

Samverkansformer

E12-Atlantica Transport



EUROPEAN UNION

Interreg
Botnia-Atlantica

European Regional Development Fund

Innehåll

Varför samverkan?	3
Samverkan i BA-regionen idag	4
Olika typer av samverkansformer	10
Olika samverkansformer i BA-regionen	16



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.

Maj 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 granskapsbaserade för att vara funktionella.

Vad är nyttan med att samverka i BA-regionen?

Samverkan och gränsöverskridande samarbete har länge varit pågående i BA-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.

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

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 kommunen är den nya staden, att vi behöver planera och samverka utanför och mellan kommunerna.

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 och adekvat sätt hantera komplexa frågor.

Samverkan i BA-regionen idag

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



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 ur-



sprung i idén att koppla samman E4 i Sverige med E6 i Norge som föddes under 1950-talet. De arbetar med utveckling av området längs Blå Vägen/ E12 i Västerbotten, bland annat inom turism. Längs med Blå Vägen finns bland annat natur- och kulturupplevelser av varierande slag.

Föreningen består av fem kommuner i samverkan: Storuman, Lycksele, Vindeln, Vännäs & Umeå och i styrelsen sitter personer från alla fem kommunerna. Föreningens styrelse består av medlemskommunernas ordförande i kommunstyrelserna och ledande utsedd representant från oppositionen. Det operativa arbetet leds av en beredningsgrupp som består av kommunchefer och/eller tjänstemän från alla medlemskommunerna. Kansliet för Blå Vägen finns i Lycksele kommun.

Verksamhet

Blå vägen är med och driver olika projekt som t ex medfinansiär eller stödmottagare. Ett projekt som Blå Vägen har arbetat med är "Tvärinfra". Projektet handlade om utveckling av transportsystemet i Västerbottens län och omgivande regioner. Tillsammans med Region Västerbotten och Trafikverket har Blå Vägen finansierat projektet där behovsanalyser inför kommande insatser i stråket Storuman-Umeå har genomförts. Även analyser av systemeffekter som Botniabanans tillkomst skulle innebära för de öst-västliga förbindelserna och större regionala systemanalyser på storregionsnivå har ingått i projektet.

Tillsammans med Kvarkenrådet, Region Västerbotten och MittSkandia har Blå Vägen arbetat med projektet "NLC Corridor". Målsättningen är 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 hamnlogistik skapas en gemensam transportlösning som finns färdig när logistikcentren i de olika länderna startar sin verksamhet. NLC Corridor sträcker sig från Atlantkusten i Norge till St Petersburg i Ryssland.

Kvarkenrådet

Namn: Kvarkenrådet

Geografiskt område: De tre österbottenska 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 samverka i Kvarkenregionen.

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

Vad är Kvarkenrådet?

Kvarkenrådet är ett samarbetsforum för Västerbotten och Örnsköldsvik i Sverige och de tre Östbottenska landskapen i Finland. Områdena tillsammans kallas för Kvarkenregionen. Kvarkenrådet är idag en ideell förening och ett gränsregionalt samarbetsorgan inom Nordiska ministerrådet. Det innebär att ekonomiskt stöd kommer från Nordiska ministerrådet och dess kommitté för regionalpolitiskt samarbete¹. Kvarkenrådet är en del av bl.a. de nordiska gränskommittéernas nätverk, Nordiska Ministerrådets temagrupp för hållbara stadsregioner och den nordiska gränshindersarbetsgruppen LOTS-gruppen. Rådet 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, bevaka olika intressen 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 & transport, forskning och utveckling samt utbildning, kultur, energilösningar, miljö-, avfalls och återvinningsfrågor, turism, idrott, barn & unga och 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.

¹ <http://www.kvarken.org/kvarkenradet/>

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.

Verksamhet

För att främja det gränsregionala samarbetet hjälper Kvarkenrådet till med att starta upp nya projekt och samarbetsnätverk, beviljar resebidrag till föreningar och organisationer för att ge möjlighet att skapa ett samarbete med liknande organisation i grannlandet². Under 2015 beviljade Kvarkenrådet bidrag bl a till Merenkurkun koulus studiebesök till Höga Kusten och yrkeshögskola projekt Novias studentkårs studiebesök i Umeå. Kvarkenrådet har också drivit egna projekt som t ex "Spotlight High-Low Coast som är ett turist- och näringslivsinriktat projekt. Projektet ska öka företags- och marknadsföringsverksamhet i Kvarkenregionen med fokus på det gränsöverskridande världsarvsområdet Höga Kusten/Kvarkens skärgård. Projektet tar fram produktpaket och marknadsföringsmaterial för att attrahera fler besökare att del av området på ett hållbart sätt³.

