

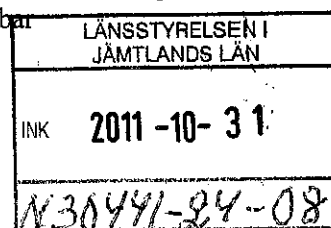
1. Sammanfattning

SÖT projektet 2008 – 2011 har varit ett samarbetsprojekt mellan de tre kommunerna Sundsvall, Östersund och Trondheim. Det bygger på ett långvarigt samarbete som uttrycks i en gemensam strategi och avsiktsförklaring senast reviderad 2010. Projektet har haft stöd från EU:s regionala utvecklingsfond, Interreg Sverige – Norge.

Syftet med projektet har varit att utveckla och marknadsföra SÖT regionen som en attraktiv region att leva och bo i. Detta sker genom ökad tillväxt, förbättrad infrastruktur och hållbara kommunikationer.

Projektet har haft 3 målområden:

1. Utveckla infrastruktur och hållbara kommunikationer
2. Utveckla kunskap och kompetens
3. Utveckla kultur och upplevelsenäringar



Utvärderingen visar att projektets effekter har:

- Genom dialoger, nätverkande och lobbyarbete inneburit stärkta allianser för utveckla infrastrukturen t ex elektrifieringen av Mittbanan/Meråkerbanan, vägsträckning E 14 E6 och godstransporter i ett väst – östligt perspektiv.
- Genom Green Highway har också flera viktiga allianser skapats mellan bilindustrin, kraftbolagen och de offentliga aktörerna inom hållbara transporter. Dessa allianser har under projektiden alltmer utvecklats mot kluster för elbilar där SÖT regionen fått en såväl nationell som medial uppmärksamhet. En infrastruktur för elbilar har under projektiden byggts upp mellan Sundsvall, Östersund och Trondheim finansierad av kraftbolagen.
- Genom gemensamma aktiviteter mellan kommunerna som studentstäder, t ex Kreativ 24, har en grund lagts för ett breddat samarbete mellan kommuner och lärosäten samt mellan lärosätena i SÖT regionen.
- Genom dialog och nätverk har grunden lagts för en ökad framtida tillväxt inom området kulturturism i SÖT regionen.
- Haft ett bra genomslag i media med mer än 100 artiklar och inslag i TV/radio, särskilt vad gäller Green Highway.

Sammantaget visar utvärderingen att projektet har varit framgångsrikt och att de övergripande målen har uppnåtts. I något fall har de planerade delmålen inte nåtts men här har nya insikter inneburit att man lagt grunden för ett fortsatt utvecklingsarbete.

Projektet fortsätter nu i ett andra steg hösten 2011 och styrningskommitténs beviljande av denna ansökan är också ett kvitto på det innevarande projektet framgång

På svensk sida har projektet nära på upparbetat personalkostnaderna som var enligt beslut 1 642 500 SEK och vid projektets slut har 1 635 066 SEK upparbetats.

Externa tjänster är enligt beslut 2 530 000 SEK och projektet har upparbetat 2 169 754 SEK

Resor är enligt beslut 660 000 SEK och de upparbetade kostnaderna är 682 822 SEK.

Övriga kostnader är enligt beslut 2 078 100 och de upparbetade kostnaderna är 1 298 137 SEK.

2. Projektets bakgrund

Sundsvall, Östersund och Trondheim är alla motorer i sina egna regioner. Alla tre regioncentra kännetecknas av inpendling, plats för lärosäte samt centrum för kultur. Regionerna har alla stora avstånd, beläget i en perifer del av Europa men med tusenåriga historiska traditioner i öst-västlig riktning. Samarbetet städerna emellan har pågått sedan 1999, då med fokus på erfarenhetsutbyte på politisk nivå. Detta samarbete har kommit att bli en mycket viktig del i regionens utveckling, där gemensamt utbyte av kunskap och metoder med stor betydelse för de frågor kommunerna på egen hand och gemensamt driver. Att marknadsföra SÖTregionen som en attraktiv region att leva och bo i är något som kommunerna fortsatt vill arbeta med för att öka attraktionskraften och tillväxten. Förbättrad infrastruktur och hållbara kommunikationer i syfte att åstadkomma en större arbetsmarknad för att attrahera såväl företag som arbetstagare, förbättrade möjligheter att studera och en mer växande kultur- och upplevelsenäring är de områden som projektet gemensamt sett som viktigast att arbeta med. Det är områden som kommunala och regionala tillväxtprogram trycker på och som projektet poängterar genom samarbete över gränsen.

