



Inskickad till Interreg-Sverige-Norge:
2018 augusti ____

Slutrapport Interreg Sverige-Norge-projektet Green Drive Region, 2015–2018

Bilder från projektet återfinns på:
www.facebook.com/greendriversregion/
www.greendriversregion.com

Godkänd slutrapport återfinns att ladda ner på projektets egna websida under "statistik och dokument". Godkänd slutrapport får diarienummer RV2018-528 och finns då hos projektägaren Region Värmland.

GREEN DRIVE REGIONS PROJEKTPARTNERS OCH STÖRSTA MEDFINANSIÄRER::



Innehållsförteckning

1. Sammanfattning, s.3
- 1.1 English Summary, s.4
2. Bakgrunn til prosjektet, s.5
3. Prosjektets organisering, ss.6–7
4. Måluppnåelse og resultat, ss.8–27
5. Prosjektets viktigaste resultat i förhållande till effekter, ss.28–31
6. EUs 2020-strategi, s.32
- 6.1 Interregprogrammets insatsområde, s.33
7. Indikatorer, ss.34–36
8. Grenseoverskridende merverdi, ss.37–38
- 8.1 Gränsregionala erfarenheter, s.39
9. Horisontelle kriterier, ss.40–42
- 9.1 Hållbar tillväxt, s.43
10. Informasjon og kommunikasjon, ss.44–47
11. Forankring av GDR, og ny prosjektidé, ss.48–50
12. Økonomi, s.51
13. Referenser, s.52
14. Bilagor, Green Drive Region i media, ss.53–56

Slutrapporten är skriven av projektledarna från svensk och norsk sida: Daniel Bügel och Caroline Forsell, som även har inhämtat information från delprojektledarna i regionerna och evalueringsrapporten från den externa utvärderaren, som bl.a. gjort intervjuer och skickat ut enkät till operativt anställda under projektiden och till partners/samarbetsaktörer/målgrupp. Statistik som beställts har lagts in i resultatet.

1 Sammanfatning

Green Drive Region har vært et treårig Interreg-prosjekt i Indre Skandinavia. Prosjektet har ligget under fokusområdet "Hållbara Transporter".

Deltakende regioner har vært Akershus, Hedmark, Østfold, Värmland, Dalarna og Gävleborg.

Målet i prosjektet har vært å bidra til reduserte utslipp fra transportsektoren, med fokus på personbilsegmentet. Prosjektet har hatt arbeidspakker på elektrifisering, biodrivstoff, hydrogen, kommunikasjon og prosjektledelse.

Målsetningen har vært å øke andelen fossiluavhengige kjøretøy i regionen under prosjektperioden, men det er begrenset i hvor stor grad prosjektet har hatt mulighet til å påvirke dette direkte. Dette er i høy grad påvirket av nasjonale rammebetingelser, slik som insentiver ved kjøp og bruk av nullutslippskjøretøy. Men selv om prosjektet i liten grad har kunnet påvirke målet, har prosjektet økt kunnskapen om de ulike drivstoffene, skapt engasjement lokalt, utarbeidet rapporter, skapt viktige møteplasser, utvidet nettverk og jobbet strategisk med kommuner for utfasing av fossile drivstoff, blant annet.

Prosjektet har jobbet for å styrke samarbeidet over grensen og mellom regionene. Samarbeidet har spesielt blitt styrket mellom de ulike prosjektlederne og organisasjonene de representerer, men også eksterne og andre aktører i prosjektet har hatt nytte av det grenseoverskridende samarbeidet.

1.1 English Summary

Green Drive Region has been a three-year Interreg project in Inner Scandinavia. The project has been located under the focus area of “Sustainable transport”. Akershus, Hedmark, Østfold, Värmland, Dalarna and Gävleborg have been the participating regions.

The project goal has been to reduce emissions from the transport sector, with a focus on personal vehicles. The project has had 5 work packages: Project management, communication, electrification, biofuels and hydrogen.

The goal has been to increase the share of fossil free vehicles in the region, but the project itself has had limited capabilities to influence this. Sales of fossil free vehicles is highly correlated to both national and local incentives, such as exemptions from VAT and registration tax. Even though the project has had little direct influence on sales, it has created enthusiasm locally, written reports, developed important arenas for interaction between the public and companies/officials and we have worked with local counties with strategies towards a fossil free car fleet, amongst other things.

The project has been working to increase the cooperation across the borders and regions. The cooperations has been particularly strengthened between the participation organizations, but also external stakeholders have benefited from the cross-country cooperation.

2 Bakgrunn til prosjektet

Prosjektet ble opprettet fordi man så et behov for å bidra til å løse en av flere viktige samfunnsutfordringer, nemlig utslipp fra transportsektoren. Herunder ønsket man å bidra til å øke mulighetene for befolkningen til å bevege seg fritt mellom regioner og land, helt uavhengig av fossile brensler.

De regioner som ingår i Interreg Sverige-Norges programområde 'Inre Skandinaviens' har i sine respektive regionale strategiske planer ulike miljø- og hållbare tillväxtmål. Prosjektet Green Drive Region (hädanefter GDR) har bidragit till att de olika regionerna kontinuerligt har arbetat/fortsätter arbeta med frågorna kring hållbara transporter, mobilitet och alternativa drivmedel.

GDR växte fram ur ett tidigare projekt vid namn Green Drive som löpte under 2013. Utvecklingen av detta gränsöverskridande partnerskap av aktörer från 2013 har fördjupat samarbetet ytterligare genom GDR 2015-2018. Regionerna har behov att gemensamt lösa problem med koldioxidutsläpp från vägtrafik. Prosjektet har arbetat för att minska användning av fossila drivmedel genom kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte mellan regioner och kommuner, för att kunna utveckla infrastruktur för fossiluavhengig transport, og øke bruk av slike kjøretøy.

Utsläppen från vägtrafiken i projektområdet måste minska för att nå nationella klimatmål och antagna regionala strategier om en fossiloberoende fordonsflotta för att minska klimatpåverkan och skapa en hållbar regional tillväxt. År 2015 var 95% av regionens alla personbilar avsedda för fossila drivmedel, enligt rapporten "Vätgas i Green Drive Region" från år 2017. Dessutom är flera geografiska områden i Inre Skandinaviens mycket bilberoende. Denna problembild är anledningen till att kommuner och regioner i Sverige och Norge tillsammans behöver samverka, genom att dela med sig av sin kompetens och kontakter, för att påskynda omställningen till olika låg- och nollutsläppfordon. GDR har bidragit med kommunikationsarbete för att både medvetandegöra och informera offentliga aktörer och stötta tjänstepersoner och förtroendevalda i frågor kring kjøretøy som benytter alternative drivstoff som elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff, samt dess ladd- og tankinfrastruktur.

3 Prosjektets organisering

Projektorganisationen i GDR har sett ut som följande: Region Värmland har varit projektägare från svensk sida, och Kunnskapsbyen från norsk sida. Region Dalarna och Region Gävleborg har varit medsökare, och Energiråd Innlandet projektpartner. Projektpartnererna känner varandra sedan deltagande i ett tidigare Interregprojekt. Styrgruppen har bestått av representanter från största projektpartners i Sverige och i Norge där man strävat efter jämn fördelning av kvinnor och män. En central aspekt i projektet har varit att skapa gränsregionala mervärden inom ämnesområdet hållbara transporter. Projektets genomförande har varit uppdelat i 5 stycken "work packages" (hädanefter WP) som innehåller aktiviteterna. Ansvarsvarsfördelningen har sett ut som följande:

WP 1 – Elektrifiering av vägtransport: Energiråd Innlandet

WP 2 – Biodrivmedel: Region Gävleborg

WP 3 – Vätgas: Kunnskapsbyen Lillestrøm

WP 4 – Kommunikation: Region Värmland

WP 5 – Projektledning: Region Värmland

Alla WPs har avsetts vara aktiva i samtliga regioner. WP-ansvariga har svarat för att anordna gemensamma aktiviteter med andra WPs och engagera målgruppen inom regionen. Ansvarsfördelningen har motiverats med att den matchar den kompetensen som finns inom länen/fylkena för respektive drivmedel. Det har också avsetts uppmuntra deltagande och engagemang för projektet i länen/fylkena och stärka samarbetet över geografiska och tematiska gränser. Mellan 2015-2018 har alla WPs varit aktiva i samtliga regioner. Det har varit mycket hög aktivitet tillsammans med de andra WPs och i samverkan mellan andra aktörer inom ämnesområdet hållbara transporter under det sista projektåret. Projektorganisationen har haft tät kontakt online, samt träffats regelbundet för olika möten, men även varit åhörare och talare på varandras event i de olika regionerna.

