



GRENSEKOMITÉEN
VÄRMLAND-ØSTFOLD

HANDLINGSPLAN

2022 – 2024

Forslag til handlingsplan og budsjett 2022-2024



Bakgrunn

Grensekomiteen ble etablert i 1990. Siden den gangen har komiteen arbeidet aktivt med infrastrukturspørsmål og med ulike saker knyttet til grensen og grenseregionen. I tillegg har man gjennomført en del prosjekter i samarbeide mellom norske og svenske aktører hvor tema har vært oppvekst, reiseliv, friluftsliv, næringsliv, hestesport etc.

De største prosjektene og aktivitetene som Grensekomiteen har vært involvert i er:

- E18 utbyggingen
- Høyhastighetsutredningen Oslo-Stockholm med Norsk Bane/Deutsche Bahn
- Barnas Grenseland / Opplev Grenseland
- TENTACLE prosjektet med vekt på Central Scandinavian Borderland
- Unionsleden Moss-Karlstad
- Grensemuligheter og grensehindre
- LET prosjektet (gjennom Unionsleden)

For tiden arbeides med 2 nye prosjektideer:

- Veien til frihet, et prosjekt som fokuserer på flyktningerutene over grensen under andre verdenskrig, men også med et dagsaktuelt perspektiv om hvordan arbeide for fredelig sameksistens
- Otteid kanalen og sammenknytningen av vannveiene på tvers av grensen for å skape et av verdens største grensekryssende kanal-systemer hvor Haldenkanalen og Dalslands kanal kobles sammen. En arbeidsgruppe er nedsatt hvor ulike aktører jobber sammen om dette.

I tillegg er det alltid flere mindre saker som dukker opp innenfor turisme, næringsliv, kollektivtransport, ulv, toll og andre grenseutfordringer. Grensekomiteen har sponset løp på Unionstravet på Momarken, litteraturfestivaler og grensemaraton med videre.

Grensekomiteen har årlige kontrakter med NMR, og har en kontrakt med Nordisk Ministerråd for 2021 som første året i en ny handlingsplanperiode for Det Nordiske Samarbeidsprogrammet. I kontraktene som NMR inngår så er det lagt vekt på visse oppgaver som man forventer at den enkelte grensekomite skal fokusere på. I denne kontraktperioden 2021-2024 er det å ta fram et kunnskapsgrunnlag for å se nærmere på den grensekryssende territorielle planlegging, spesielt innrettet mot transportsystemer.

Grensekomiteen skal delta i nordiske temagrupper og i de årlige nordiske grenseregionale forum og forventes å delta på ulike møter og konferanser som initieres i nordisk regi, avgi uttalelser til offentlige høringer etc.

Grensekomiteenes økonomi har vært diskutert i Nordisk Råd i juni 2021 etter et medlemsforslag om å styrke den nordiske støtten til grensekomiteene og det er igangsatt et evalueringsarbeid for å se nærmere på de 12 grensekomiteenes rolle og funksjon.

Grensekomiteene har i samarbeid sendt et brev i april 2021 til NMR/Nordisk Råd og samarbeidsministrene for å understreke behovet for å styrke basisfinansieringen som ikke har vært indeksjustert på mer enn 10 år.

Formål / visjon:

Grensekomiteen Värmland-Østfold skal være en aktør for å styrke og forenkle samarbeidet mellom Värmland/Dalsland og Østfold/Viken og være en pådriver for regional utvikling i det "Indre Skandinavia" gjennom å involvere svenske og norske nasjonale, regionale og lokale myndigheter i samarbeidet.

Generelle mål:

Arbeidet skal gjennomføres i nært samarbeid med de deltagende kommunene og de regionale myndighetene i de respektive regioner. Det skal også søkes samarbeid med andre regionale organisasjoner som for eksempel Osloregionen, og andre naturlige samarbeidspartnere.