Samarbetet bygger vidare på de nätverk och den avsiktsförklaring som tecknades mellan de tre städerna 1999. I detta samarbete har kommunen, för att uppnå de mål som man satt upp i strategin, tagit på sig en ny koordinerad roll så att aktörerna kan fokusera sig på mål och resultat. Detta är något som har efterfrågats under tidigare gemensamma arbeten och där projektet har haft den största rollen att spela.

Projektet överför strategi till konkret handling. Inom regionen pågår en stor mängd initiativ som på olika sätt syftar till att förbättra attraktionskraften, tillväxten och livsmiljön. Att kommunerna är motorer i sina regioner och tar på sig en koordinerande roll för att uppnå bättre resultat, ett mer samlat arbetssätt, där erfarenhetsutbyte och goda exempel tar plats istället för "parallella race" är ett nyskapande initiativ i området som det finns ett stort behov av.

Projektet har fokus på ekonomisk tillväxt, med underpunkter som näringsutveckling og entreprenörskap, kompetansutveckling og FoU samt infrastruktur.

Av Interreg-programmet framgår också att förbättrad infrastruktur skapar förutsättningar för en funktionell samarbetsregion som underlättar allt gränsöverskridande samarbete. Det ger i sin tur förutsättningar för utveckling inom flera områden t.ex. ökad konkurrenskraft för näringslivet samt möjligheter till arbetspendling och studier. Genom fortsatta satsningar på infrastruktur för såväl vägar och järnvägar som IT ökar tillgängligheten och förutsättningarna för en starkare region.

Vidare poängteras att för regionens långsiktiga uthållighet och utveckling är samarbetet mellan universitet, högskolor, forskningsinstitutioner, näringsliv och offentlig sektor av yttersta vikt. Även kultur- och upplevelsenäring prioriteras i både program och regionala utvecklingsstrategier.

Projektet har således starkt stöd både i programmet och i de regionala utvecklingsstrategierna.

3. Projektbeskrivning, målgrupp, resultat, och resultatindikatorer samt effekter

3.1 Projektbeskrivning:

3.2 Målgrupp:

Projektets målgrupp är offentliga aktörer inom lokal, regional och nationell utveckling, företag och näringslivsorganisationer samt andra aktörer och sammanslutningar inom de olika områdena (studenter, föreningar, ungdomar etc).

Projektet har lyckats med att nå sina målgrupper i olika hög grad. Generellt kan sägas att många fler människor har involverats i projektet jämfört med den målsättning som vi hade i ansökan. Totalt har 660 företag varit involverade i projektet jämfört med målet på 20. Totalt har 1200 personer varit delaktiga i projektet jämfört med målet på 800.

Samarbetet med universitet och högskolor i projektet har utvecklats under projektets gång, men det har funnits en otydlighet i skärningspunkten mellan de frågor som arbetats med inom projektet och lärosätenas roll i projektet. Lärosätena har inte varit en formell partner i projektet som medfinansier, vilket har varit en nackdel. Vad gäller genomförandet av aktiviteterna har det dock i de allra flesta fall gått bra att lösa efter hand, men det hade underlättat arbetet om strukturerna varit tydligare från början.

Vi har nått företagare, föreningar, församlingar, enskilda aktörer som på något sätt är involverade längs pilgrimsleden S:t Olov. Ett flertal möten, studieresor och aktiviteter har lagt en första grund för samarbete och att utveckla besöksnäringen längs hela området.

Ett samarbete har också skett mellan kulturskolor i Sundsvall och Trondheim. Det har både varit ett samarbete mellan lärare vid de olika skolorna och ett konkret projekt där ett antal elever från Trondheim gjorde ett framträdande tillsammans med elever från Sundsvall i samband med invigningen av Himlabadet i Sundsvall.

Sammanfattningsvis menar vi att projektet har nått sina målgrupper. Flera av företagen har dragit nytta av och sett affärsmöjligheter med "snöbollen som rullar" i form av green highway.