Erfarenheter och resultat gällande projektorganisation

GDR har kantats av hög personalomsättning under vissa perioder i regionerna. Utvärdering av GDR visar därför behov av ytterligare planeringstid i slutet av projektet för att ta fram en struktur för att åstadkomma en djupare gränsöverskridande samverkan mellan regionerna. Förslag som även framkommit vid projektavslut är ett behov av en gemensam processplan för kommunernas strategiarbete, samt plan för workshops och konferenser med liknande innehåll som arrangeras tillsammans i regionerna. I sådant upplägg behöver det finnas utrymme för flexibilitet att ha lokala aktiviteter i respektive region, som fungerat bra i GDR. För att komma bort ifrån bilden av olika delprojekt, finns en önskan av gemensamt planerande och genomförande av aktiviteter med ett starkt projektägarskap för att skapa ett sammanhållet projekt, eftersom GDR har arrangerat många separata aktiviteter i de respektive regionerna.

Trots vakanser i perioder under projekttiden, har projektledarna i respektive regioner lyckats på kort tid genomföra alla beslutade aktiviteter i enlighet med aktivitetsplan, indikatorer och delmål i projektbeskringen under det sista året. Flera aktiviteter har slagits ihop, samt man har hoppat på andra organisationers aktiviteter för att nå allmänhet, samt samarbetat med Ecoinside för att ha slutkonferensen ihop. Detta har sparat tid och pengar och blivit lyckat när det redan funnits t.ex. ett inkört koncept, bokad lokal och brett nätverk inom GDRs målgrupp som resulterat i en publik med mångfald och jämställdhet. Aktiviteterna har kunnat snabbt planeras på kort tid och genomföras på grund av rutinerade projektledare i regionerna, vilka redan har ett etablerat nätverk och expertkunskap på ämnesområdet. I vissa fall har projektet anlitat externt konsultstöd för att hinna med att organisera workshops och få stöd i processarbete.

Personalomsättning har synliggjort att det finns förbättringspotential i rutiner för överlämning, där tidigare lägesrapporter med samanställning vad som skett i de olika regionerna över tid inte varit fullt tillräckligt. För att effektivisera arbetet finns det en efterfrågan att ha en intern översiktstabell utöver lägesrapporter för framtida projekt. Ett online-dokument som förslagsvis automatiskt uppsummerar antal gjorda aktiviteter inom respektive delmål och indikator/er. Dessa aktiviteter bör även specificeras med ort, datum, syfte, kopplat till WP-aktivitetsnummer, samt med kontaktuppgifter till tidigare och nuvarande personer som varit engagerade i projektet eller i aktiviteten. Del- och huvudprojektledare bör skriva in uppgifter direkt efter en aktivitet, vilket även underlättar för lägesrapportering. Ett uppdaterat dokument med kontaktuppgifter sparar även tid när inbjudningar och information om projektets status ska skickas ut av ny personal som inte har översikt, eller när ny personal ska koppla ihop personer över regions- och kommungränser som inte tidigare har kunskap om GDRs kontaktnät.

Sammanfattningsvis enligt utvärderingen av GDRs projektorganisation, behöver nytillträdde personer få en tydlig bild vad som hänt i projektet, genom en framtagen modell för överlämning, där huvudprojektägaren tar främsta ansvaret för överlämningen inom projektorganisationen, eftersom gränsregionala mervärden kräver tydlig samplanering i ett projekt med stora geografiska områden, uppdelade WP:n och många medfinansiärer.

4 Måluppnåelse og resultat

Green Drive Region

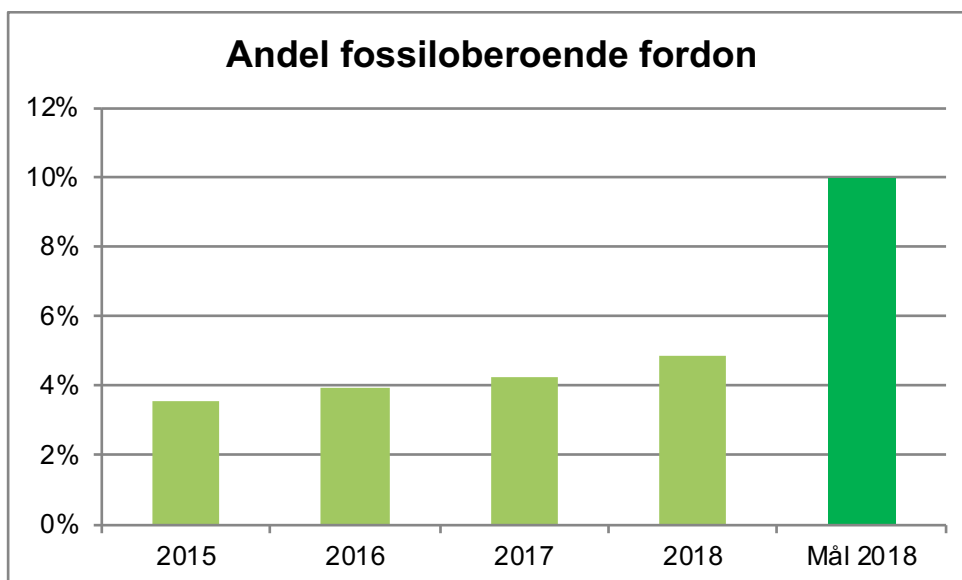
- *10 % av personbilflåten i Indre Skandinavia skal være fossiluavhengig mot slutten av 2018*

Resultater for hovedmål:

Hovedmålet med prosjektet er at 10% av personbilparken i regionen skal være fossiluavhengige innen slutten av 2018. Dette målet er meget ambisiøst. I den første prosjektperioden hadde vi diskusjoner rundt hva som defineres som fossiluavhengig. Dette er viktig mtp. måluppnåelsen i prosjektet. En stor problemstilling har vært hvordan man skal vurdere kjøretøy som kan benytte biodrivstoff. Elbiler og hydrogenbiler regnes som fossiluavhengige og kan lett måles i begge land. Det finnes derimot ingen statistikk på biler som utelukkende benytter seg av biodrivstoff. Norge har i perioden vedtatt stadig høyere innblanding av biodrivstoff i konvensjonelt drivstoff. Siste innrapporterte tall til Miljødirektoratet i Norge viser også en sterk økning, der rundt 20% av fossilt drivstoff solgt til veitrafikk i Norge var biodrivstoff. Også i Sverige er det innblandet biodrivstoff og salget av biodrivstoff har økt de siste tre årene. Derfor har prosjektet fulgt med på omsatt volum. I tillegg har vi besluttet å regne biler som kan kjøre på biogass og etanol som fossiluavhengige biler. Bakdelen her er at disse kjøretøyene også kan kjøres med naturgass/bensin som ikke reduserer klimagassutslippene. Men i 2017 stod biogass for 86% av hele gassalget.¹

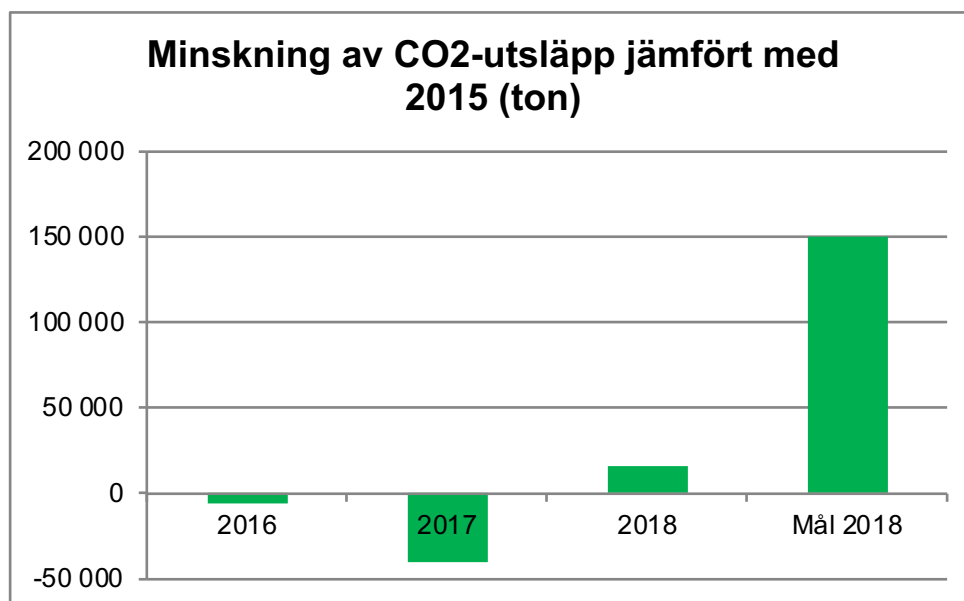
Fossiluavhengige kjøretøy er i et stort mindretall ifht. diesel- og bensinbiler. Prosjektets tidsperiode juli 2015 – juni 2018 gör att statistiken bryts första kvartalet, detta på grund av beställd statistik ska levereras innan projektet är slut. Det återstår nio månader vilket kan ha en inverkan på projektets huvudmål som bygger på statistik för hela 2018. Mycket kan ske på svensk sida när bonus-malussystemet trätt i kraft. Även om GDR inte når ända vägen fram till huvudmålet ser projektledarna att mycket är rullning i kommunerna och processer har kommit igång inom hållbara transporter i de olika regionerna. Vissa kommuner inväntar ny upphandlingsperiod för att kunna byta ut till miljöfordon och alternativa drivmedel. Diskussion har påbörjats kring eko-/multistationer för miljöbränslen (vätgas, biogas, biodiesel, snabbbladdare för el) tex i kommuner som Bollnäs, Sandviken och Söderhamn. Många kommuner och privata aktörer inom fordon och drivmedel har sökt Klimatklivet, och inväntar svar för att möjliggöra utbyte av fordon och etablering av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur av alternativa drivmedel.