Grensekomiteen skal:

- være aktiv i Interreg-arbeidet både i forhold til å etablere nye prosjekter innen de vedtatte satsingsområdene og i forhold til å ivareta regionens interesser
- legge vekt på et samarbeid med andre komiteer, spesielt Svinesundkomiteen og ARKO
- bidra til å skape nettverk og formidle kontakter på begge sider av grensen
- arrangere konferanser innen medlemmenes interesseområder
- initiere nye prosjekter med basis i nordiske, nasjonale og regionale strategier og i kommunenes prioriteringer
- informere om komiteens aktiviteter og om viktige saker i det grenseregionale samarbeidet

Medlemmer:

Grensekomiteen er i 2021 basert på norske og svenske kommuner i Viken, Värmland og Västra Götaland. Fra 2020 overtok Viken fylkeskommune Østfolds faste plass i komiteens styre. Etter kommunereformen i Norge er det nå Moss, Våler, Indre Østfold, Marker, Aurskog-Høland, Skiptvet og Aremark som er medlemskommuner i Norge.

I 2022 kom også Åmål kommun med som nytt medlem, sammen med kommunene Årjäng, Bengtsfors, Säffle og Grums i Sverige. Det er også et samarbeid med Karlstad kommun i enkelte prosjekter, som til eksempel Unionsleden.

TRANSPORT – EN STOR UTFORDRING FOR GRENSEREGIONEN

Selv om det har skjedd store forbedringer i veistandarden så er det fortsatt store utfordringer på transportsiden i det sentrale skandinaviske grenseområdet fra Hedmark/Dalarna i nord til Svinesundsområdet i sør. Det er gledelig at E18 på norsk side nesten er ferdig utbygget og at E6 har fått 4 felt hele veien, samtidig som at andre veier har blitt noe oppgradert. Samtidig ser man at kapasiteten er i ferd med å spises opp med kork og kø som resultat. Nye utvidelser av motorveiene vil presse seg fram, om man ikke klarer å få til et modalt skifte, at en mye større andel av transporten går over til jernbane. Dette har blitt bekreftet av OECD rapporter og andre analyser. Veitrafikken ved de tre grenseovergangene Charlottenberg/Magnor, Töcksfors/Ørje og ved Svinesund er formidabel og økende.

Legger man sammen veitrafikken i Oslo-Stockholmskorridoren (Morokulien+Ørje) i et normalår (etter pandemien) så er det forventet at rundt 20 000 personer fordelt på 15000 kjøretøy som passerer grensen hvert døgn, herav nesten 2000 lastebiler/busser. Dessuten så kommer rundt 5000 personer

fordelt på rundt 30 fly/tog. Totalt rundt 25000 personer. Dette tallet kan fort passere 30000 om utviklingen fortsetter.

Ved Svinesund E6 er tallene noe høyere. Legger man sammen gamle og nye Svinesundsbroen så er tallet rundt 24 000 kjøretøy i døgnet, herunder rundt 3000 lastebiler/busser.

Det gjenstår fortsatt 19 kilometer på E18 på gjennom Akershus til Vinterbro og dessuten en lengre strekning i Sverige mellom Töcksfors og Valnäs. Grensekomiteen slipper ikke taket i denne saken før alt er på plass. Ring 4 rundt Oslo er også en prioritert sak som komiteen har engasjert seg i.

Busstransport langs E18 gir et dårlig tilbud for grensependlere. Det er i praksis ingen tilbud for de som skal på i Østfold og av i Värmland. Til tross for ulike henvendelser og møter med selskaper og myndigheter, så har man ikke greid å få etablert et grenseregionalt godt kollektivtilbud.

Ekspressbussene til VY/Nettbuss stopper ikke mellom Oslo og Riksgrensen, til tross for at det ville være enkelt å foreta 1-2 stopp langs E18.

Jernbanesaken er en enda større utfordring da både planlegging og investering i den fysiske utviklingen går sakte. Grenseovergangene og de nærmeste grensebyene (med unntak av Halden) er ikke en del av det planlagte Intercitynettet rundt Oslo. Selv om arbeidsmarkedsregionen strekker seg over grensen, og den økte mobiliteten og befolkningsveksten fører til større press på veiene, så har ikke jernbanen blitt opprustet til å kunne ta sin del av jobben med å bringe gods, pendlere og andre over grensen på en effektiv måte. Snarere tvert imot. Kongsvingerbanens kapasitet er sprengt og det går knapt et godstog i uka over Kornsjø. Passasjertrafikken går i hovedsak på vei og i lufta.

Grensekomiteen har de siste årene arbeidet for å påvirke nordiske og nasjonale myndigheter og EU. Det har vært kontakt på høyt politisk nivå og med de respektive etater for å legge fram grenseregionens utfordringer, muligheter og ideer til hva som bør gjøres av nye investeringer.