3.3 Resultat och resultatindikatorer samt effekter:

Projektets mål:

1. Utveckla infrastruktur och hållbara kommunikationer
 - Tillsammans skapa allianser och planera för en successiv upprustning av det gemensamma kommunikationstråket för såväl gods- som persontrafik
 - Verka för en utveckling av hållbara resor och transporter inom SÖT-städerna och deras regioner.
 - Tillhandahålla hållbara transportlösningar vid evenemang.
2. Utveckla kunskap och kompetens
 - Gemensam marknadsföring och profilering av städerna som attraktiva studentstäder
 - Identifiera och analysera faktorer av betydelse av studenternas trivsel och utveckla dessa
 - Tydliggöra universitetens och högskolornas betydelse för den regionala utvecklingen.
3. Utveckla kultur- och upplevelsenärningar
 - Utveckla och synliggöra St Olavsarvet som en gemensam attraktion
 - Förbättra kunskapen om utveckling av destinationer och evenemang.

Måluppfyllelse och effekter

1 Utveckla infrastruktur för hållbara kommunikationer

För att nå målet har informations- och påverkansinsatser bedrivits för att förbättra gods- och persontrafikförutsättningarna inom SÖT-området. Vi har samarbetat med projekten Möjlighetsstudien - Mitt och Meråkerbanan, Atlantbanan, Mid Nordic Green Transport Corridor - NECL II, Botniska korridoren - Bothnian Green Logistic Corridor samt Parkera och res. Vi har bedrivit

gemensam lobbying för elektrifiering av Meråkersbanan. En stråkstudie har utarbetats som beskriver möjligheter och hinder, exempelvis tillgänglighetsaspekter, för att transportera sig mellan olika punkter inom SÖT-området. Likaså har det tagits kontakter med såväl Avionor som Swedavia för att utveckla grönare transporter till och från till respektive flygplatser i Trondheim, Åre/Östersund samt Sundsvall/Härnösand. I samarbete med projekt Tid för tåg har en mötesplanerare utarbetats som möjliggör kollektivtrafiklösningar för möten och evenemang. Studier har gjorts som jämför de tre städernas status vad gäller miljöbilar med syfte att belysa förbättringsområden.

Ovanstående aktiviteter har resulterat i nya allianser som gemensamt arbetar för en upprustning av transportstråket. Projektet har deltagit och arrangerat möten och konferenser på ministernivå vilket leder till att vi successivt närmar oss det övergripande målet. Det ger nya krafter och stärker SÖT samarbetet såväl internt som externt. Vi har också fått nya möjligheter att enklare hitta kollektiva transportlösningar för möten och evenemang mellan länderna. Spridning och marknadsföringen kring detta kan dock förbättras. Genom att jämför oss med varandra och låta andra oberoende organisationer utvärdera vårt arbete har vi fått underlag att gå vidare med våra egna miljöbilar.

För att nå målet om hållbara resor och transporter har projektet även arbetat för att underlätta för cykeltrafik. Trivector har gjort en BYPAD, bycykel policy audit, enligt vedertagen standard, för alla tre SÖT-städerna och även benchmarking mellan SÖT-städer. Syftet med en BYPAD är att granska cykelinfrastruktur och cykelarbete och inspirera och skapa struktur. I processframtagandet har både politiker och tjänstemän och cykelorganisationer och olika intressegrupper deltagit. Flera av de förbättringsförslag i handlingsplanen som tagits fram i rapporten har implementerats i det ordinarie cykelarbetet i städerna.

Vi bedömer att målen har nåtts.

Resultat och effekter specifikt kopplade till Green Highway som bidrar till måluppfyllelse

Green Highwayaktiviteten har utvecklats från ett informationsprojekt till ett stort projekt med konkreta resultat i verkligheten och spinoffeffekter i form av nya projekt.

Arbetsmetoden har varit att bedriva en omfattande kunskapspridning och utbyte av erfarenheter samt att skapa arenor där aktörerna har träffats.