¹ <http://www.energigas.se/fakta-om-gas/fordonsgas-och-gasbilar/statistik-om-fordonsgas/>



Figur 1 Kilde: SCB og OFV. Tall for 2018 er for 1. Kvartal.

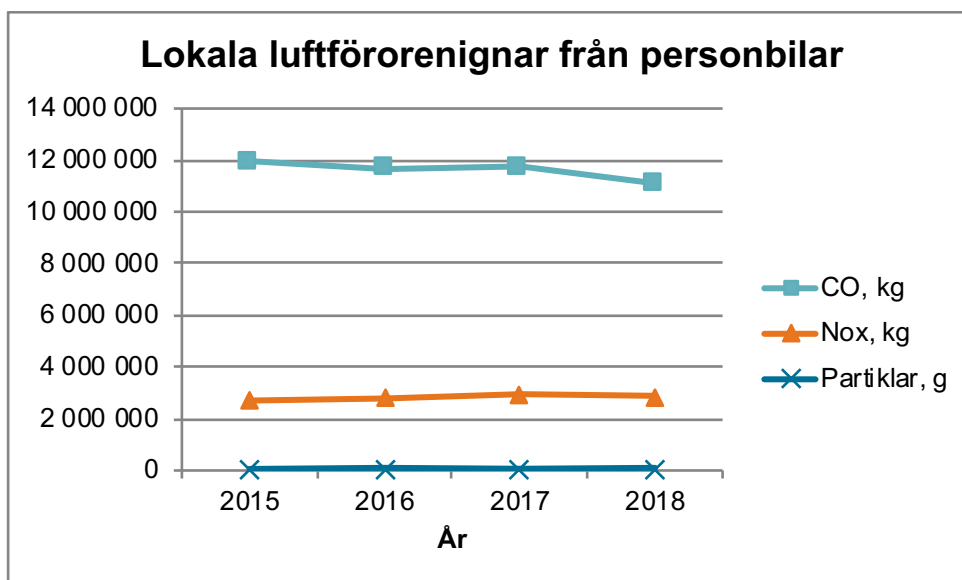
Som det fremgår av Figur 1, er man et godt stykke fra målet om 10%. Antallet bensindrevne kjøretøy har minsket i perioden, mens antallet dieselmotorer har økt. I takt med dette har CO₂-utslippet fra bensinbiler sunket, men økt for dieselmotorer. I de store bilde er tallet for fossilfrie kjøretøy og andre forsvinnende små.



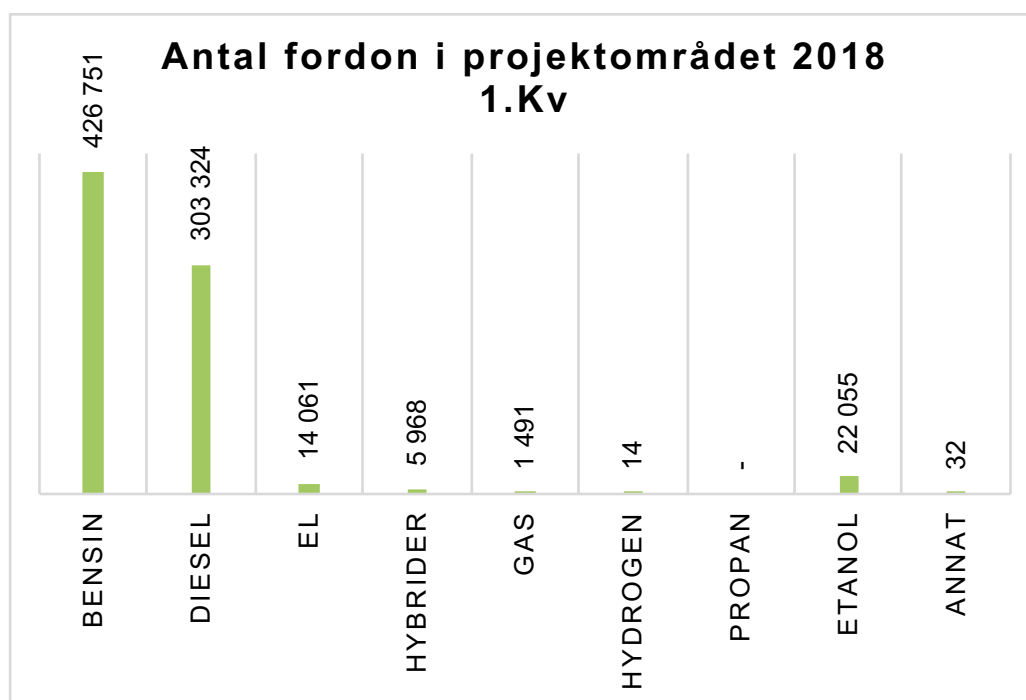
Figur 2. Utslipp av CO₂ i regionen fra personbiler. Kilde: Utarbeidet av GDR

Som et resultat av at antallet dieselmotorer har økt betydelig i perioden, har undermålet om å redusere 150 000 tonn CO₂ i perioden vært umulig å oppnå, totalt sett.

I takt med dette bildet ser vi også at lokale utslipp har økt i perioden, en uønsket utvikling.



Figur 3. Lokal luftförorening. Kilde: Utarbeidet av GDR.

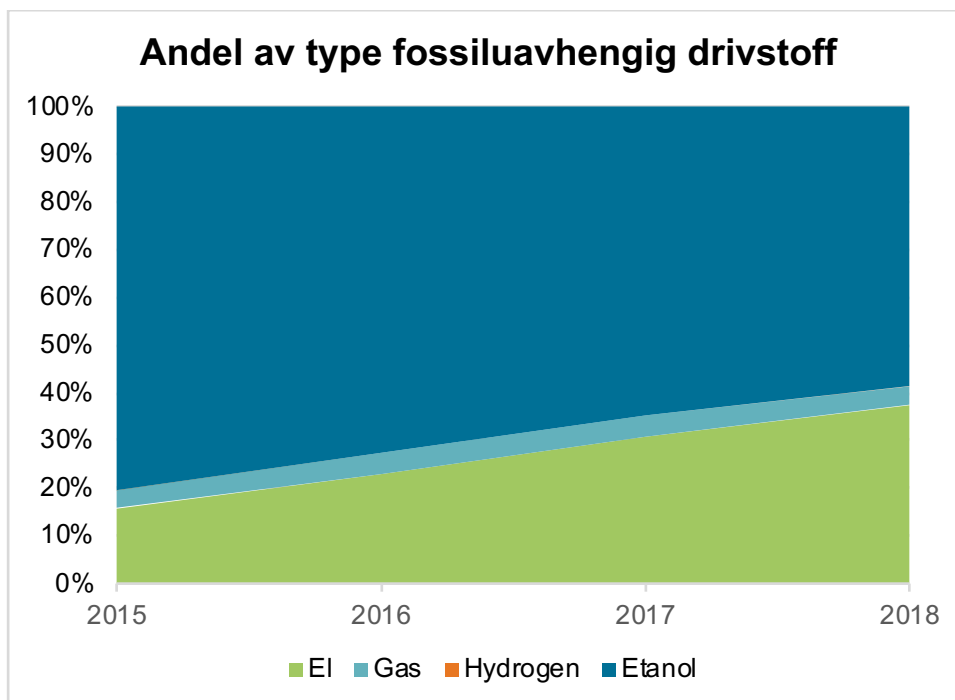


Figur 4. Antall fordon i området etter 1.kvartal 2018. Källa: SCB och OFV. Hybrider inte regnats med från Norge.

