

Gränskommittéernas möte i Köpenhamn 28-29 januari 2020

Nordens Hus, Köpenhamn

Från MidtSkandia:

- Geir Waage
- Arne Langseth
- Hans-Peter Carlson

Inledning med Elsie Hellström/Svinesundskommittén och Romana Culjak/Mittnorden

Vision 2030/Nya strategin för Nordiska Ministerrådet

(talare:)

Tre fokusområden:

- Grönt
- Konkurrenskraft
- Socialt

Kommer att innebära budgetförändringar och omfördelning mellan olika sektorer. Den del som hanterar gränskommittéerna i stort sett oförändrad över tid.

Gränshinder i fokus i nya visionen: får inte bromsa utvecklingen för grönt, socialt, konkurrenskraft.

Mer tvärsektoriellt samarbete mellan olika ämbetsmannakommittéer och funktioner.

Arbetsmodell:

3 handlingsplaner (1 per fokusområde) delas in i 13 olika fokussektorer, till dessa kommer cirka 80 förslag/inspel från ämbetsmannakommittéerna och därefter görs budgetfördelningen. Arbetet pågår och man är i de två sista stegen.

2024 beräknas 20% av budgeten totalt användas till nya visionen.

Greater Copenhagen - ett sammanhängande transportsystem

Interregprojekt, €3'' i budget, 50% EU-finansiering, maj 2018-april 2021.

Tema/WP:

- Internationell tillgänglighet
- Inre mobilitet
- Grön mobilitet

Strävar efter sammanhängande utveckling av kollektivtrafik:

- Köpenhamns flygplats
- Förbindelsen Fehmarn/Bält
- Järnvägslinjer och -förbindelser

Mål: en stor integrerad arbetsmarknad för hela Greater Copenhagen (lite problem med skatteavtalet SV/DK från 2003...svenskar och danskar har olika villkor)

insatsområden:

- TÅG
- Kollektivtrafik
- Framtidens mobilitet

Jobbar med grön mobilitet över alla insatsområden:

- Fossilfri drift
- Utnyttja det som redan finns bättre
- Kombinera med cykel

Skapar Idékataloger som produkt: används av kommunerna i regionen i deras eget utvecklingsarbete.

STRING (Hamburg-Köpenhamn/Malmö-Göteborg-Oslo)

4 länder, 5 städer, 7 regioner, 94 kvadratkilometer, 12,8 miljoner invånare

"Megaregioner" enligt forskningen är det de som växer om de har ett sammanhang. Bör egentligen vara 15-20 miljoner invånare.

STRING har ett konkurrenskraftsförspårning inom grön teknologi. Solcellsteknik i Norge, vindkraft i Danmark etc. Många företag inom greentech, STRING vill bli greentech hub.

Vad krävs för att nå visionen:

- Tillförlitliga snabba transporter
- Hållbara transporter (inkl gods!)
- Flaskhals-analys: var sitter bromklossarna?
- Offentligt fokus på infrastruktur

Kvarkenrådet

Mattias Larsson berättade om samarbetet som lett fram till att nya färjan byggs och hur regionens största spelare strategiskt använt Kvarkenrådet för att skapa utveckling:

- Kvarkenrådet har fått uppdraget att leda och driva projekten, och därmed har resurser kunnat växlas upp.

EGTS: sammanfattning av processen hittills. Detta har vi redan kunskap om.

Elflyg: kort sammanfattning av även det projektet, här är MidtSkandia med i partnerskapet. Går ut på att visa på elflygets möjligheter och ekonomiska förutsättningar i regionen.

Kvarkenrådet/MidtSkandia

Arne Langseth beskrev projektet E12 Atlantica som ett unikt sätt att få tre länders myndigheter att ta en gemensam strategi för infrastruktur. Här har vi all kunskap inhouse.

Nordregio - allmän lägesrapport, Temagrupperna

Forskningen visar: kortare vistelser på annan ort, oavsett arbete eller fritid.

Höghastighetsbanor kan vara ett hot mot orter längs stråken - om tåget inte stannar tappar man sina besökare. Forskningen visar också att man drar nya besökare när en ny sträckning på en HHB öppnats, men att den effekten försvinner efterhand.