Projektet har arbetat med en 100-punktslista som redovisar den process som pågått och de aktiviteter som genomförts. 100 punkter är genomförda och 100-punktslistan synliggörs på hemsidan www.greenhighway.nu som har byggts upp inom projektets ram. En utställning har tagits fram som synliggör Green Highway och som visats på olika mässor och vid informationstillfällen. Seminarier har arrangerats och projektdeltagarna har också föreläst om GreenHighwayprojektet på andras seminarier lokalt, nationellt i de båda länderna och internationellt, t.ex. i London och i Bryssel. Nätverk har byggts upp och framförallt har kraftbolagen både de som ingår i projektet och andra kraftbolag längs E14 börjat samarbeta och sett till att det blivit verkstad av projektet och byggt upp världens längsta elbilssträcka längs E 14 genom att sätta upp 9 laddstationer längs den 44 mil långa vägen utan kostnad för projektet. Laddinfrastruktur har byggts upp städerna. T.ex. i Östersund/Åre/Krokom har Jämtkraft satt upp 33 laddstationer samt även Europas första snabbladdstation av Chademotyp i Östersund. E14 (El 14) har blivit en av två nationella teststräckor för att underlätta elbilskörning mellan Norge och Sverige, vilket underlättar för nationella myndigheter/bidragsgivare (Transnova-Energimyndigheten-Vinnova) att prioritera bidragsansökningar för el-trafik. Projektet har också lett till en rad spinoffeffekter genom att underlätta för andra projekt att starta upp t.ex. elskoterprojekt, elfordonsprojekt och elfordonsutbildning i Östersund. Även inom biogasområdet har projektet bidragit till ökat samarbete när det gäller biogas. Östersund och Sundsvall har under projekttiden gått in ett gemensamt Mål2 projekt om förprojektering av biogas. Trondheim har fått information och inspiration i biogasarbetet. Projektet har också kopplat ihop Elfarms postvagn med andra aktörer inom Green Highwayområdet. Detta har resulterat i att vagnen nu testas i Sundsvall

och i Trondheim mm. Green Highway har blivit ett intressant varumärke och har varumärkesskyddats i Sverige, Norge och inom EU. Nya företag har anslutits till projektet. För att kunna kommunicera Green Highway har en Brandbook tagits fram med definition, målsättningar, grafisk profilguide och riktlinjer för logohantering mm. En Masterplan har tagits fram för att visa hur vägen till målet ska nås. Grunden är lagd för en spännande fortsättning i och med att ett nytt större Green Highwayprojekt beviljats inom SÖT:s regi. Processen rullar på inom ramen för det nya projektet och snabb- och smartladdstationer kommer att sättas upp i Trondheim och i Östersund och längs Green Highway.

Elbilseminarier och elbilsträffar har arrangerats i varje SÖT-kommun, även informationsaktiviteter i samband med invigningar av laddstolpar i varje kommun och hos kommuner längs vägen. Ett omfattande elbilserfarenhetsutbyte över gränsen har ägt rum där framförallt Trondheims Elbilserfarenheter har spritts till svenska sidan. Elbilsturnén har förverkligats dels genom att elbilar från Trondheim har visats i Östersund, Åre, Meråker, Sundvall och Bräcke vid invigningar och på utställningar och seminarier samt att elbilar från Östersund har visats på Sundsvallsutställningen. Gröna Bilister har dessutom på sin elbilsturné kört längs Green Highway. Två förstudier för elbilsrally/events har tagits fram inom projektet. Fakta har spridits om elbilar på hemsidan genom reportage från elbilsmässan i New York. Sist men inte minst har en elbilsguide tagits fram med fakta om alla elbilar som finns på marknaden och som upgraderats varje halvår under projektiden. Guiden synliggörs på www.greenhighway.nu och den har nått stor spridning både i Norge och Sverige synliggjort SÖT och Interreg i de båda länderna. Aktiviteterna har bidragit till kunskapsupbyggnad hos projektets samtliga målgrupper vilket är en förutsättning för fortsatta framtidsåtgärder hos respektive aktör.

2 Utveckla kunskap och kompetens

Under projektets gång har det visat sig att mer kraft har behövt läggas på samsyn och samarbete med lärosätena och studenterna för att uppnå bästa möjliga resultat och effekt. Därför har projektet själv inte arbetat med marknadsföring och profilering utan istället kommit att vara katalysator för att de själva ska arbeta med det. Projektet har exempelvis arrangerat Kreativ 24, ett event som samlar studenter från de tre städerna. De ska arbeta kreativt under 24 timmar med affärsutveckling kopplat till tre olika företagscase. Projektet har även arbetat mycket med erfarenhetsutbyte genom att delta på varandras arbetsmarknadsdagar tillsammans med studenter från alla tre städerna. Allt för att lära känna varandras förutsättningar och finna synergier som vi sedan har utnyttjat i vardagen till nytta för regional och lokal utveckling. Vi har sammanfört rektorer från de tre städernas universitet och högskolor liksom studentorganisationerna.