År	Totalt antal fordon	Varav fossiloberoende	Andel
2015	747 940	26 428	3,5%
2016	761 703	29 905	3,9%
2017	784 786	33 262	4,2%
2018	773 696	37 621	4,9%

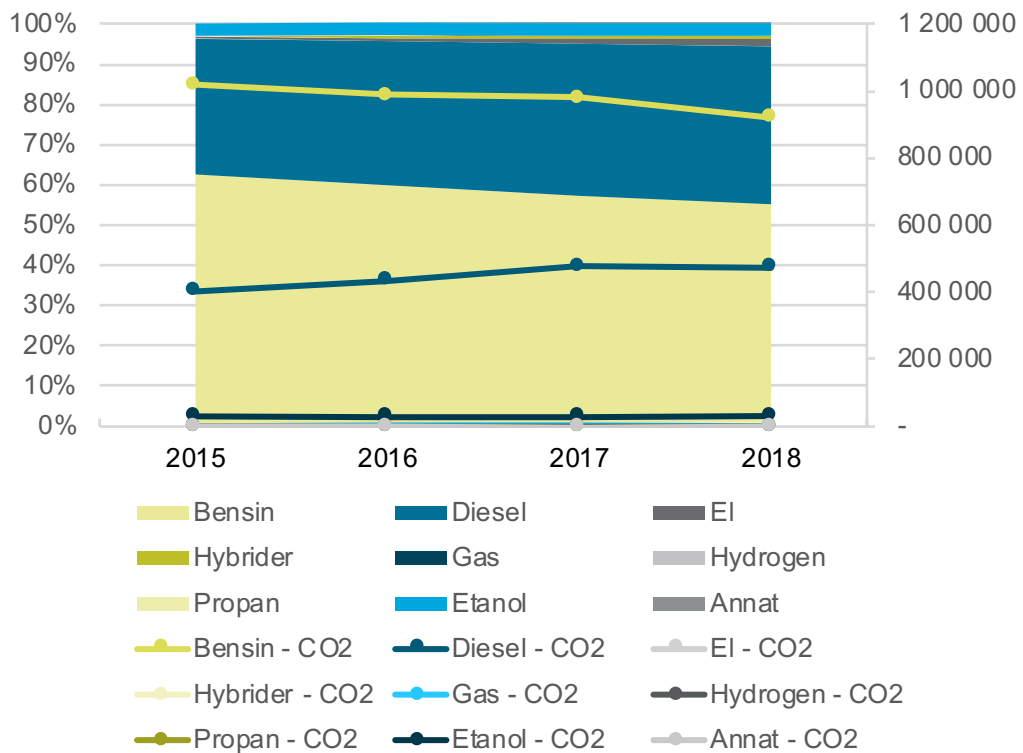
Figur 5. Kilde: SCB og OFV. Tall for 2018 er for 1. Kvartal.

Den største andelen av fossiluavhengige kjøretøy kommer fra kjøretøy som er klassifisert som etanolkjøretøy. I 2018 var det registrert 22 055 etanolkjøretøy i regionen, alle i Sverige. Antallet har holdt seg relativt stabilt, men elkjøretøy har vokst og tatt en større andel.



Figur 6. Kilde: SCB og OFV. Tall bearbeidet av prosjektet.

Drivstoff etter andel og utslipp etter drivstofftype



Figur 7. Andel kjøretøy etter drivstofftype og utslipp etter drivstofftype. Kilde: Utarbeidet av GDR. Linjer er CO₂-utslipp.

Bruk av etanol i kjøretøy har muligheten til å redusere klimagassutslippene betraktelig. Hvor mye, kommer an på hvilken eksakt type etanol som benyttes. Et kjøretøy som defineres som et etanolkjøretøy kan kjøre med E85 (85% etanol og 15% bensin), men kan også kjøre utelukkende på bensin – motoren er med andre ord fleksibel (felxi-fuel). I følge SVT har det vært en sterk fallende bruk av E85 og økende bruk av bensin. De mener at mindre enn 9 av 10 som har et såkalt etanolkjøretøy, faktisk fyller E85 – de fyller bensin istedenfor. Hvis dette stemmer, betyr det at miljøgevinsten blir bort og at etanolkjøretøy ikke kan regnes som et fossiluavhengig kjøretøy, selv om det er definert som en miljøbil i Sverige. Disse kjøretøyene eksisterer nesten utelukkende i Sverige, der også infrastrukturen er bygget opp.

Hvis vi utelukker etanolkjøretøy i oversikten over fossiluavhengige kjøretøy, ender man opp betydelig lengre vekk fra målet med en andel på 2% i 2018, kontra 4,9% hvis man inkluderer etanolkjøretøyene.

Ila prosjektet har man vært klar over at målet kommer til å bli vanskelig om ikke umulig å oppnå. Andelen fossiluavhengige kjøretøy av bestanden tar lang tid å endre, men nybilsalget er ferskvare og gir en bedre indikasjon av hvilken retning man beveger seg. Det gir også en god indikasjon av om virkemidlene er effektive. Derfor har prosjektet fulgt nøye med på nybilsalget i regionen, og delmålene er mer realistiske.

Prosjektet har spekulert i om hovedmålet kan ha blitt satt ved en feiltakelse og at man egentlig hadde til hensikt å jobbe mot et høyere nybilsalg. Uansett om målet har vært for ambisiøst eller for lite ambisiøst, har prosjektet begrensede mulighet for å påvirke det.

I Norske kommuner satses det i større eller mindre grad på å elektrifisere bilparken. Noen få kommuner har vist interesse for hydrogen og biodrivstoff. Det er trolig den store suksessen med elbiler som gjør at kommunene har rettet fokus mot denne teknologien.

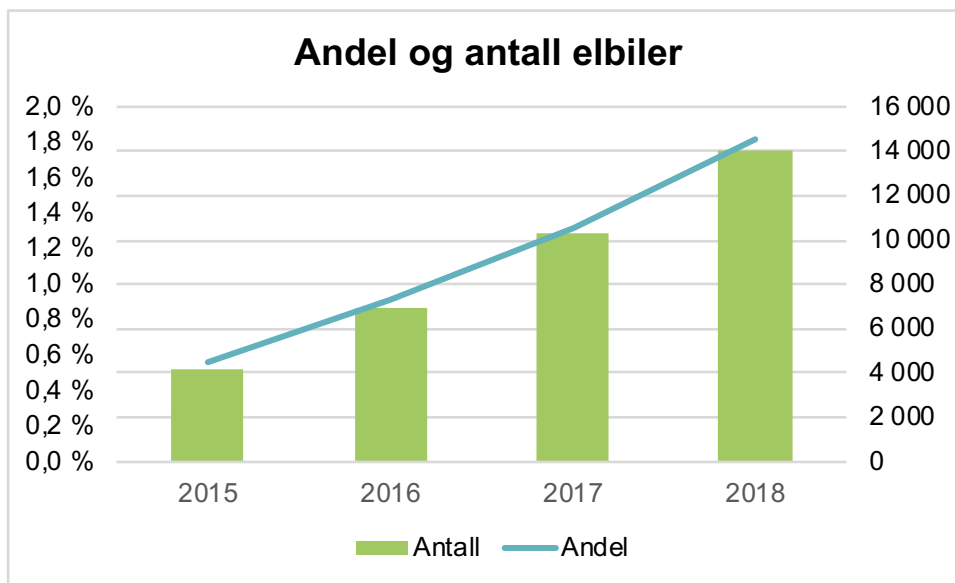
I Sverige er bildet noe annerledes der enkelte har stort fokus på biogass og avansert biodrivstoff. For eksempel satses det i den kommunale virksomheten i Gävleborg i stor grad på dieselmotorer, med motivasjonen at de skal kunne fylle biodiesel hos Preem (evolutiondiesel) eller på Circle K (lavinnblandet biodiesel i avvente på 100% HVO). Noen lokale bilforhandlere garanterer for fylling med 100% HVO ved salg av nye dieselmotorer i regionen.