Jernbaneentusiastene gir seg ikke

Drømmen om et mye større jernbanenett lever i beste velgående. Nå er vi nærmere byggestart enn noen gang før, mener evig optimistiske jernbaneforkjempere.



Ikke minst av hensyn til klimaet bør dette bli det foretrukne transportmiddelet i tiårene som kommer. Men vil vi noen gang kunne reise Oslo-Stockholm på under tre timer, og Oslo-Göteborg på bare én time med tog? (Stefan Nilsson)

Grensekomiteen er en av flere aktører som har løftet diskusjonen om nye jernbaner og togtilbud i den offentlige debatten i Norge og Sverige. Bildet til venstre er fra Dagsavisen 27. mai 2022.

Prosjektet TENTACLE som ble avsluttet i 2019 pekte på en 5 trinns strategi som inkluderer fokus på veisystemet, på dagens jernbanestruktur, på høyhastighetsbaner, på stedsutvikling og på TEN-T korridorene. Disse 5 punktene har siden 2019 vært grunnlaget for Grensekomiteens arbeid med transport for kommende år.

Oslo-Stockholm 2.55 er en annen aktør som har løftet saken på svensk side, hvor man primært har pekt på 2 nye muligheter til å framføre en ny grensebane mellom Arvika og Oslo. Den ene muligheten over Bjørkelangen til Lillestrøm og den andre over Indre Østfold til Ski.

Samferdselsdepartementet har iverksatt en studie for å få analysert muligheter for å bygge en ny grensebane mellom Osloregionen og Karlstad. Arbeidet forventes slutført høsten 2022.

Skagerakbanen er et annet prosjektinitiativ fra Bohuslänkommuner som også har vært diskutert mye i det offentlige rom, og hvor Grensekomiteen har vært en pådriver for dialog og analyser for å belyse muligheter for komiteens medlemskommuner, og for hele grenseregionen.

Grensekomiteen har tidligere uttalt at man ønsker å se synergieffekter av nye og eksisterende jernbanestrekninger, og at det bør dras nytte av Follobanen som åpner i 2022.

REISELIV OG OPPLEVELSER

Arbeidet med utvikling av Unionsleden Moss-Karlstad har hatt sterkt fokus de seneste 7 årene. Prosjektet har hatt sin egen utvikling og struktur, så vi skal ikke gå mye inn på det her og nå annet enn å kunne opplyse om at arbeidet må fortsette selv om leden nå er offisielt innviet og åpen. Det gjenstår noen elementer både på den fysiske strukturen (eksempelvis ved Tollstasjonen og ved Rødsund) og at noen infoskilt gjenstår å få montert.

Grensekomiteen har tatt stilling til at man vil være eier og primus motor for Unionsleden også etter at Interreg-prosjektet ebber ut. Grensekomiteen er forberedt på at utviklingen av Unionsleden vil ta flere år. Tidligere er det antydnet 10 år, så fram mot 2030 vil arbeidet med leden måtte ha et sterkt fokus. Det kan også innebære at et eller flere nye prosjekter må iverksettes etter at det første prosjektet nå er avsluttet.

Unionsleden vil også dra nytte av Interreg prosjektet LET og av Leader programmet. I 2022 er det inngått en samarbeidsavtale med sykkelklubben Morsa, for å potensielt gjennomføre et sykkelritt langs Unionsleden. Det er også etablert en finansiell ordning for å drive utviklingen av leden i perioden 2022-2025.



www.unionsleden.com

POLITIKK OG NORDISK SAMARBEID

Norden skal være den mest bærekraftige og integrerte region i verden

Som et vilkår for den økonomiske støtten ligger det i sakens natur at Grensekomiteens arbeid og prioriteringer bør korrespondere godt med samarbeidsprogrammet, men kan selvsagt også ta opp andre saker.

De saker om prioriteres i programmet er:



Transport er ikke en del av samarbeidsprogrammet, men transport er en viktig del av arbeidet med bærekraftig regional utvikling, så her er det ingen motsetning. Nordisk Råd har enstemmig vedtatt at samarbeidet om transport må styrkes.