Projektet har genomfört en undersökning för att undersöka vilka faktorer som är av betydelse för att studenterna ska trivas och arbetat vidare med det.

3 Utveckla kultur- och upplevelsenärningar

Projektet har inventerat vilka aktörer i SÖT området som är inblandade i pilgrimsleden St Olov samt samlat dessa vid ett flertal möten. Det har bidragit till ökade kunskaper och mer överblick för det samlade kulturarvet och dess utvecklingspotential.

En grupp med deltagare från Sundsvall, Östersund och Trondheim gjorde en studieresa till Skottland under september 2010. Syftet med resan var att ge företagare, organisationer och tjänstemän inom kultur- och turistnäringar inom SÖT-området möjlighet att studera hur man i Skottland, en region som på många sätt liknar vår, strategiskt arbetar med turism, kultur, hållbarhet och värdskap. Avsikten var också att skapa möjligheter till nya samverkansformer genom att studera praktiska exempel på hur man marknadsför, paketerar och samarbetar kring lösningar för kulturturism.

För att kunna uppnå Interregprojektets målsättning att utveckla det gränsregionala samarbetet har

deltagarna vid studieresan genomfört olika gruppuppgifter relaterat till resans tre huvuddagar. Redovisningarna från grupperna visar att det finns mycket att lära från det arbete som myndigheter, universitet och företag bedriver i Skottland. Grupperna kunde också genom studieresan identifiera fler styrkor och svagheter med vår egen led, S:t Olovsleden. Grupperna var överens om att studieresan haft stort värde för att utbyta erfarenheter och bygga nätverk inför framtiden. De uttryckte också att vandringsturism och natur- och kulturturism har en stor potential för framtiden och att vi tillsammans har stora möjligheter att gå vidare. Något som alla såg var behovet av intern marknadsföring inom regionen för vår egen led. Ett annat behov som identifierades var åtgärder för att utöka kunskapen mellan aktörerna själva för att kunna hjälpa turisterna/vandrarna vidare till nästa mål. Deltagare från SÖT har även deltagit i en studieresa till Santiago de Compostela för att få ytterligare erfarenheter.

Aktörer från alla tre städerna samlades i Sundsvall i samband med SM veckan för att utbyta erfarenheter och öka kunskaperna om evenemang. Även andra utbyten och samarbeten inom kulturområdet har också skett, såsom en genensam SÖT kör som uppträdde vid Himlabadets invigning i Sundsvall.

3.4 Övrigt

Annan information som kan vara till nytta för läsaren såsom erfarenheter t.ex. kring planering eller genomförande, resultatspridning, förankring m.m. kring projektet.

Projektet har haft vissa upp- och nedgångar när enskilda personer har slutat eller tillkommit i projektet. En stor styrka är att ledningsgruppen under hela tiden har bestått av representanter från både majoritet och opposition. Detta var mycket viktigt när Sundsvalls kommun plötsligt bytte majoritet i samband med valet 2010.

4. Indikatorer För att mäta en del av Interregprogrammets effekter har ett antal indikatorer fastställts i programmet. För varje enskilt projekt har i beslutet angivits vilka dessa är och vilket utfall som förväntas. Jämför nedanstående med ert beslut och rapportera de för ert projekt aktuella indikatorerna. Om värdet är noll ange "0" Om projektet gett resultat på indikatorer som inte finns i beslutet om stöd redovisa även dessa. **Ta därefter bort resterande indikatorer.**