Resultater for delmål:

- 10 % vekst i andelen ladbare kjøretøy og 10% vekst i antall kjøretøy som benytter biodrivstoff i GDR-regionen

Ladbare kjøretøy:

Utviklingen av andelen ladbare kjøretøy har vært utrolig og veksten fra 2015 til 1. Kvartal 2018 har vært på 223,4%. Andelen elbiler har ligger lavt totalt sett, men veksten er stor.

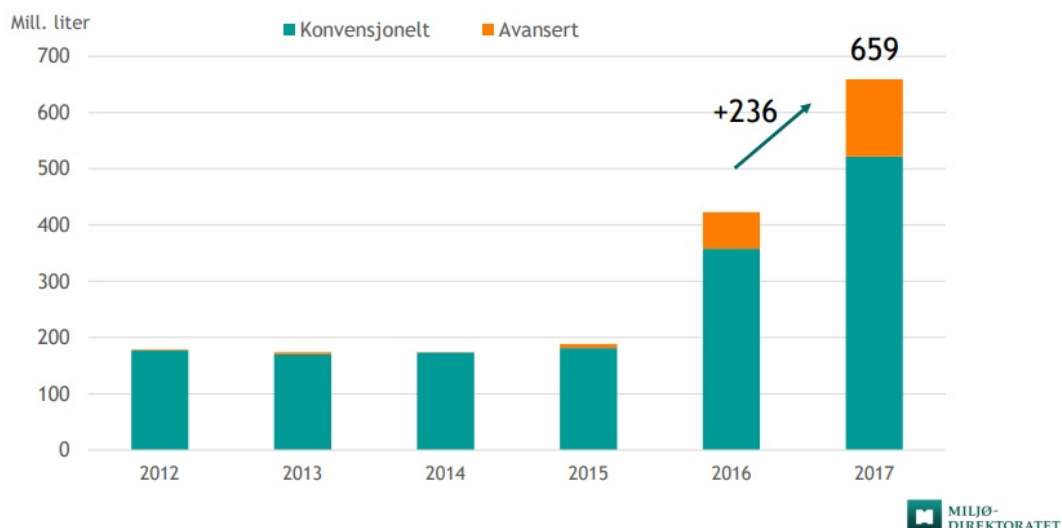


Figur 8. Antall og andel elbiler i hele GDR-regionen. Kilde: SCB og OFV.

Biodrivstoff:

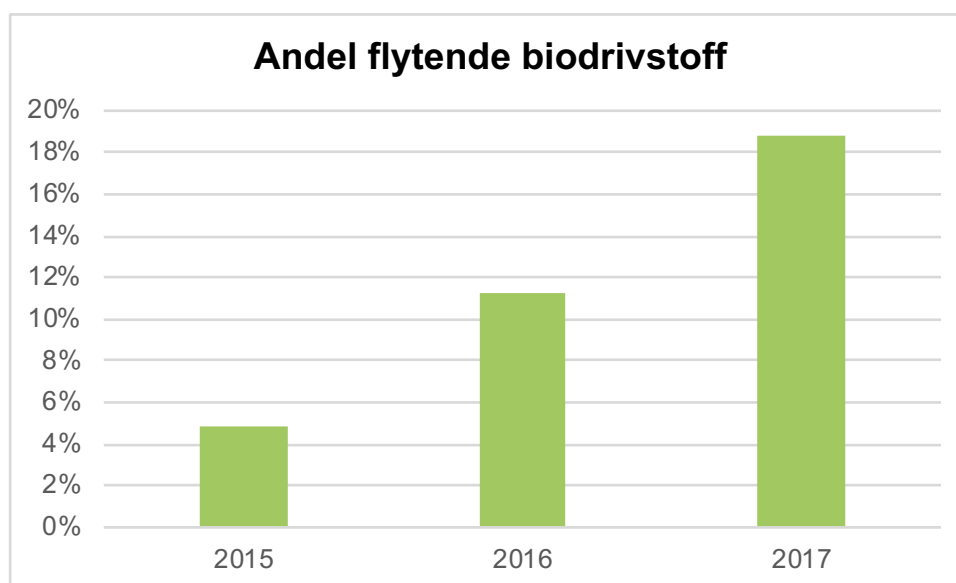
Ettersom vi ikke kan måle antall kjøretøy som bruker biodrivstoff har vi valgt å måle volum av omsatt biodrivstoff. Dette er heller ikke rett frem, da det ikke er tilgjengelig lokale beregnere. Derfor har vi i dette tilfellet målt biodrivstoff omsatt i henholdsvis Norge og Sverige som helhet.

Under vises tall for omsatt biodrivstoff i Norge fra 2012–2017. Tall for 2018 vil først bli tilgjengelige et stykke ut i 2019, etter prosjektets slutt. I Norge har man sett en betydelig økning av omsatt biodrivstoff de siste årene. Dette er i hovedsak fordi omsetningskravet stadig blir økt, men også fordi at man har introdusert avgiftsfritak for biodrivstoff omsatt utover kravet.



Figur 9. Antall liter omsatt biodrivstoff i 2017 i Norge. Kilde: Miljødirektoratet.

I 2017 ble det til sammen omsatt 4,2 milliarder liter drivstoff i Norge, hvor andelen flytende biodrivstoff utgjorde hele 18,8%. Andelen i 2016 var på 11%.

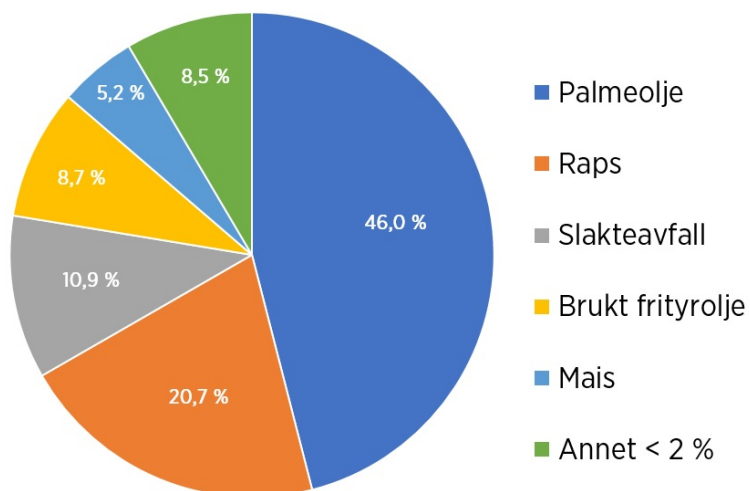


Figur 10. Andel flytende biodrivstoff i Norge. Tall fra Miljødirektoratet bearbejdet av prosjektet.

Miljødirektoratet sporer også hvilke kilder biodrivstoffet under omsetningskravet kommer fra. I 2017 så man en sterk økning av palmeolje, noe som kan ha betydelige negative konsekvenser både for miljø og klima, men der dette kan være indirekte effekter som følge av avskoging av regnskog og beplantning av palmeplantasjer.

Flere norske aktører har totalt utelukket palmeoljebasert biodrivstoff fra sine porteføljer, mens andre ikke har tatt like tydelige grep.

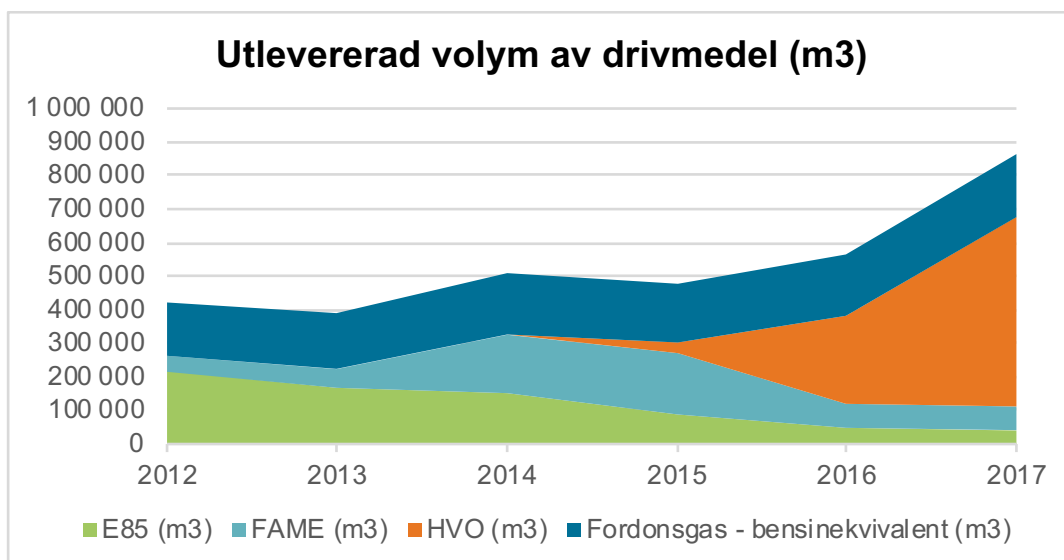
Hvilke råstoff var biodrivstoffet i 2017 laget av?