På et møte i København i januar 2020 var alle 12 grensekomiteer representert. Møtet vedtok en uttalelse som støtter opp under Nordisk Råds ønske om et tettere transportsamarbeid i Norden, og et sterkere fokus på grensekryssende transport, ikke bare nord-syd, men også øst-vest.

INFORMASJON

Informasjonsarbeidet om komiteens virksomhet legges opp slik at flest mulig kan få innsyn i hva komiteen arbeider med. Derfor brukes det noen ressurser på å opprettholde en hjemmeside og litt annonsering. Mesteparten av info-arbeidet skjer via epost, sosiale medier, eksterne foredrag og deltagelse på møter og konferanser og gjennom prosjektene som komiteen er med i.

Målsettinger for 2022-2024

Nordisk samarbeid

1. Delta i det nordiske samarbeidsprogrammet, i arbeidsgrupper og i de aktiviteter som initieres fra Nordisk Ministerråd, ut fra relevans, kapasitet og muligheter.

Transport

2. Visjonen om en "grønn korridor" Oslo-Stockholm skal holdes levende, hvor myndigheter, næringslivet, foreninger og institusjoner samarbeider om næring, utdanning, kultur, helse, idrett, opplevelser, transport, miljø, klima og energi.
3. Presse på for å forsere E18 utbyggingen gjennom Akershus og Värmland (Töcksfors-Valnäs), og forbedre kollektivtransporten langs E18.
4. Arbeide for å få realisert et moderne nordisk jernbanenett, herunder en moderne jernbaneforbindelse Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg, med konkurransedyktige reisetider.
5. «TENTacle-strategien» legges til grunn for videre arbeid med transportutvikling, slik som årsmøtet i 2019 besluttet.

Reiseliv og opplevelser

6. Reiseliv skal stå sentralt i grensekomiteens arbeid med vekt på utvikling av opplevelser og grenselandets spesielle historie, herunder Unionsleden. Komiteen kan være med på nye Interreg-søknader som styrker dette arbeidet.

Informasjon

7. Promotering av regionen gjennom bruk av Internett og andre media er viktig. Grensekomiteen ønsker å støtte prosjekter og initiativ for å fremme kunnskap og informasjon om regionen.

Politikk og samarbeid

8. Opprettholde gode kontakter mellom lokale/regionale myndigheter og offentlige institusjoner for å redusere grensehinder, forenkle samarbeid og bedre kunne utnytte felles ressurser og regionens potensiale.
9. «Politikk i Grenseland» videreføres med sikte på å styrke kontakten og samarbeidet over grensen mellom politikere og politisk engasjerte med et spesielt fokus på neste generasjon.

Aktiviteter, budsjett og organisering 2022-2024

Samarbeidsavtale med Nordisk Ministerråd

Fra 2021 er det etablert en ny avtale, som forventes videreført i 2022-2024. Et sentralt punkt i avtalen er arbeidet med å analysere grenseoverskridende regional planlegging, med sikte på å arrangere en konferanse i 2023.

Inntekter

Grensekomiteen Värmland-Østfold har en fordelingsnøkkel for medlemsavgifter som ble fastlagt i 2016. Komiteen bør undersøke mulighet for nye medlemmer og andre bidrag.

Møter i Grensekomiteen

- Hvert år bør det avholdes 1-2 medlemsmøter i Grensekomiteen inklusive årsmøtet
- Komiteen har også et styre og et arbeidsutvalg som møtes etter behov og ad hoc grupper kan nedsettes for å jobbe med enkelte spørsmål. Arbeidsutvalget har det økonomiske ansvaret for virksomheten sammen med sekretariatsleder.

Sekretariat

Ramme for sekretariatets oppdrag fastsettes i avtale. Sekretariatet skal jobbe med å arrangere møter, seminarer, rapporter, søknader og promotere komiteen i ulike sammenhenger.

Grensekomiteen deltar i nordiske arbeidsgrupper som avtales med NMR. Rammen for dette arbeidet avtales nærmere.

Deltagelse i eksternt finansierte prosjekter hvor Grensekomiteen er med kommer i tillegg.

Informasjonsarbeid

Hjemmesiden www.varmost.net skal vedlikeholdes og oppdateres. Arbeidet med info og PR for Grensekomiteens arbeid bør fortsette på dagens nivå. Det vurderes etablering av en Facebook-side i 2022.