Notera att indikatorer både för A (Ekonomisk tillväxt) och B (Attraktiv livsmiljö) kan förekomma i ett projekt.	Antal enligt projektbeslut	Resultat vid projektslut	Kommentarer
Antal kvinnor 15- 24 år som deltar i projektet.	75	65	
Antal kvinnor yngre än 15 eller äldre än 24 år som deltar i projektet.	325	379	
Antal män 15- 24 år som deltar i projektet.	75	82	
Antal män yngre än 15 eller äldre än 24 år som deltar i projektet.	325	573	
Antal deltagande företag med kvinnligt ägande som deltar i projektaktiviteter.	5	3	
Antal deltagande företag med manligt ägande som deltar i projektaktiviteter.	5	5	Testarena Östersund är ett nätverk som bildats av SÖT. I detta nätverk ingår VTC (som innehåller SAAB Aerotech, Vericate, Miun, THOREB, Teknikkompetens, Mählers) Bilbolaget.
Antal deltagande företag med mixat ägande som deltar i projektaktiviteter.	15	116	Oftast är det svårt att veta ägarstrukturen bakom ett företag, där vi inte kan lokalisera vem eller vilka som står som ägare för ett företag har vi placerat dem i kategorin "mixat ägande"
Resultat indikatorer			
(A) Antal formella gränshinder som projektet bidrar till att undanröja.	0	0	
(A) Antal undanröjda upplevda gränshinder.	3	0	Här borde vi skriva vad det är?
(A) Antal kvinnor som deltar i gemensamma utbildningar och praktik.	0	0	
(A) Antal män som deltar i gemensamma utbildningar och praktik	0	0	
(A) Antal kvinnliga studenter som studerar del av sin utbildning i det andra landet.	30	0	
(A) Antal manliga studenter som studerar del av sin utbildning i det andra landet.	30	0	
(A) Antal nyetablerade och vidareutvecklade gränsöverskridande kluster.	1	0	Ett Green-Highway kluster är på väg att bildas och kommer att innefatta flera olika typer av verksamheter men har GH som

			gemensam aktivitet.
(B) Etablerade institutionella samarbeten.	3	1	
(B) Nya och vidareutvecklade metoder för stads- och landsbygdsutveckling.	0	0	
Egna indikatorer	Tid- punkt	Resultat	
Minst 12 interna erfarenhetsutbyten	År 08-11	11	11 interna erfarenhetsutbyten har ägt rum inom SÖT. Personal inom verksamheterna har träffats och bytt erfarenheter med varandra vidareutvecklat SÖT-samarbetet.
Minst 3 politiska positionspapper	08-11	3 Har satt en siffra och stuvat om lite	– Gemensamt påverkansarbete både politiskt och på tjänstemannanivå så att svensk och norsk infrastrukturminister träffades 10 augusti, 2009, gällande Mittbanan/Meråkerbana – Presentation av Green Highway för Stortingets transportkommitté den 2 september, 2010. N – En gemensam masterplan för green highway
Projektet ska bedriva påverkansinsatser till nytta för SÖT till minst 10 nationella aktörer i Sverige resp. Norge vid minst 2 tillfällen under projektiden	08-11	10	– På tjänstemannanivå har arbetet med att skriva direktiv för utredning om regionala effekter av elektrifiering av Meråkersbanan. – Arbetet med Bottniska korridoren som förbättrar infrastrukturen i området. – Samarbete kring kombiterminal/logistikpark. – Med hänvisning till regeringens beslut om att ge Energimyndigheten m fl uppdraget att samarbeta kring elbilar och laddinfrastruktur för elbilar har SÖT skriftligen visat sitt intresse att vara en aktiv part i samarbetet. – 30-31 mars 2011 har SÖT en konferens i Sundsvall där miljöminister Andreas Carlgren och Maria Wetterstrand deltar. Även generaldirektören för Trafikverket deltar på konferenser liksom ett flertal andra nationella aktörer.
Kunskapsunderlag ska utarbetas och spridas samt resultera i minst 3 mediaomslag per kommun	08-11	4	Cykelbypad, Tillgänglighetsanalys, Miljöbilsanalys, En masterplan för att bli fossilbränslefri till 2020 har

utarbetats. Elbilsguide som används i både Sverige och Norge men även internationellt. Detta har medfört ett flertal mediainslag i regional och nationell media. Även internationell media har förekommit.

Green-Highway har kommit med i EU: s best practice for European mobility week.

**Gemensamt marknadsföra SÖT-
städerna som studieorter** 08-11
Öka antal pilgrimsturister med 20 % 08-11

En målsättning som är svår att mäta SÖT:s betydelse.

Vandringsturismen ökar men vi har inte tillgång till någon analys om varför.