Inspel från Nordregio kring projektidéer:

- Bottlenecks:
 - o Transport
 - o Arbetsmarknad
 - o Gränsövergångar
- Kulturfonden
 - o Musik och teater,
 - o Idrott
- Demografi
 - o Pendling
 - o Ekonomiska effekter
 - o Skatteeffekter

Värmland - Östfold

Thor Hals

Vill ha vettigt tåg Oslo-Sthlm, en del av utredningsarbetet inom ramen för Temagrupperna

Vi lever i regionernas Europa, "connected by border regions"

12 gränskommittéer i fasta strukturer

35 aktuella gränsöverskridande infrastrukturprojekt över gränserna (2017)

Nordiska Triangeln: OSLO-CPH-STHLM

- Vision redan 1996
- 2007: Helsinki tog Oslos plats, triangeln försköts och utv avstannade

TENTacle: handlar om transport och samferdsel, visar på dålig kommunikation

Debatt om snabba tåg <250 km/h eller jättesnabba tåg >250 km/h, får en hel del konsekvenser ekonomiskt, projekttid etc

Delprojekt: cykelled Moss-Karlstad invigs juni 2020

Alla studier visar att tåg behövs på sträckan Oslo-Sthlm, en mycket högt trafikerad sträcka på flyget som dessutom ökar passagerarantalet. 2019 reste 1,4 miljoner med flyg på sträckan, endast 200 000 med tåg. Sannolikt skulle siffrorna vändas med en bättre tågförbindelse - det skulle vara hållbart och klimatsmart.

<http://www.mynewsdesk.com/se/oslo-sthlm/pressreleases/laat-en-miljon-flygresenaerer-vaelja-taaget-mellan-oslo-och-stockholm-2861945>

Gränsöverskridande logistik i Tornedalen

En av världens mest integrerade regioner, i praktiken är Haparanda och Tornio en stad. Avloppsnät sitter ihop, vägnät sitter ihop etc.

Ändå kan man idag inte åka tåg över gränsen mellan städerna - och man har slitit med frågan i evigheter.

Kostnaderna för att ordna detta är små i sammanhanget: € 20-30''. Tyvärr är ingen beredd att ta ansvaret ännu, trots Bottniska korridoren som nu är på gång.

I övrigt i regionen ser man vad flygplats betyder: 2 km runway is a gateway to the world.

Gränsöverskridande moderna transporter ger vinster för Norden

Per Corshammar, Tüv

Det är inte samhället som skall bekosta tågen - det är passagerarna och ägarna av godset. Samhället skall lösa finansieringen, men det är en annan sak. Tyvärr glöms detta i debatten.

Elektriska tåg kan gå på all elektricitet - alltså kan de vara hållbara. Energieffektivaste transport som finns idag.

Skagerrackbanan (del i STRING) kan byggas för SEK 100 miljarder på ungefär 5 år. Men ju längre man väntar med investeringar, desto mindre nytta. Andra investeringar pågår hela tiden, Lastbilar och flygplan säljs varje dag.

Besluten måste fattas snabbare, och man måste vara modig för att få nytta.

Tåg kan med fördel byggas på "broar" en bit upp i luften för att minska markanvändning och förenkla projektutveckling. Tåg lämpar sig mycket bra för att använda el från exempelvis vätgas/bränsleceller.

Info från NMR

Gitte Mondrup, seniorrådgivare EK-R

Nasibe Baysal, administration

Ulla Agerskov, statistik

29 januari 2020

Regionalt politiskt samarbete viktigt, nu aktuellt:

- Vision 2030
- Danska formanskapsprogrammet
- Nya samarbetsprogrammet
- Gränshinderrådet

Vision 2030: Grönt-Konkurrenskraft-Socialt

Programmen skall vara

- Gröna förebilder
- Cirkulär, gränslös ekonomi
- Bidra till ett sammanhängande Norden

Samarbetsprogrammet kommer under 2020

Gränshinder som arbetas med: 8-12 st per år, aktuella just nu:

- E-ID
- Meritgodkännande (akademiska studier etc)
- Byggregler
- Transportsamarbeten

Ny projektportal: varje användare måste lära sig använda den nya. Allt sker den vägen.

Nya samarbetsprogrammet 2021-

Skrivning på gång just nu, workshop för att bidra i processen, se dokument nedan (ej slutligt, utkast ännu). Alla närvarande gemensamt gjort inspel.