Figur 11. Råstoff til biodrivstoff i Norge i 2017. Kilde: Drivkraft Norge

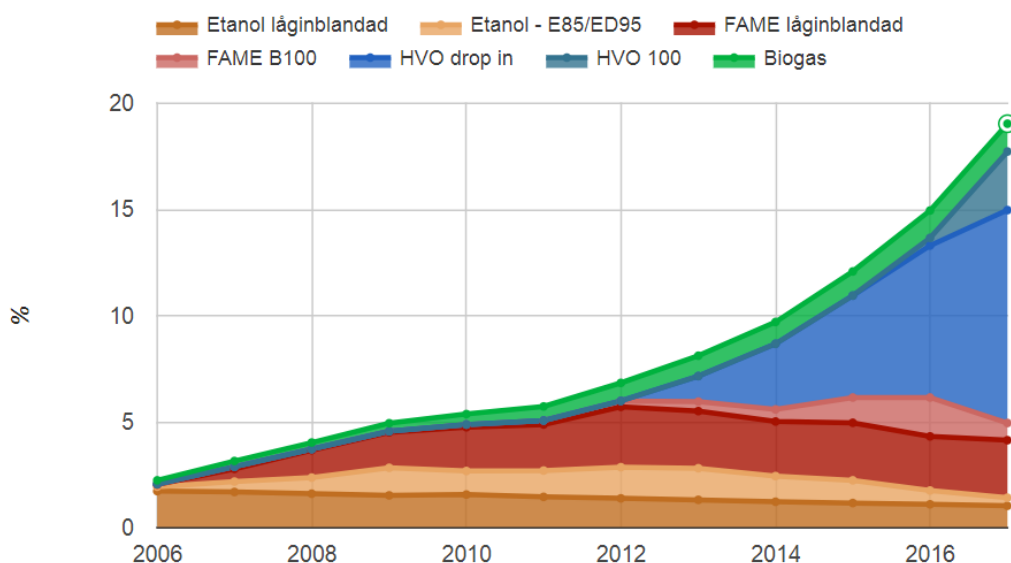
I Sverige har man også hatt en stor økning av omsatt biodrivstoff de siste to årene. Man kommuniserer volum på en litt annen måte, men trenden er tydelig uansett.

Det ser ulike ut i ulike län, tydelig er om man har produktion och försäljning så påverkar det användningen. Exempelvis, finns nu en testfabrik i Region Gävleborg, och det har satts upp ett stort antal (15st) tankstationer för HVO. Det finns därför tillgång av HVO i projektområdet. Gävle och Ekogas har en ny biogasfabrik och det produceras en stor mängd biogas.



Figur 12. Utleverad volum av biodrivmedel (m3). Källa: SPBI

Andelen biodrivstoff av totalt omsatt drivstoff i Sverige har också utviklet seg sterkt de siste årene og man nærmer seg rundt 20% fornybart.



Figur 13. Andel fornybart i transportsektorn.² Källa: SPBI

Hvis vi ser på regionen samlet, altså hele Norge og Sverige, ser vi at andelen fornybart drivstoff til veitrafikk ligger noenlunde likt per 2017, men at Norge har hatt en brattere vekst de siste årene enn det Sverige har hatt.

Dette viser at virkemidlene for biodrivstoff er effektive, målt i omsatt volum. Det statistikken ikke viser er konsekvensene av økt bruk. I begge land følger

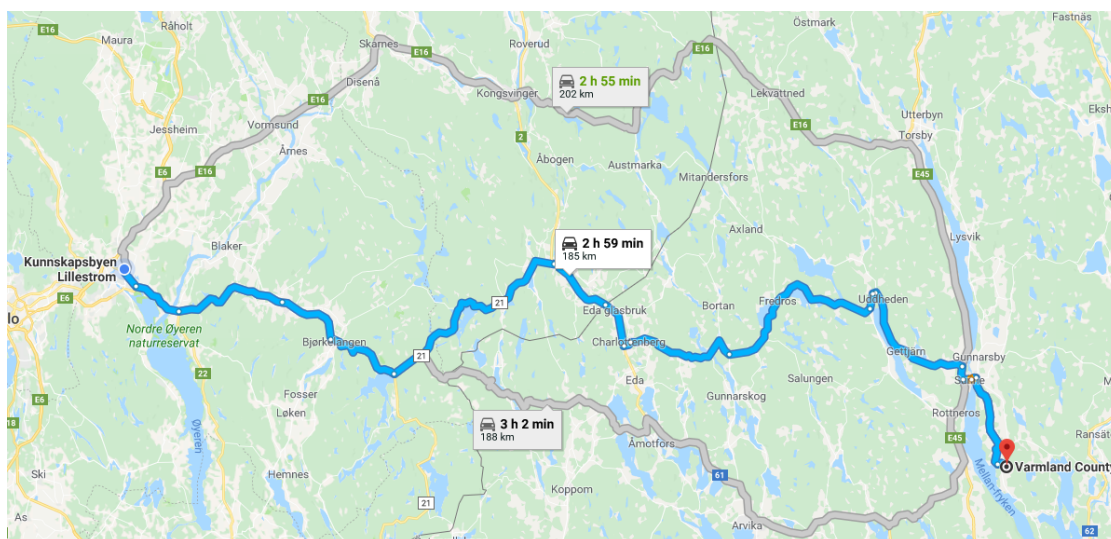
² <http://spbi.se/statistik/andel-fornybart-i-transportsektorn/>

man EUs bærekraftskriterier for biodrivstoff og således kan man si at dette betyr en betydelig reduksjon av klimagassutslipp. Men biodrivstoff står ovenfor store utfordringer knyttet til bærekraft som ikke nødvendigvis er fanget opp gjennom denne ordningen.

Uansett, er det viktig at begge regioner forsikrer seg om at biodrivstoff som skal omsettes, innenfor eller utenfor omsetningskrav, må ha en dokumentert miljø- og klimagevinst. Dermed er det også sannsynlig at norsk og svensk-produsert biodrivstoff kan ha betydelige fordeler opp mot andre land, spesielt fra Sør-Øst Asia der mye av palmeoljen stammer fra.

- *10 % vekst i andelen grenseoverskridende trafikk foretatt med ladbare kjøretøy og kjøretøy på biodrivstoff i GDR-regionen*

I prosjektperioden har vi målt grenseoverskridende trafikk for elbiler og hydrogenbiler. Det er ikke mulig å vite hvilke kjøretøy som kjører på metangass eller biler som har innblandet flytende biodrivstoff.



Figur 15. Kart over mulige grenseoverganger. Midterste rute ble valgt i kartleggingen.

Grenseovergangen ved Morokulien (rute markert i blått i figur 15), ved Charlottenberg og Magnor er relativt høyt trafikkert pga. mye handelstrafikk. Den største delen av trafikken over grensen her er norske kjøretøy som skal til handelsområder i Sverige, slik som Charlottenberg.

Derfor valgte vi denne overgangen for vår måling. Vi var utplassert ved grensen i tre omganger i desember 2015, 2016 og 2017. Målingene var på samme tidspunkt rett etter lunsj i to timer, og noenlunde samme dag (fredag ved andre helg i desember).

Vi talte alle kjøretøy i begge retningen, slik at vi har målt antall grensekryssninger. Dette kan bety at samme bil kjører frem og tilbake i

samme telleperiode, men vi tror at mange ikke rekker dette i den avgrensede perioden på to timer.

Fossile kjøretøy	Elbiler / hydrogenbiler	Totalt	Andel	Økning
1552	6	1558	0,385 %	0
1683	8	1691	0,473 %	22,85 %
1774	17	1791	0,949 %	146,47 %

Figur 16. Statistikk over type kjøretøy ved grenseovergangen ved Morokulien.

Økningen i andelen har vært stor, men det er fortsatt et lite antall nullutslippskjøretøy som krysser grensen. Det vi er vitne til er en god trend.

