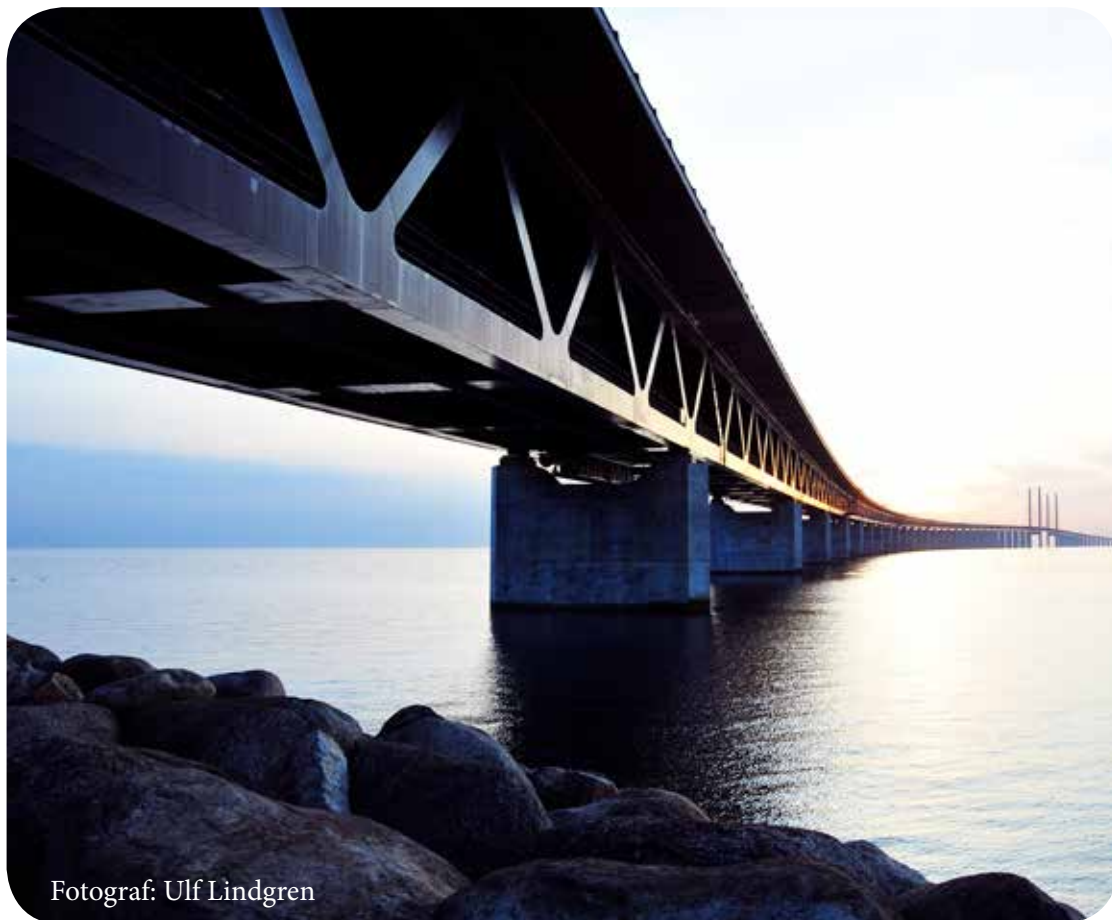
Region Skåne ingår i EGTC'n Centraleuropeiska Transportkorridoren, med syfte att stärka utvecklingsförutsättningarna, bland annat genom bättre tillgänglighet och infrastruktur i korridoren mellan Östersjön och Adriatiska havet. Närverket har funnits sedan 1990-talet, men är sedan 2004 en EGTC. Läs mer om EGTC'er i kapitlet ovan.

The Scandinavian Arena & The 8 Million City

Målsättningen för den Skandinaviska Arenan är att genom ett nära samarbete mellan Öresundregionen och Göteborg/Oslo-regionen (inklusive Halland) stärka utvecklingen i området. En viktig förutsättning för ett ökat samarbete mellan Västsverige och omgivande regioner är en förbättrad infrastruktur mellan Oslo-Göteborg-Öresund. Malmö, Köpenhamn, Göteborg och Oslo ingår också i det som kallas för 8 Million city.