Gränskommittéernas roll är också en del i det dokumentet.

Dokumentets text:

Gränskommittéernas kommentarer/inspel i arbetet med det nya Nordiska Samarbetsprogrammet för regional utveckling och planering 2021–2024

¹Baserat på dels utvärderingen av genomförandet av Nordiskt samarbetsprogram, dels egna erfarenheter från arbetet inom temagrupperna, samt utifrån inspel från Köpenhamnsmötet den 29 januari 2020 vill Gränskommittéerna ge följande inspel till det fortsatta arbetet med det kommande Samarbetsprogrammet:

Inledningsvis vill vi poängtera att Gränskommittéerna önskar en aktiv och tydlig roll i genomförandet av Samarbetsprogrammet för 2021–2024.

¹ [Rapport](#) från Ålands statistik och utredningsbyrå – Utvärdering av genomförandet av Nordiskt samarbetsprogram för regional utveckling och planering 2017-2020

Innevarande program har en inriktning som är i linje med flera av de verksamhetsplaner/handlingsprogram som Gränskommittéerna i Norden har beslutat att arbeta efter.

Vi ser dock även nyttan av, en utökad kontakt med andra ämbetsmannakommittéer inom det nordiska samarbetet. Flera gränskommittéer har ett bredare uppdrag som till alla delar inte faller inom ÄK-R:s prioriterade områden.

Vi kan konstatera att vår medverkan i de olika temagrupperna har varit av betydelse för vårt lokala och regionala arbete, dock behövs en dialog kring förväntningar och roller. Vi är helt eniga med ÅSUBs slutsatser under *1.1 erfarenheter* där de beskriver en upplevd ”osäkerhet i vad som förväntades”. Detta ”drabbade” framförallt gränskommittéerna, då vi var nya deltagare i temagrupperna. Mandat, roll, uppdrag samt finansiering var som vi upplevde inte klargjort från början.

Vi instämmer helt i att mandaten och rollerna bör fastställas för alla parter inför starten av arbetet i temagrupperna.

Vi saknar även ett tydligt nordiskt perspektiv i arbetet. Det genomförs kartläggningar, analyser, studier etc. i respektive land på ett tema, men efter att Nordregio sammanställt rapporterna, finns ingen tydlig strategi för hur arbetet skall föras vidare i ett gemensamt nordiskt arbete.

Det finns även konsulter som utför uppdrag med nordiska förtecken, t.ex. en handlingsplan för besöksnäring men vem ansvarar för att arbetet genomförs?? I princip alla gränskommittéer har gränsöverskridande besöksnäring/reiselivsprojekt men vad vi vet har ingen gränskommitté varit involverad i detta ”nordiska arbete”. Gränskommittéerna vill framhålla sin styrka som representanter och språkrör för det gränsregionala samarbetet på gräsrotsnivå. Det är vårt bidrag till temagruppernas arbete som ÅSUBs rapport nämner speciellt värdefullt. Genom gränskommittéernas verksamhet blir de nordiska visionerna och målsättningarna synliga och mer konkreta för nordiska medborgare. Gränskommittéernas verksamhet på gräsrotsnivå, nära regionernas invånare, är också vår svaghet. De flesta av gränskommittéerna har långa avstånd till nationella beslutsfattare, har svårt att nå fram och få synlighet för verksamhetens resultat utanför sina egna regioner. Genom medverkan i de nordiska temagrupperna har vi kunnat belysa våra egna verksamhetsförutsättningar för nationella representanter, och kanske vunnit även lite mer förståelse för de olikheter som finns mellan gränskommittéerna. Verksamhetens mångfald som de nordiska gränskommittéerna representerar är en rikedom som vi önskar bevara. Regionalpolitiken omfattar flera politikområden och tar olika former i de nordiska länderna. Det gör oss inte rättvisa om alla gränskommittéernas verksamhet blir

bedömt med samma kriterier, oavsett vilka förutsättningar en enskild gränskommitté har för sitt arbete. Vi har kommittéer som är små till ytan men stora till invånarantalet samt sådana som är stora till ytan men små till invånarantalet. Olika aktörernas mandat och roller i programmets implementering måste tydliggöras och kommuniceras till Gränskommittéerna innan temagrupperna inleder sitt arbete. Då vet en enskild gränskommitté bättre vad som förväntas av dem i temagruppen. Då kan vi själva bättre avgöra vilken temagrupp som passar bäst för våra egna strategier och bedöma vad vi själva kan förvänta oss uppnå och bidra med genom medverkan i temagrupperna.