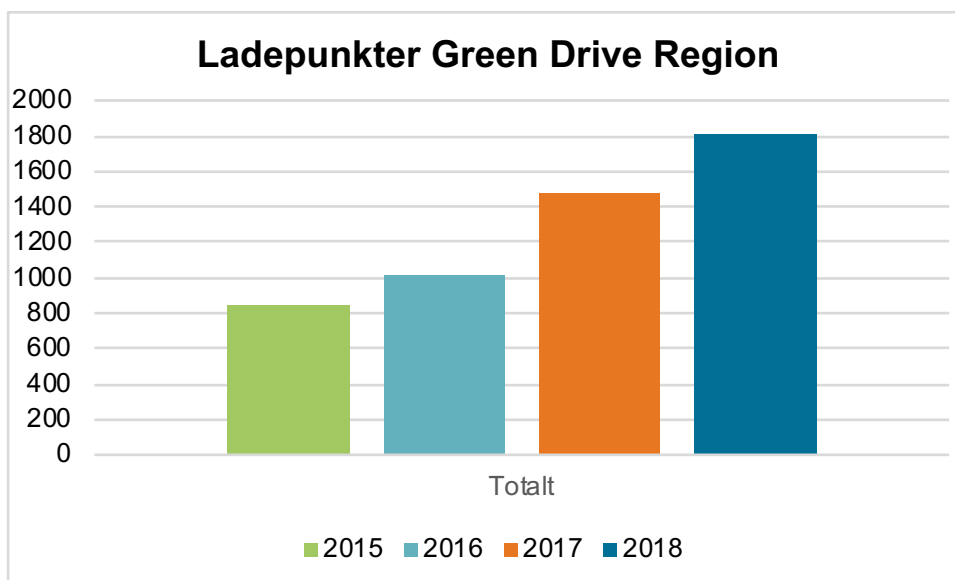
Når det gjelder antall parkerte kjøretøy ved kjøpesenteret i Charlottenberg var dette målt i 2015 og 2016, med henholdsvis 3 og 2 parkerte elbiler. I 2017 var det tidsmessige utfordringer som gjorde at vi ikke fikk målt. Vi antar at antallet var noe høyere. Antall ladere ved kjøpesenteret har vært det samme, oss bekjent.

Det er metodiske utfordringer knyttet til denne målemetoden. Målingene gir derfor ingen nøyaktig eller et representativt bilde av grenseoverskridende trafikk generelt, men gir et øyeblikksbilde av situasjonen. Vi tatt noen valg som gjør det undersøkelsen noe mer representativ, men det er ikke tilstrekkelig. Effekter slik som vær, valutakurser og andre tilfeldigheter er ikke tatt med i beregningen.

- *10% økning i antall ladepunkter for elektriske biler i GDR-regionen*

Prosjektet har målt alle ladepunkt i regionen. Tallene er hentet fra den norske databasen NOBIL og fra laddinfra.se, som begge er pålitelige kilder. Vi har her inkludert både ladepunkter fra normalladere, men også fra hurtigladere.

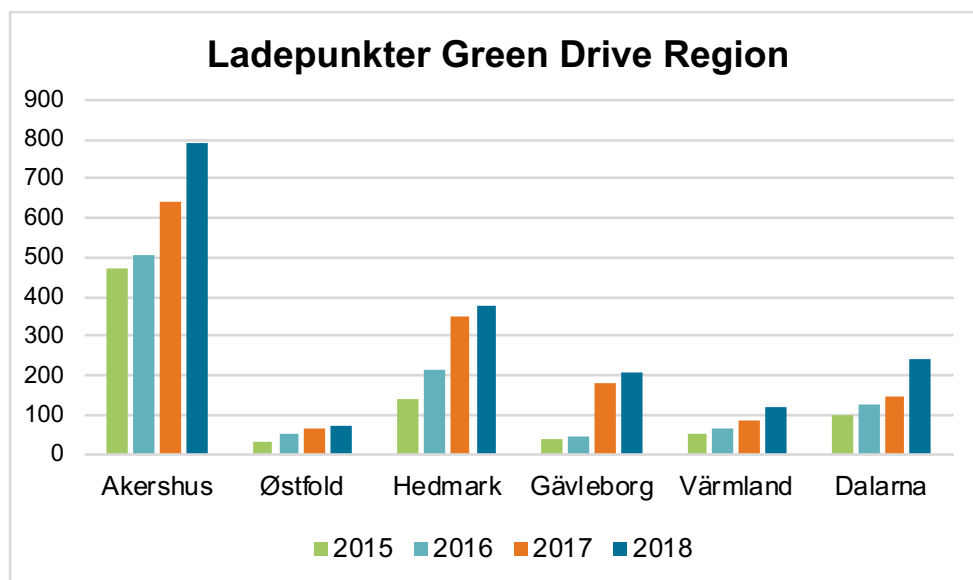
Antall ladepunkter har hatt en fin økning over hele regionen og totalt sett har økningen vært på 116,5%, fra 2015 til 2018. Totalt er det per juni 2018 1814 ladepunkter i regionen.



Figur 17. Antall ladepunkter i GDR. Kilde: NOBIL og laddinfra.se

Totalt i regionen er det 7,7 elbiler per ladepunkt, med antall ladepunkt på 1 814 og totalt antall ebiler på 13 975.

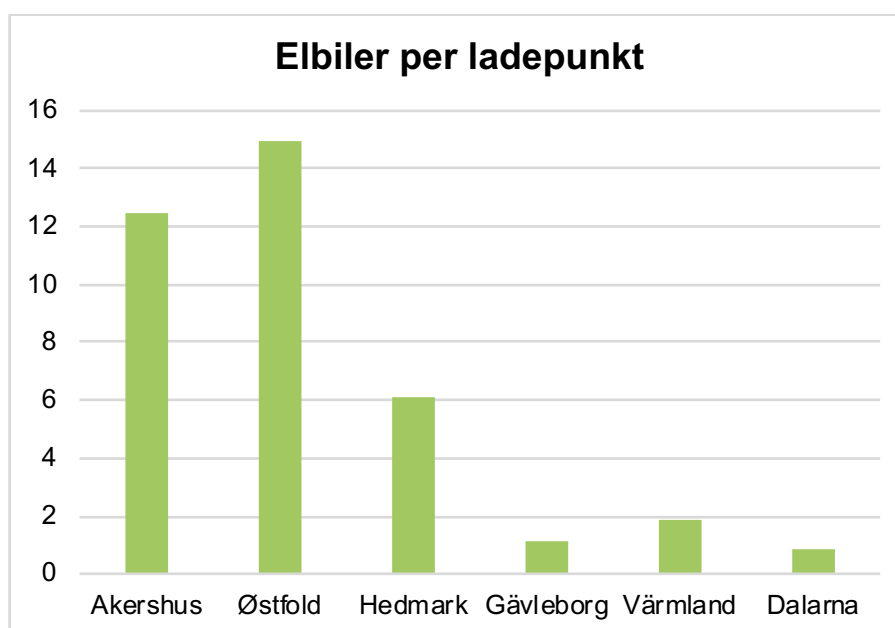
Fordelt på de ulike regionen er det Akershus som leder an med antall ladepunkt (794).



Figur 18. Ladepunkter per region. Kilde: NOBIL og laddinfra.se

Hvis vi ser på antall elbiler per ladepunkt kommer de svenske regionen best ut, mens de norske vil oppleve mer konkurranse om ladepunkt. Dette kan

vise at man i Sverige har en god tilgang på ladepunkt og at det kan være tilgang på kjøretøy som er barrieren til bredre utbredelse.



Figur 19. Elbiler per ladepunkt. Kilde: NOBIL og laddinfra.se

- *Minimum 5 kommuner har implementert strategier og planer utviklet ved hjelp av prosjektet for innføring av kjøretøy som benytter henholdsvis elektrisitet og biodrivstoff i GDR-regionen*

Prosjektet har ikke nådd delmålet at minst fem kommuner skal ha implementert strategier. En kommune har implementert strategi og plan ved hjelp av GDR, Skedsmo kommune. Likevel har prosjektet støttet i deler av prosessen gjennom å pådriva kunnskap om behovet av kommunale strategier. Prosjektet har også formidlet viktigheten av politiske beslutninger gjennom hele leddet for en miljøstrategisk agenda i det kommunale arbeidet om bærekraftige transport. I prosjektregionen har man jobbet intensivt for å bjuda inn til seminarer og workshops i kunnskapshøyingens syften, i Dalarna og Gävleborg der bl.a. Gävle kommune har vært en inspirasjonskilde og kunnskapsbank i regionen. Strategimøtet har også blitt gjennomført i flere kommuner i hele prosjektområdet i Norge og i Sverige som har vært aktive og i denne prosessen. En mer omfattende prosess med hjelp av konsultant skjedde i Arvika. GDR har tilbudt hjelp for å få tilgang til prosessarbeid og tips om Skedsmo strategi og kontaktinformasjon til sakkunnige ved forespørsler.