Nätverk och organisationer

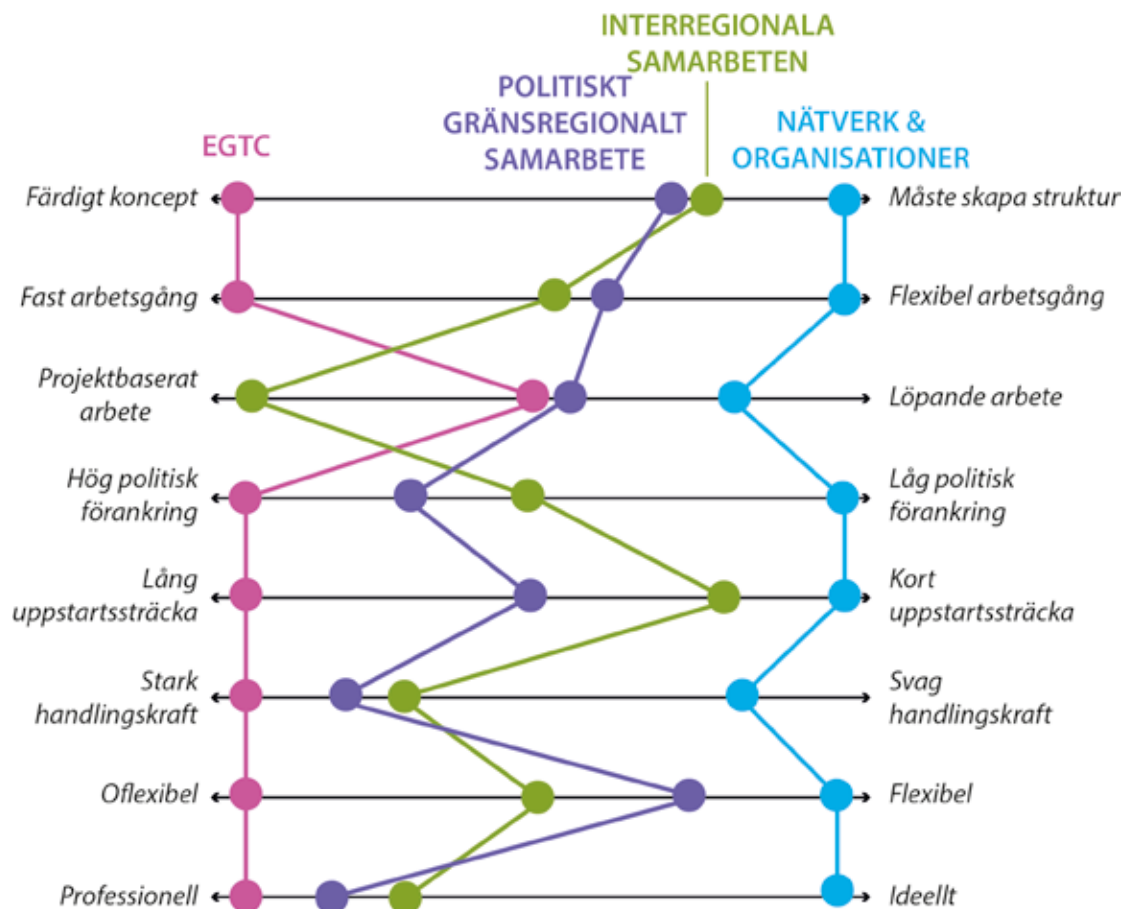
Förutom mer organiserade samverkansformer kan samverkan ske genom befintliga organisationer och nätverk. Det sättet kan man säga är hur samverkan fungerar i E12-regionen idag, med MidtSkandia, Blå Vägen och Kvarkenrådet. Detta i samverkan med de olika kommunerna i stråket.



Fotograf: Ulf Lindgren

Olika samverkansformer i E12-regionen

Olika samverkansformer kommer att ha olika betydelse för E12-regionen och hur arbetet kommer att organiseras och se ut framöver. Några samverkansformer har längre uppstartsträcka medan andra kan startas upp direkt. Andra parametrar som påverkar kan t.ex. vara hur flexibel samverkansformen är och i vilken grad politisk förankring sker. Nedan presenteras de olika samverkansformerna och vad de kommer att innebära för regionen.



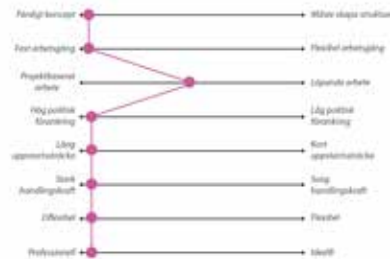
De olika samverkansformerna innebär olika sätt att arbeta och skiljer sig åt inom områden som bl a politisk förankring och om arbetet är ideellt eller professionellt.

T ex så är "EGTC" en samverkansform med ett färdigt koncept för arbetsgången, det har en hög politisk förankring och stark handlingskraft. Detta innebär samtidigt att uppstartsträckan för arbetet är lång och att arbetsformen är relativt oflexibel, men professionell.

På andra sidan skalan finns samverkansformen "Nätverk och organisationer" där det krävs att man skapar en struktur samtidigt som arbetssättet är relativt flexibelt. Nätverk och organisationer har en ganska låg politisk förankring och svag handlingskraft och bygger till stor del på ideellt arbete.