Ett annat projekt som Kvarkenrådet har drivit är Midway Alignment of the Botnian Corridor som är en maritim transportlänk mellan Sverige och Finland. Projektet innebär ett transportsystem för både gods och passagerare och är utvecklat av Umeå kommun och Vasa stad. Målsättning med projektet har varit att förbättra förbindelserna i Kvarkenregionen genom en hållbar transport- och kommunikationslösning.



2 Årsberättelse, 2015, Kvarkenrådet

3 Årsberättelse, 2015, Kvarkenrådet

MidtSkandia

Namn: Midt Skandia (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 västkust⁴.

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

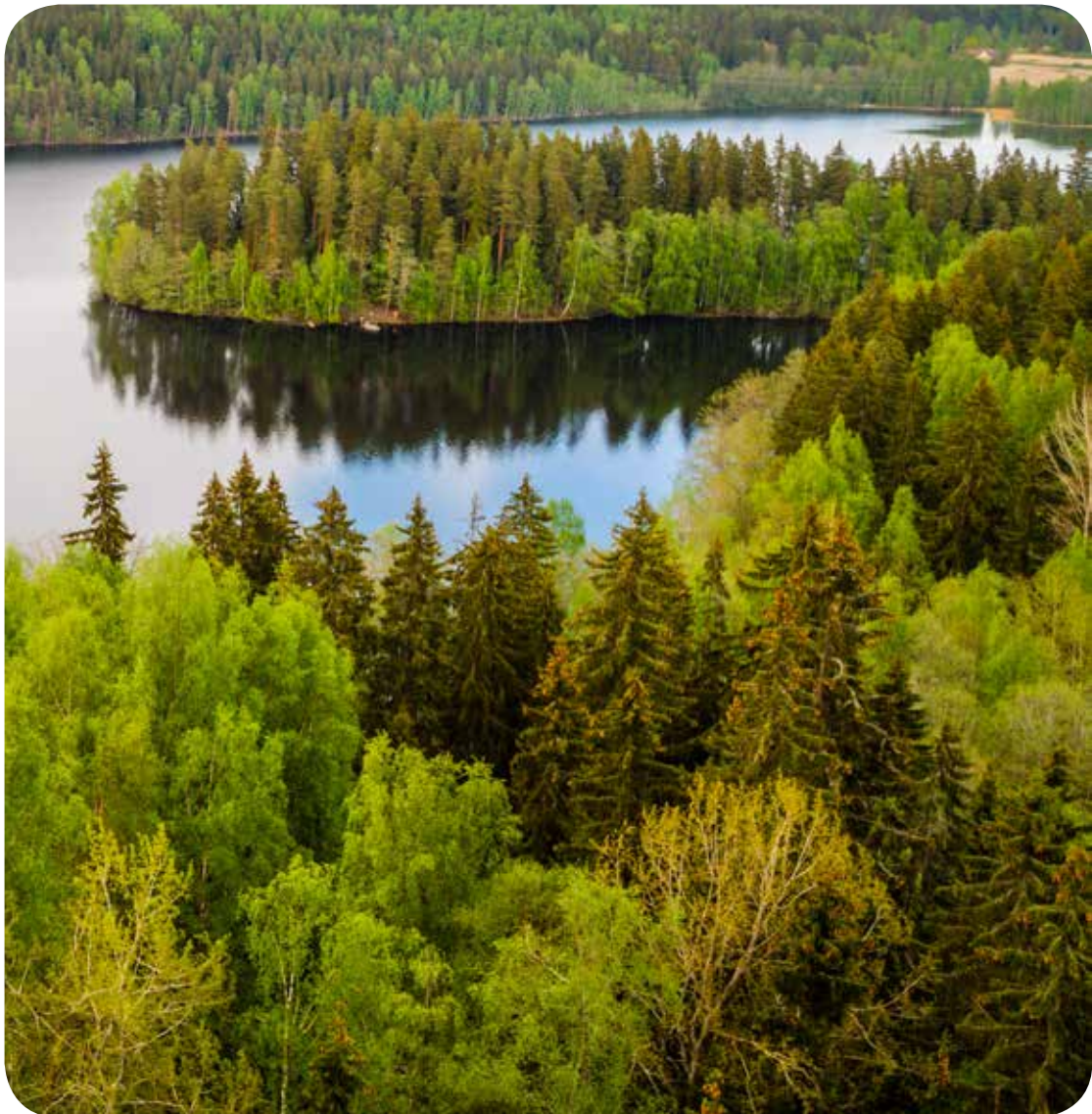
MidtSkandia verkar främst inom två fokusområden: Utvecklingsarbete över landsgränserna och förbättra transport- och logistiklösningarna. Organisationen bidrar i gränsöverskridande frågor som ökad service för bofasta, förhindra utflyttning och öka inflyttning till regionen.