**Skapa tre nya stora evenemang i SÖT-
regionen** 08-11

SÖT har arrangerat flera stora arrangemang men målgruppen har varit politiker, beslutsfattare och näringsliv. Projektet har inte arrangerat något i kommersiellt syfte.

5. Projektets påverkan på de genomgående (horisontella) kriterierna

5.1 Gränsregionalt mervärde

Inom ramen för aktiviteten Kreativ 24 har studenter från de tre städerna och de båda länderna mötts och arbetat intensivt tillsammans med skarpa affärsutvecklingsuppgifter. Det har gett en ökad förståelse för förutsättningarna för att vara student och företagsklimatet i de olika länderna.

Projektet har möjliggjort att studentorganisationerna i de båda länderna har kunnat mötas och utbyta erfarenheter med varandra, vilket har varit givande för både organisationerna och personerna som deltagit. Det är olika förutsättningar i de båda länderna, men det finns samtidigt mycket att lära och inspireras av varandra.

Genom det kontaktnät som etablerats mellan entreprenörer, småföretagare, turistorganisationer, föreningsliv och kommunala företrädare i Sverige och Norge har projektet skapat förutsättningar för ett större samarbete över gränsen och att bli varse om varandras resurser och styrkor.

5.2 Bättre miljö

Ett av projektets fokusområden är infrastruktur och hållbara kommunikationer. Arbetet bidrar till att begränsa den globala uppvärmningen samt förbättra energi- och resursförvaltningen vilket bidrar till att uppfylla flera av de svenska och norska miljömålen. Detta har skett både genom informationsåtgärder, lobbyarbete, användande av video- och telefonteknik vid mötesverksamhet, gemensam användning av bilpooler och erfarenhetsutbyte. Vad gäller kulturarvet och vår gemensamma historia fokuserar projektet framförallt på St Olavsarvet, genom att sprida kunskap, attrahera besökare och marknadsföra regionerna inom detta område. För att kunna utveckla detta område, och inte riskera skador har projektet påbörjat samordning och tillrättaläggande för turismen/besökaren. Projektet har arbetat med att bevara kulturarvet och hålla det levande.

I största möjliga mån har de resor som gjorts inom projektet genomförts med tåg.

5.3 Jämställdhet mellan kvinnor och män

Projektet har bidragit till förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur vilket möjliggör för fler kvinnor att ta del av arbetsmarknaden och de kvalificerade yrken som erbjuds i ett större geografiskt område. Statistik visar att män till en högre andel använder hushållets bil samt pendlar längre för att "göra karriär" samtidigt som kvinnor arbetar i närliggande serviceyrken. Projektet har riktat sig till såväl kvinnor som män. En jämn könsfördelning råder i de olika fokus-, projekt, lednings och styrgrupp. I och med det fördelas även resurserna jämnt mellan kvinnor och män. Projektet redovisar könsuppdelad statistik. Vid anordnande av seminarier har en jämn könsfördelning bland föreläsarna att eftersträvas.

5.4 Etnisk mångfald och integration

SÖTkommunerna har strategier samt ansvariga tjänstemän som arbetar med mångfalds- och integrationsfrågor vilka projektet har efterlevt. Vad gäller vårt arbete med infrastruktur och hållbara kommunikationer så menar vi att en förbättrad infrastruktur ger ökad möjlighet att delta på arbetsmarknaden och ta del av utbildningsinstitutioner vilket underlättar integrationen. Ett ökat kulturutbud förbättrar också möjligheten vad gäller att såväl delta och bidra till arbetsmarknaden som att ta del av aktiviteterna.

Integrationsservice i Östersund har besökt integrationsservice i Sundsvall för att utbyta erfarenheter och utveckla kunskaperna inom området vilket vi ser som positivt för SÖT-samarbetet.

6. Informationsinsatser och skyltning av projektet

Projektet har genomgående under projektiden informerat löpande i text och vid eventuella möten att projektet är finansierat av Interreg Sverige-Norge programmet.

Projektet har använt en projektmall för dokumentation där EU-logga och Interreg-logga alltid finns med. När media skrivit eller rapporterat om projektet har vi alltid beskrivit hur projektet är finansierat. Vi kan sen inte påverka vad media väljer att rapportera.