EGTC

Samverkansformen är redan ett färdigt koncept med en fast arbetsgång. Man har hög politisk förankring med stark handlingskraft i de beslut som tas. Däremot kan uppstartssträckan till en EGTC vara lång och formen är relativt oflexibel.



Genom att starta upp en EGTC sätter man tydliga ramar för hur samverkan ska ske genom ett färdigt koncept. För att kunna bilda en sådan gruppering krävs politisk handlingskraft och förankring genom en hel del förarbete, men sedan har förtroende byggts upp inför kommande arbete inom grupperingen. En EGTC är en organisationsmodell för långvarig samverkan. En EGTC ger stark handlingskraft, då den även är en juridisk person och är mindre beroende av en stark vilja eller någon/några specifika drivkraftiga personer i regionen. Det ges möjlighet att fatta beslut även om det inte är konsensus i regionen.

Tydliga mål och tydligt syfte bör sättas för grupperingen så att viktiga frågor i pågående organisationer och nätverk i E12-regionen ej körs över av EGTC-organisationen om man väljer att starta upp en sådan.

Genom "EGTC Platform" kan man som EGTC få inspiration och möjlighet till nätverkande. Syftet med plattformen är att byta erfarenheter EGTC-grupperingar emellan samt att ge synlighet åt EGTC och gränsöverskridande samarbeten. Här finns möjlighet att lära av andra, i uppstartsfasen så väl som i det löpande arbetet i grupperingen. En EGTC är en starkare röst mot nationella myndigheter och ger synlighet i regionen, på nationell- och på EU-nivå. En EGTC är en stor investering av tid och pengar. Det är dock tydligt var pengarna kommer ifrån samt hur medel kan sökas för arbete inom grupperingen, t.ex. EU-medel.

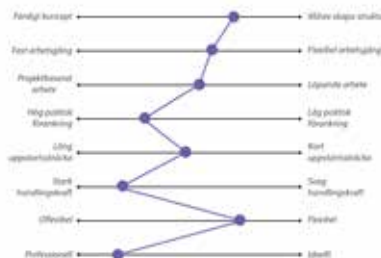
För att kunna bilda en EGTC i E12-regionen krävs ett speciellt samarbetsavtal med Norge och Sverige/Finland som är medlemmar i EU. En annan möjlighet är att den nationella lagstiftningen i Norge uttryckligen tillåter ett sådant samarbete.

En fundering är hur fast en EGTC är och om så önskas, kan arbetsområdet då utvidgas i framtiden?

- + Handlingskraft genom juridisk person
- + Kräver politisk handlingskraft och förankring
- + Tydliga ramar
- + Inspiration/nätverk som kan hjälpa arbetet framåt
- + Bra internationellt nätverk
- + Tydligt var finansiering kan komma ifrån och hur medel söks
- + Konceptet är klart
- Kräver mycket förarbete och politisk förankring
- Specialavtal krävs med Norge
- Hur fast är EGTC? Kan arbetsområdena utvidgas?
- Stor investering i tid och pengar

Politiskt gränsregionalt samarbete

Samverkansformen innebär att en struktur måste skapas, men är relativt flexibel och ger utrymme för den arbetsgång som passar för regionen. Det politiska samarbetet medför en ganska stark handlingskraft med ett arbete någonstans mellan projektbaserat och löpande.



Ett politiskt gränsregionalt samarbete fungerar bra om alla är engagerade i en fråga. Man kan då starta med ett specifikt fokusområde och sedan låta det utvecklas vidare från det. Målbilden och syftet med samverkan är därför viktig, att hitta något som man önskar samverka kring.

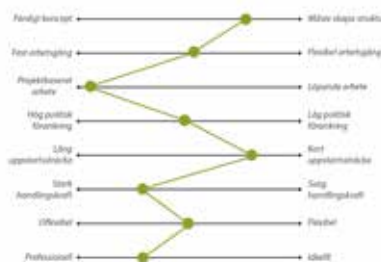
Kanske kan den samverkan som Kvarkenrådet bedriver idag betraktas som ett politiskt gränsregionalt samarbete, där möjlighet finns att inkludera övriga organisationer t.ex. MidtSkandia och Blå vägen. Frågan är då hur en sådan omorganisering skulle se ut?

+ Skapar politisk enighet och vilja - ger handlingskraft

- Fokus på politiskt samarbete
- Kvarkensamarbetet kanske redan är ett politiskt gränsregionalt samarbete
- Viktigt med målbild - vad vill man åstadkomma

Interregionala samarbeten

Ett interregionalt samarbete kan ha men behöver nödvändigtvis inte ha någon politisk förankring. Samarbetet har en kort uppstartssträcka med en relativt lös arbetsgång som mestadels innebär projektbaserat arbete.