MidtSkandia har drivit projekt som t ex MidtSkandia tvärkommunikationer. Projektet handlade om att utveckla transporterna mellan Västerbotten och Helgeland till följd av ökade turist- och godsflöden i öst-västlig rikt-

4 Strategiplan, 2013-2018, MidtSkandia

ning. 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.

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-medlemsländer⁵.

Förordningen syftar till att skapa en samarbetsform/gruppering som tillåter institutioner att under lagstiftning 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 offentligrättsliga 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 regering⁶.

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

5 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)

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

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.

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 ett EGTC. Samarbetet startade som ett "bottom-up"-initiativ från regioner och städer i korridoren som blev CODE24 med finansiering från INTERREG IVB Nordvästra Europa. Arbetspaketen 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. Den 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

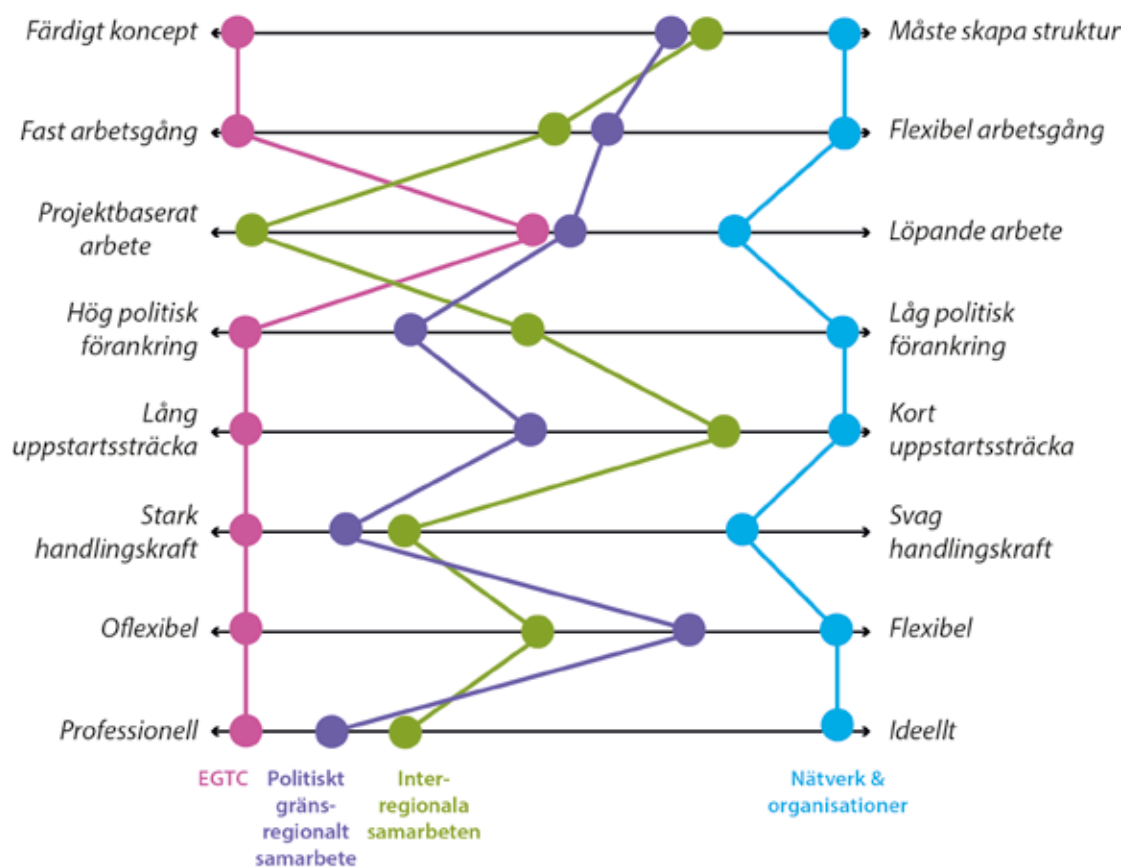
Förutom mer organiserade samverkansformer kan samverkan ske genom befintliga organisationer och nätverk. Det sättet kan man säga är hur samverkan fungerar i BA-regionen idag, med MidtSkandia, Blå Vägen och Kvarnenrådet. Detta i samverkan med de olika kommunerna i stråket.