Vid Gränskommittéernas möte i Köpenhamn framkom följande synpunkter på Ingebjørg Fiskums frågeställningar

Kommentarer till utfodringsbildet?

- Viktigt med koppling till Nordens Vision – **Norden skal blive verdens mest bæredygtige og integrerede region**
- Följande ord, viktiga ledord i Samarbetsprogrammet **Klimatanpassning, Arealbruk, infrastruktur, transportsystemet**
- Bærekraftig distriktsutveckling - Hållbar landsbygdsutveckling. Det är viktigt att definiera temaområden tydligt på respektive språk.
- Omfattande utfodringsbilde – bör komprimeras
- Saknar det gränsöverskridande /gränsregionala perspektivet
- Att identifiera och starta lösningsprocesser kring Gränshinder bör lyftas in som ett tydligt arbetsområde ur det gränsregionala tillväxtperspektivet. I dag behandlas oftast gränshinder utifrån informationstjänsternas uppdrag, men Gränskommittéerna med sitt uppdrag kopplat till Äk-R har ett bredare fokus.
- Hur kopplar vi Samarbetsprogrammets syfte och mål med de kommande Interregprogrammen. När det gäller Gränskommittéernas medverkan i att genomföra Samarbetsprogrammet är finansiering via Interreg ett avgörande ekonomiskt tillskott.
- Bidraget från Nordiska Ministerrådet är viktigt men drygt 50 % av bidraget brukas i första hand för att säkra en professionell och kompetent basorganisation.

Inspill till tema

- Gränshinder som ett hinder för gränsregionalt hållbart tillväxtperspektiv - se även ovan kommentar...
- AI, blockchain, digital infrastruktur, bredband etc.
- Samarbete över gränsen- det gränsregionala och nordiska perspektivet
- Territoriell planläggning och kust och havsplanering (ICZM)
- Cirkulär ekonomi

- Hur kan den övergripande nordiska perspektivet stärkas? - upplever att det saknas tydliga nordiska mål, det är mer en sammanställning av de nordiska ländernas mål

**Bör regionen /grensekommittene fortsatt delta i temagruppene? Hur många
Hvordan velge ut?**

- Ja absolut skall Gränskommittéerna delta fortsatt i temagrupperna
- Hur och vilka som skall delta bör kopplas till respektive gränskommittés styrkeområden

Hur kan gränskommittén bidra till utveckling och genomförande av det aktuella temaområdet?

- Eftersom respektive temaområde är "breda" kan eventuellt fler än två gränskommittéer i respektive grupp vara aktuella.

Vilken roll och vilket ansvar bör grensekommittene ha i temagruppen? Hva er viktig å konkretisere i temagruppens mandat

- Roll - att ha en likvärdig roll och mandat som övriga deltagare i temagruppen
- Vilket ansvar- att kunna driva gränsregionala projekt kopplade till det temaområde som man medverkar i. Att vara ett "lab." för de mål och syften som finns inom respektive temaområde. Nordregio kopplar på kartläggning, utredning, forskning till de aktuella "casen". Vårt mandat är att lyfta det gränsregionala mervärdet. De 500 000 DKK som avsätts idag till respektive temagrupp från "gränskommittéernas anslag" bör under nästa period om möjligt tas från ett annat anslag eller att anslaget ökar med 1,5 miljoner DKK.
- Gränskommittéerna är i stort behov av att, deras anslag som är kopplat till avtalet med Nordiska Ministerrådet återgår till de belopp som utbetalades under förra avtalsperioden. Det anslaget går till gränskommittéernas basverksamhet och övrig gränsregional verksamhet för att medverka aktivt i att genomförandet av samarbetsprogrammet fortsätta,
- De Gränskommittéer som deltar i respektive temagrupp bör ha en avgörande röst för hur medlen skall brukas i förhållande till uppdraget.

Det er temagruppernes nationale repræsentanter der beslutter om temagruppernes arbejdsplaner, det vil sige hvilke projekter som skal gennemføres, hvem som skal udføre dem og hvornår de skal gennemføres samt hvordan temagruppens budget skal fordeles.