För att det ska bli verkstad i arbetet inom ett interregionalt samarbete krävs samsyn och ett tydligt syfte. Det kan t.ex. vara tydliga och konkretiserade projekt för att komma igång och åstadkomma något.

Genom interregionala samarbeten i regionen bildas ett större nätverk, med möjlighet att träffa fler intressanta aktörer och organisationer. Risken är dock att det inte känns som en helhet i E12-regionen och att denna samverkansform istället gör arbetet spretigt och svåröverskådligt.

Ofta baseras arbetet på olika projekt med tydligt syfte och fokus, vilket är en lätt och bra start men kanske svårt att hålla i på sikt.

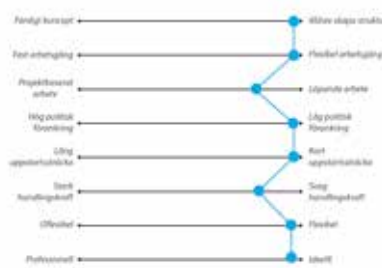
En annan risk skulle kunna vara att organisationer inom E12-regionen blir inblandade i motstridande projekt/samarbeten, vilket skulle försvåra för samverkan och det samarbete man önskar uppnå.

- + Baseras på ett projekt (bra start, men svårt att hålla i långsiktigt)
- + Större nätverk
- + Samsyn krävs, vilket blir bestående effekter av projekt
- + Enkelt att komma igång
- + Varje samarbete har syfte och fokus
- Ingen helhet för E12
- Samsyn behövs för att få saker att hända
- Risk att bli inblandad i motstridande projekt/samarbeten
- Krävs tydligt syfte för att åstadkomma något

Nätverk och organisationer

Att ha samverkan i nätverk och organisationer kräver ideellt arbete med låg politisk förankring. Samverkansformen är flexibel men kräver att strukturer skapas för arbetsgången.

Så som man arbetar i E12-regionen idag är genom olika nätverk och organisationer. Arbetet blir inte så tydligt med tre olika föreningar, men positivt är att det finns en bra grund att stå på och något att bygga vidare på.



Då de nätverk och organisationer som finns i E12-regionen idag till stor del är ideella föreningar finns de p.g.a. en drivkraft som man bör ta tillvara på. Arbetet är väldigt flexibelt, men kräver personer med engagemang. Dessutom krävs konsensus för att kunna ta beslut.

En risk med de formationer man har idag är att arbetet blir tvådelat, NO-SV och SV-FI då det inte tydligt finns någon organisation som knyter samman Norge och Finland.

- + Finns organisationer att bygga på
- + Organisationerna finns pga en drivkraft
- + Flexibelt
- Ideella föreningar utan mandat till beslut
- Inte så tydligt med tre olika organisationer i tre olika länder
- Risk att det blir tvådelat (No-Sv, Sv-Fi)
- Behövs personer med engagemang, personknutet
- Kräver konsensus



Rekommendation

Vilken samverkansform man väljer att fortsätta med i E12-regionen kommer att ha stor inverkan på regionens arbete i framtiden och hur man arbetar med tillsammans och med varandra. Samtliga samverkansformer har både för- och nackdelar beroende på vad man söker, t ex i form av flexibilitet, politisk förankring och arbetssätt.

Det viktigaste är att välja en samverkansform som håller på lång sikt och som kan hjälpa till att uppnå de mål och det syfte man önskar i regionen. En samverkansform som kan involvera alla viktiga aktörer och ge utrymme för att genomföra de projekt och föra fram de frågor som är viktiga för det aktuella området. På så sätt kan man få en kollaborativ process med delaktighet från hela regionen.

Den samverkansform som verkar lämpa sig bäst för E12-regionen är att bilda en EGTC. Den mest uppenbara fördelen är att den gemensamma organisation som bildas också är en egen juridisk person. Det innebär att det finns möjlighet för en EGTC att ingå avtal, anställa personal osv. Det är även tydligt hur finansiering kan sökas till grupperingen och genom EGTC Platform, ges tillgång till inspiration och möjlighet till nätverkande med andra EGTC-grupperingar runtom i Europa.

Att starta upp en EGTC är en stor investering, men kan på längre sikt bidra till en organiserad samverkan där möjligheterna är många.

Hur skulle en EGTC fungera i E12-regionen?



Källor:

EGTS – Europeiska grupperingar för territoriellt samarbete, Lisa Hörnström, Nordregio, Nordregion electronic working paper 2011:1

Förutsättningar för Kvarkenrådet att ombildas till eller att bilda ett nytt EGTS-område, Joakim Nergelius, Örebro Universitet, 2011

European Grouping of territorial cooperation as an instrument for promotion and improvement of territorial cooperation in Europe, Directorate general for internal policies, policy department B: Structural and cohesion policies



EUROPEAN UNION

Interreg
Botnia-Atlantica

European Regional Development Fund