Fotograf: Ulf Lindgren

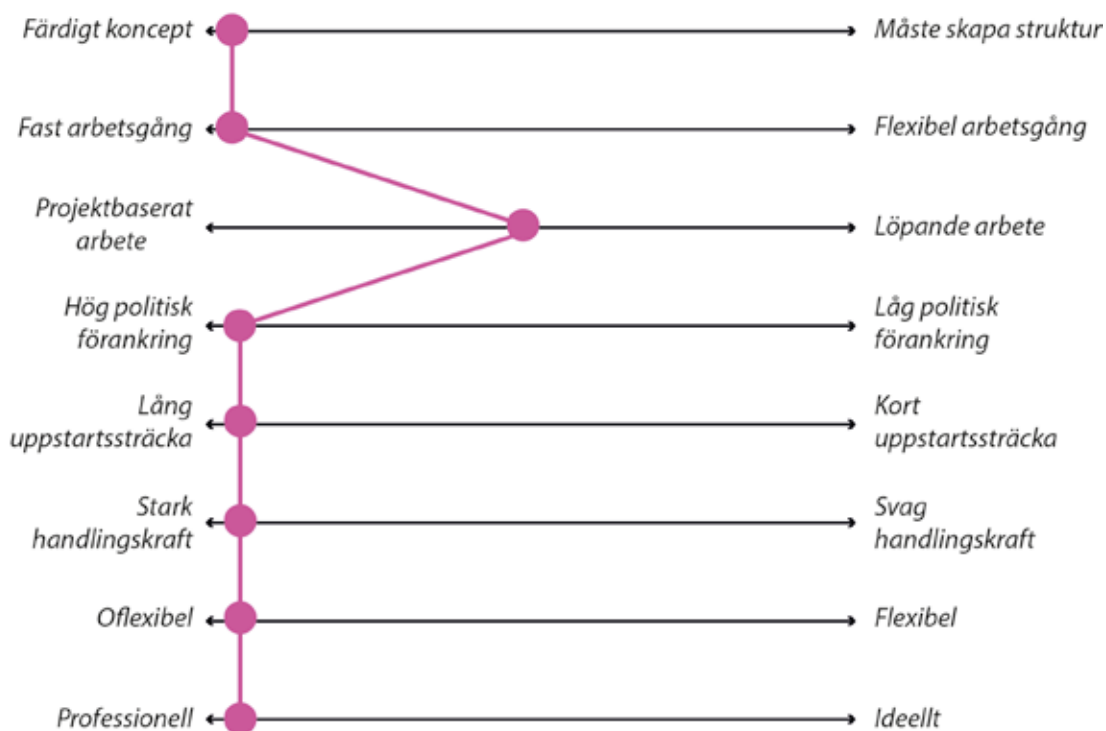
Olika samverkansformer i BA-regionen

Olika samverkansformer kommer att ha olika betydelse för BA-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.



EGTC

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.



Samverkansformen som redan är 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.

Tydliga mål och tydligt syfte bör sättas för grupperingen så att viktiga frågor i pågående organisationer och nätverk i BA-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.