Det bör vara hela temagruppen, alla röster måste ha samma värde. I nuvarande temagrupp 2 har vi arbetat under ledning av ordförande, men alla röster har blivit hörda.

Avslutningsvis vill vi belysa följande punkter:

De stämmer överens med ÅSUB:s utvärdering och de erfarenheter som deltagarna från gränskommittéerna i temagrupperna erfarit.

- **Roller och mandat** – se ÅSUBS utvärdering
- **Tydligare och mer långsiktiga Syften och Mål med det "Nordiska Samarbetsprogrammet för regional utveckling och planering"** - upplevs ibland splittrat, kopplingen till den övergripande nordiska visionen.
- **Närmare samarbete med Äk-R i temagrupsarbetet**- se ÅSUBS utvärdering
- **Finansiering av Gränskommittéernas arbete** – anslagen till gränskommittéerna har inte ökat under de senaste åren utan minskats, det behövs en dialog kring medfinansieringen från NMR av uppdragen i avtalen.
- **Transport** - viktigt att lyfta in transportfrågorna i Nordiska Ministerrådets arbete
- **Nordiska ministerrådets** roll gentemot gränskommittéerna bör ses över/diskuteras.

Gränskommittéernas roll i den gränsregionala och nordiska utvecklingen bör ses som en resurs.

Uttalande från Nordiska ministerrådets gränskommittéer

Vi gjorde också tillsammans ett uttalande för vb Nordiska Rådet för att få dem att skapa ett ministerråd för transporter och få mer fokus på de frågorna. Bifogas nedan.

Dokumentets text:

Uttalelse om transport i Norden

De nordiske grensekomiteer som er samlet på Nordens Hus i København 28.-29. januar 2020 slutter seg til Nordisk Råds anbefaling om et ministerråd for nordisk transportsamarbeid.

De 12 grensekomiteene arbeider med å styrke transport over de nordiske grensene og forbedring av nødvendig infrastruktur som muliggjør større økonomisk tilvekst og klimavennlige transporter i

Norden. Slik vil grensekomiteene bidra til at Norden blir den mest bærekraftige og integrerte region i verden. Mye av trafikken går i dag via hovedstadshubene. Det ligger derfor et stort potensial i å forbedre de grensekryssende kommunikasjoner i alle deler av Norden.

Grensekomiteene har sammen med Nordregio satt på kartet 20 jernbaneprosjekter, 10 veiprosjekter og 5 luftfartsprosjekter. Og flere er under utvikling.

Trafikken i Norden er ekstremt flybasert, målt mot det øvrige Europa. Selv på korte strekninger benyttes fly, ettersom jernbanen ikke er godt nok utbygget. Togene tar altfor lang tid og har få avganger. Norden må utvikle en helhetlig plan der alle transportslag er med og som tilgodeser regionale behov og kombinerer nord-sydtransport med øst-vest transport. Det kreves både moderne og effektive jernbaner og gode og trygge veier. Det kreves internasjonal standard på infrastrukturen med god tilgang til lading og fylling av biodrivstoff, el og hydrogen.

29 januari 2020

Ferger og flytrafikk bør også gjøres mer klimavennlig ved at det anvendes fossilfritt drivstoff. I Norden finnes gode forutsetninger for å være ledende på dette området takket være vår innovative industri og kompetanse.

Grensekomiteene arbeider for hele Norden, ikke bare for de tettest befolkede områdene. Bedre transportløsninger øker mulighetene for å utvikle miljøvennlig og bærekraftig turisme og næringsliv. Kapasiteten og standarden på veier og bane er i dag en begrensning for effektiv og klimavennlig godstransport.

EU har i sin hvitbok og gjennom TEN-T satt fokus på behovet for bedre grensekryssende og miljøvennlige transportert i hele Europa. Norden bør følge opp disse EUmålsettingene, som også er globale.

Transport-problemet forsvinner ikke. Det blir større for hvert år fordi befolkningen øker, turismen og transporten av varer og tjenester vokser. Norden må nå ta transportutfordringen på det største alvor på grunn av klima, men også for å skape konkurransedyktige livsvilkår for næringsliv, tilvekst og for alles behov for bedre transportert.

København, 29. januar 2020

Alf S. Johansen Romana Culjak Mathias Lindström

(Redaksjonsgruppe)