Reiser og overnatting

Det er behov for å ha midler til å gjennomføre reiser og møter internt i regionen til hovedstedene i Norden og eventuelt til EU kontorer for å påvirke og gi informasjon. Midler avsettes til å gjennomføre årsmøte, seminarer og styremøter.

Ekstern bistand

I forbindelse med at det skal utarbeides notater, rapporter og søknader til Interreg og andre steder så er det ønskelig å ha en mindre pott til ekstern bistand og konsultasjoner med eksperter.

Prosjekter

- Grensekomiteen har ansvaret for å følge opp prosjektet Unionsleden under forutsetning av at forsvarlig finansiering etableres.
- Det bør søkes eksterne prosjektmidler innenfor de områder som styret prioriterer
- Søknader kan avgjøres av arbeidsutvalget når tidsaspektet og søknadsfrister tilsier det.

BUDSJETT 2022-2024 , GRENSEKOMITEEN VÄRMLAND-ØSTFOLD				
	BUDSJETT DKK	BUDSJETT NOK	BUDSJETT NOK	BUDSJETT NOK
Indtægter DKK	2022	2022	2023	2024
Finansiering fra Nordisk Ministerråd	548 000	712 400	712 400	712 400
Medlemsorganisasjoner	270 000	351 000	351 000	351 000
Andre inntekter	286 000	371 800	371 800	371 800
Totale inntægter	1 104 000	1 435 200	1 435 200	1 435 200
Sekretariatstjenester og lønn sekr.	350 000	455 000	455 000	455 000
Kontor, telefon, IKT	35 000	45 500	45 500	45 500
Regnskap og revisjon	40 000	52 000	52 000	52 000
Rejseomkostninger	60 000	78 000	78 000	78 000
Styremøter og konferanser	100 000	130 000	130 000	130 000
Andre driftskostnader / PR /info	30 000	39 000	39 000	39 000
SUM ordinær drift	615 000	799 500	799 500	799 500
Nordisk samarbeid , arbeidsgrupper etc.	80 000	104 000	104 000	104 000
Unionsleden Moss-Karlstad	286 000	371 800	371 800	371 800
Grønn mobilitet og regional utvikling	100 000	130 000	130 000	130 000
Veien til Frihet	20 000	26 000	-	-
Andre utgifter og finans	3 000	3 900	29 900	29 900
Totale udgifter	1 104 000	1 435 200	1 435 200	1 435 200
Årsresultat før finans	0	-	-	-
Finansresultat	0	-	-	-
Årsresultat	0	-	-	-

I budsjettet benyttes en valutakurs på 1,30.

VEDLEGG:

Fra Handlingsprogrammet 2021-2024, Nordisk Samarbejdsprogram:

G.1.c. Forslag til hvordan fysisk planlægning, plan- og bygningslovgivningen, nationale og lokale regler mv. kan bidrage til mindsket CO2-udslip.

Nordregio	NORA	GK	TG
<p><i>Nordregio bidrar med att sätta nordiska lagar och regler för minskade koldioxidutsläpp i ett internationellt perspektiv.</i></p> <p><i>M21: Urval av europeiska länder genomfört och datainsamling påbörjad på nationell och lokal nivå</i></p> <p><i>M22: Resultatet av översikten rapporterad</i></p> <p><i>M23: Jämförelse mellan Norden och utvalda länder i Europa med avseende på planeringens bidrag till minskade koldioxidutsläpp genomförd</i></p> <p><i>D: Working paper, vetenskaplig artikel</i></p>		<p><i>GK Värmland-Østfold bidrar med å dokumentere hvordan transnasjonale planleggingsprosesser gjennomføres på regionalt nivå i Norden, og hvilke svakheter og forbedringspotensiale som kan identifiseres på bakgrunn av beste praksis i Norden og internasjonalt, basert på forskning og studier av eksempler</i></p> <p><i>M2&D: Sette sammen en "task force"(nordisk arbeidsgruppe) å arrangere en nordisk konferanse</i></p>	<p><i>Temagrupp A og B gjennomfører ett gemensamt projekt som jämför plan- och bygglagstiftningen, relevant sektorlagstiftning samt nationella och lokala regler med avseende på hur dessa kan bidra till minskade utsläpp av växthusgaser.</i></p>