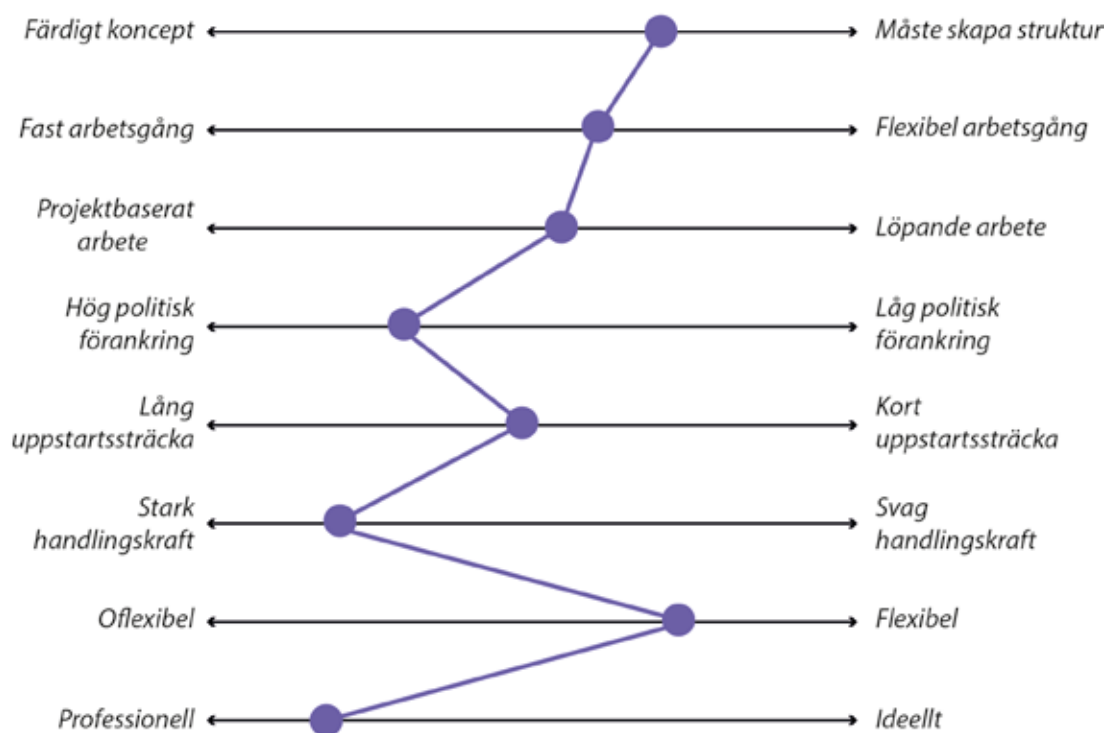
En EGTC är en starkare röst mot nationella myndigheter och ger synlighet i regionen, på nationell- och på EU-nivå. En EGTC är en stor investering av tid och pengar. Det är dock tydligt var pengarna kommer ifrån samt hur medel kan sökas för arbete inom grupperingen, t.ex. EU-medel.

För att kunna bilda en EGTC i BA-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?

Politiskt gränsregionalt samarbete

Genom ett politiskt gränsregionalt samarbete skapas en politisk enighet och vilja, vilket ger stark handlingskraft för samverkan i en region.



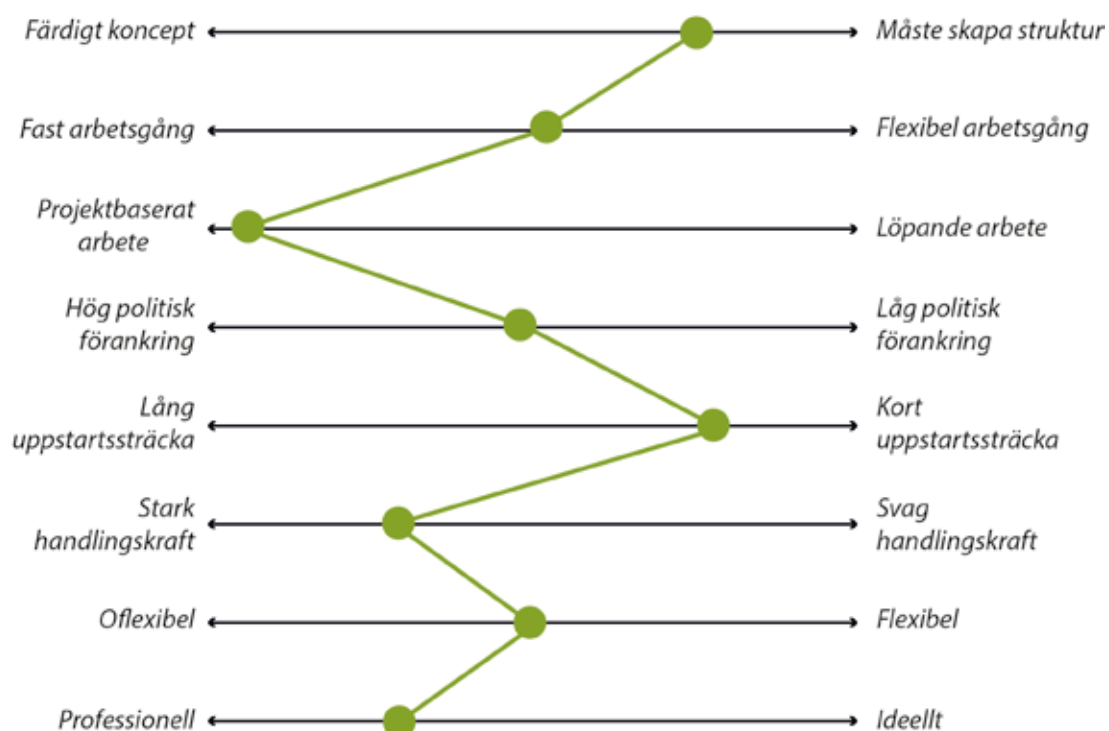
Samverkansformen innebär att en struktur måste skapas, men är relativt flexibel och ger utrymme för den arbetsgång som passar för regionen. Det politiska samarbetet medför en ganska stark handlingskraft med ett arbete någonstans mellan projektbaserat och löpande.