Allt material projektet står bakom som exempelvis Elbilsguiden har alltid loggor som visar att den finansierats av Interreg.

Under konferensen i Sundsvall 30-31 mars 2011 dokumenterades hela konferensen genom filminspelning och finns nu som DVD-skiva. Den används för att sprida projektet och dess resultat på bästa sätt.

Även skyltning på respektive projektarbetsares arbetsrum om att här pågår ett Interreg-projekt finns och på varje enhet som deltar i projektet finns EU-loggan uppsatt.

Under konferenser och möten har vi alltid roll-ups och broschyrer om projektet och en särskild utställningsmonter finns vid större konferenser och den visar att projektet stöds av Interreg.

Regional, nationell och internationell media har rapporterat om projektet och vi har samlat allt mediamaterial på vår hemsida www.greenhighway.nu

7. Underskrifter

Slutrapporten ska alltid skickas in skriftligen tillsammans med ansökningarna om utbetalning. Den ska vara undertecknad av både svensk och norsk projektansvarig kontaktperson och/eller projektledaren¹.

Den svenska ansökan om utbetalning, inklusive lägesrapport, ska skickas till:
Länsstyrelsen Jämtlands län, Interreg Sverige-Norge
Nationella kontrollanten
831 86 Östersund.

Den norska ansökan om utbetalning, inklusive lägesrapport, ska skickas till det huvudsekretariat som handlagt ansökan.

Den slutliga versionen av rapporten bör samtidigt E-postas (**skannade och undertecknade dokument**) till förvaltande myndighet på adress:
interregrapport.jamtland@lansstyrelsen.se.

Andra versioner än den som skickats in skriftligen får aldrig skickas via E-post. Observera att rapporten senare, till sin helhet, kan komma att läggas ut på Internet t.ex. i en projektbank.

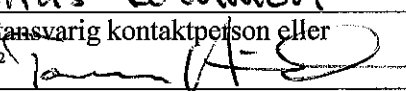
¹ Under förutsättning att projektledaren har en formell rätt att företräda stödmottagarna avseende projektrapportering

Lägesrapporten ska alltid skickas in skriftligen tillsammans med ansökningarna om utbetalning. Den ska vara undertecknad av både svensk och norsk projektansvarig kontaktperson och/eller projektledaren².

Den svenska ansökan om utbetalning, inklusive lägesrapport ska skickas till
Länsstyrelsen Jämtlands län, Interreg Sverige-Norge
Nationella kontrollanten
831 86 Östersund.

Den norska ansökan om utbetalning, inklusive lägesrapport, ska skickas till det huvudsekretariat som handlagt ansökan.

Rapporten bör samtidigt E-postas (som skannat dokument inklusive namnteckningar) till förvaltande myndighet på adress interregrapport.jamtland@lansstyrelsen.se. Av meddelandet ska framgå vilket projekt som avses genom att markera typ av rapport (läges- eller slutrapport) samt rapportens ordningsnummer, projektnamn och diarienummer. (Andra versioner än den som skickats in skriftligen får aldrig skickas in via E-post). Rapporterna kan senare till sin helhet komma att läggas ut på Internet t.ex. i en projektbank.

Underskrift			
Undertecknad försäkrar att: uppgifter som lämnas i rapporten, inklusive bilagor/vedlägg, är riktiga och att eventuella kopior av handlingar som bifogats rapporten stämmer överens med originalen.			
Samtidigt medges att: all personinformation som finns i rapporten får publiceras på Internet och i annat informationsmaterial. övrig information om att projektet fått stöd, om projektets aktiviteter, resultat, kostnader m.m. samt att hela eller delar av läges- och slutrapporter får publiceras på Internet och i annat informationsmaterial.			
Datum 28.10.2011	Ort Östersund	Datum 25.10.2011	Sted TRONDHEIM
Organisation Östersunds kommun		Organisasjon TRONDHEIM KOMMUNE	
Svensk projektansvarig kontaktperson eller projektledaren ² 		Norsk prosjektansvarlig kontaktperson eller prosjektleder ² Kjell I. Stellaner	
Namnförtydligande TOMAS ARVIDSSON		Namnförtydligande KJELL I. STELLANDER	

² Under förutsättning att projektledaren har en formell rätt att företräda stödmottagarna avseende projektrapportering