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?

Interregionala samarbeten

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.



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.

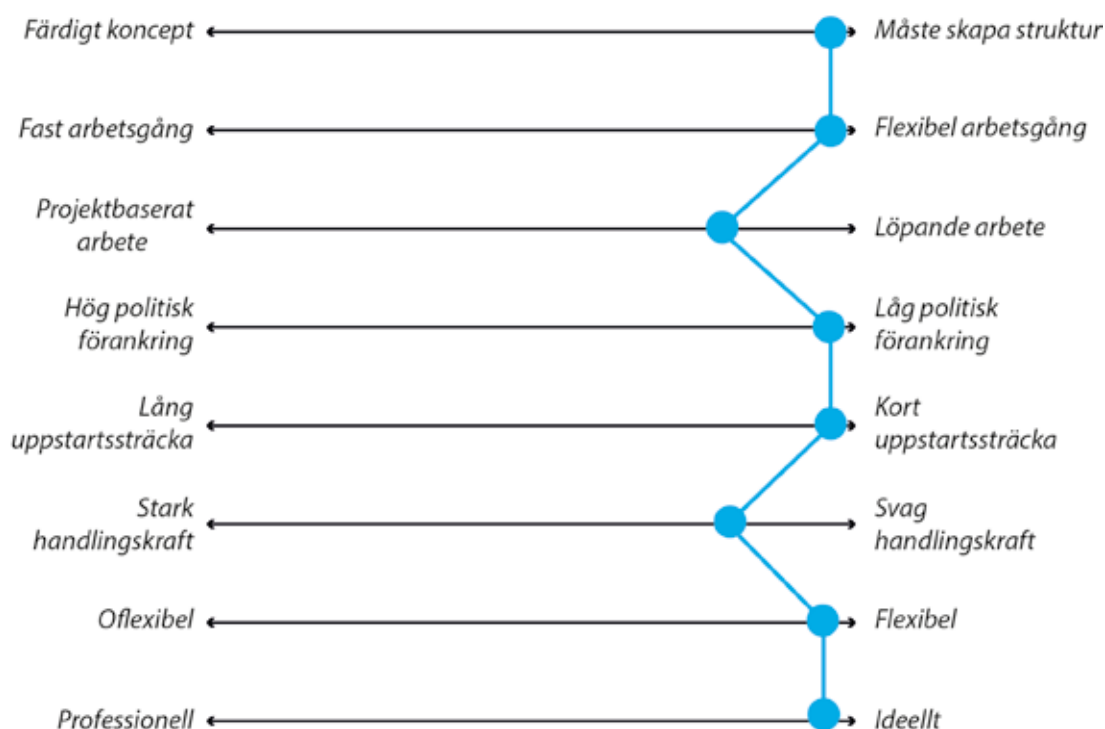
Genom interregionala samarbeten i regionen bildas ett större nätverk, med möjlighet att träffa fler intressanta aktörer och organisationer. Risken är dock att det inte känns som en helhet i BA-regionen och att denna samverkansform istället gör arbetet spretigt och svåröverskådligt.

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 BA-regionen blir inblandade i motstridande projekt/samarbeten, vilket skulle försvåra för samverkan och det samarbete man önskar uppnå.

Nätverk och organisationer

Så som man arbetar i BA-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.



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

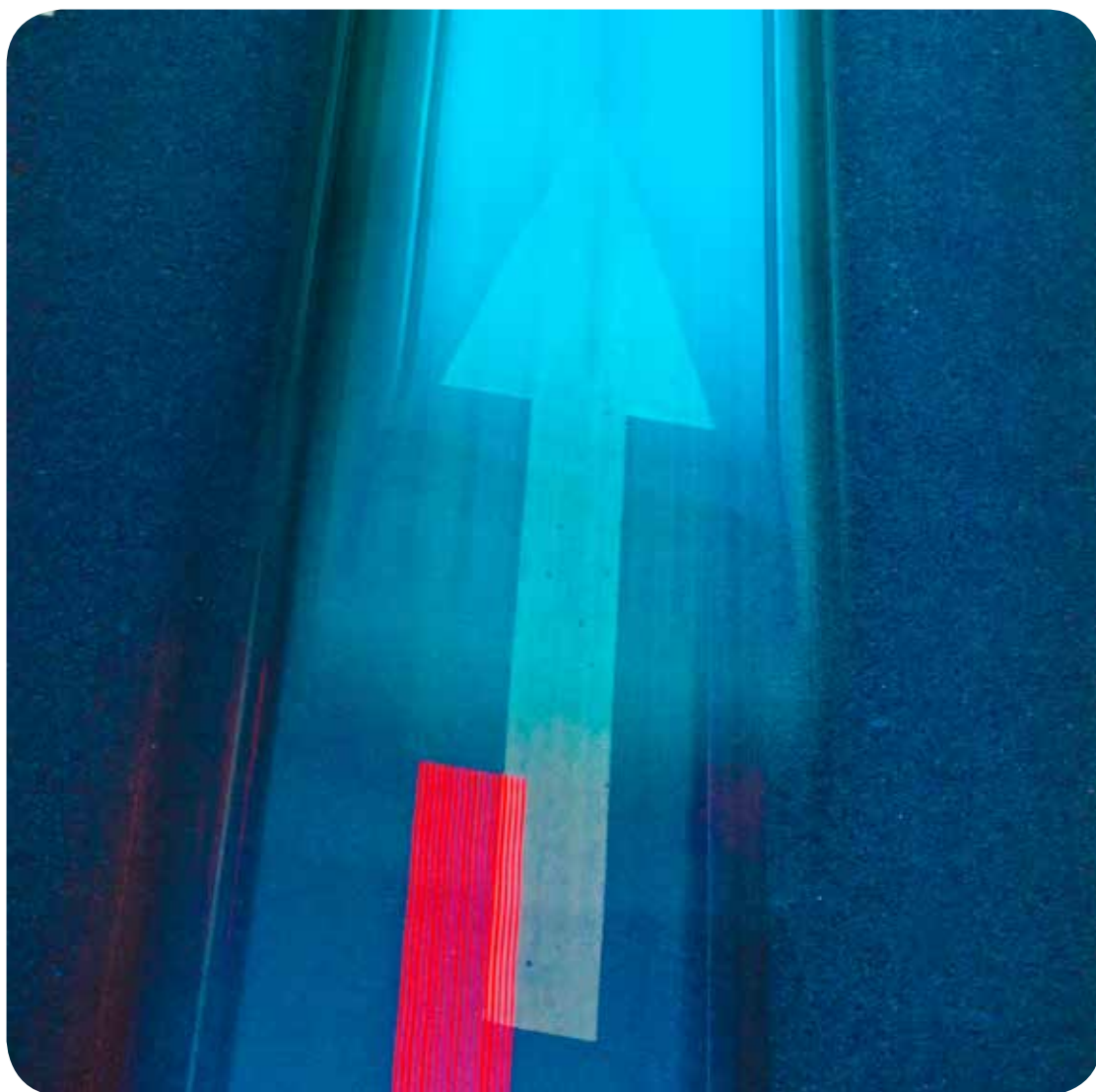
Då de nätverk och organisationer som finns i BA-regionen idag till stor del är ideella föreningar finns de p.g.a. en drivkraft som man bör ta tillvara på. Arbetet är väldigt flexibelt, men kräver personer med engagemang. Dessutom krävs konsensus för att kunna ta beslut.

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.

Avslutning

Vilken samverkansform man väljer att fortsätta med i BA-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.





EUROPEAN UNION

Interreg
Botnia-Atlantica

European Regional Development Fund