I Gävleborg har GDR tilbudt alle kommuner et prosessverktøy, "ABCD-prosessen" for å påbegripe arbeidet med en fossiloberende kjøretøysflotte. Dette har skjedd via en Trappstegsprosess:

1) Inspirasjonsmøter; 2) Strategi/workshops; 3) Konferanser "Tillsammen for miljø"; 4) Enkät for å få en nålagesanalyse om den kommunale virksomheten. Denne arbeidsmetoden har også vært aktiv i resterende regioner i GDR og fått kjennskap av på prosjektmøtet og under konferansen

”Tillsammans för miljön”. Resultatet av enkäten och metoden har skickats vidare till huvudprojektägaren (GDR Värmland).

I Norge har man tilbudt kommunene å bidra til å utarbeide en konkret strategi eller å bidra inn i arbeidet med andre planer, slik som klima- og energiplaner der transport kan være en del. Skedsmo var den kommunen der man mest konkret har utarbeidet i samarbeid en strategi for fossilfritt drivstoff. I andre kommuner var det ikke interesse for å gjøre det på samme måte. Her har man heller ønsket å stå ved eksisterende planer eller å vurdere det inkludert i revisjon av slike planer. Her har prosjektet bidratt med kunnskap til den grad det var ønskelig.

Det är en utmaning att kunna mäta exakt vilka delar GDR-projektet har varit involverad i respektive kommuns process att skapa en strategi. Man kan se enligt utvärderingen att strategiarbetet ute i de olika regionerna i projektområdet har varit mycket uppskattat och viktigt, samt att det finns ett fortsatt behov från kommunerna att få stöd. Skedsmo kommuns strategi är ett gott exempel på en heltäckande strategi för olika alternativa drivmedel och dess infrastruktur. Denna strategi har spridits på båda sidor gränsen som kommuner kan hämta inspiration och konkreta tips ifrån.

Avslutningsvis, GDR har medverkat vid att stötta och få igång processer i många kommuner, men processen att implementera strategier tar lång tid. Två enkäter som skickats ut under våren/sommaren 2018 av projektledare i Gävleborg, respektive av konsult för evalueringen av GDR i hela projektområdet, visar att GDRs arbete har varit uppskattat och att vissa kommuner önskar fortsatt stöd med sitt kontinuerliga strategiarbete.

- *Minimum 5 kommuner har implementert strategier og planer utviklet ved hjelp av prosjektet for etablering av infrastruktur for elektrisitet og biodrivstoff i GDR-regionen*

Delmålet om infrastruktur går in i det delmål som beskrivs ovan om fordon som går på alternativa drivmedel, ettersom de fleste som har jobbet med dette har sett dette i sammenheng.

I projektområdet har man haft workshops och utbildningsdagar kring infrastruktur och el-teknisk kompetens. GDR har samarbetat med olika experter från elbolag, bilåterförsäljare, tillsammans med tjänstepersoner på olika nivåer (kommun, region, statligt t.ex. Länsstyrelsen på svenska sida) och förtroendevalda. Vid ett lyckosamt strategiarbete behövs både tjänstepersoner med olika funktioner och förtroendevalda arbeta med dessa frågor. Enligt erfarenhet från några delprojektledare i GDR understryks därför vikten av politiska beslut och resurstillsättning från dessa aktörer om man vill nå framgångsrika målsättningar. Ofta räcker det där inte med att t.ex. tillsätta en hållbarhetsstrateg i en kommun. Gävle kommun nämns som

en föregångskommun och i deras föreläsningmaterial återfinns goda exempel för att få fart i de interna processerna, som GDR kan ha nytta av.

Slutsatsen är att arbetet med alternativa drivmedel, dess infrastruktur och miljöfordon som går på alternativa drivmedel är nära sammankopplat och bör inte delats upp. Dessa delar igår i processen som en helhet, vilket även är en process som tar tid med flera aktörer. GDR har stöttat kommunerna i arbetet, där vissa kommit mycket långt och andra står i startgroparna.

- *Beskrive muligheter og potensial for produksjon og anvendelse av hydrogen til transport i hele GDR-regionen*

Prosjektet har utarbeidet en mulighetsstudie for produksjon og anvendelse av hydrogen i regionen. Rapporten ble utarbeidet i samarbeid med SWECO i Sverige og Kunnskapsbyen Lillestrøm. Konklusjonen fra rapporten er at det mulig med en dekkende minimal infrastruktur i regionen til relativ lav kostnad, sett i lys av andre samferdselsprosjekter.

Enligt ovanstående förstudie om vätgas i GDR utpekades flera städer i projektregionen som lämpliga målpunkter för etablering av en vätgasstation. Under 2018 spreds denna förstudie till dessa kommuner på svensk sida, samt alla fick en inbjudan till att följa med projektet till ett tvådagars-studiebesök på Europas största mässa med seminarier om vätgas och bränsleceller i Hannover, Tyskland. Denna projektaktivitet var beslutad enligt projektbeskrivningen och heter studiebesök 3.4 och GDR stod för allt utom flygresa och lunch. Reflektioner från studiebesöket skickades ut i ett nyhetsbrev till alla GDRs medfinansiärer och samarbetsaktörer.

Under 2018 anordnades det bland annat ett rundabords-samtal i en av de kommunerna i Dalarna som utpekats som en målpunkt för vätgas. Några av Mora kommuns förtroendevalda och tjänstepersoner diskuterade tillsammans med Vätgas Sverige samt Dalakraft. Uppföljningsmöten erbjöds för vidare information, samt provkörning av vätgasbil planerades med lån av fordon från Sandvikens kommun. Det diskuterades även målpunkt för vätgas på bl.a. GDRs konferens "Tillsammans för miljön" i Hudiksvall 2018. Där medverkade en områdeskunnig inom vätgas som alternativt drivmedel från Sandvikens kommun som var med GDR i Hannover.

Konferensdeltagare fick möjlighet att provköra flera vätgasbilar. Under Energiintelligent Dalarnas konferens i Borlänge 2018, med hundratalet deltagare från flera kommuner i Dalarna, föreläste även Vätgas Sverige under en session inom ämnesområdet Fossilfria Transporter.

GDR har haft sitt vätgas-arbetspaket representerat i alla projektregioner med hjälp av expertis från projektledare på norsk sida som varit ansvarig för GDRs arbetspaket "vätgas", samt tagit hjälp av GDRs medfinansiärer Sandviken/Sandvik, vilka har kommit långt i Sverige inom vätgasområdet. Målet med förstudien, studiebesöken och aktiviteterna har både varit att

medvetandegöra allmänhet, förtroendevalda och tjänstepersoner om fördelarna med vätgas som alternativt drivmedel i GDRs projektområde, samt att se på möjligheter för produktion och målpunkter för tankstationer för att möjliggöra en hållbar gränsöverskridande trafik.

- *Utarbeide konkret underlag for strategi for produksjon og anvendelse av hydrogen til transport i GDR-regionen, og for minst ett fylke / én region og minst én kommune*

Prosjektet har jobbet tett sammen med Skedsmo kommune om deres strategi for fossilfrie drivstoff. Herunder har strategien et eget fokus på hydrogen. Prosjektet har ikke utarbeidet strategi for et fylke eller for hele regionen. Dog er mulighetsstudien et godt grunnlag for en regional strategi og har i så måte blitt vurdert til å dekke denne leveransen. Underlag for en slik strategi vil i stor grad også inkludere informasjon om kommende kjøretøy og infrastrukturutvikling regionalt og nasjonalt. Derfor har prosjektet samarbeidet med Norsk hydrogenforum om spredning og innhenting av informasjon om dette. Prosjektet samler blant annet inn statistikk om antall hydrogenkjøretøy globalt og i Norge.

Ovanstående två rubriker som 'möjligheter för vätgas' och att 'utarbeta konkreta underlag för användning och produktion av vätgas' hänger ihop. Enligt GDRs erfarenhet är dessa samtaler och arbeidsmöten delar av en större prosess. På svensk och norsk sida har dessa delar av prosessen diskuterats i alla GDRs fem regioner. Många kommuner har kommit långt i sitt hållbarhetsarbeid og har ansökt om finansiering från t.ex. Klimatklivet för att påskynda arbetet att bli fossilfria. Beroende på hur långt en kommun kommit med sin strategi, samt arbetet kring en fossiloberoende fordonsflotta og infrastrukturen för alternativa drivmedel, brukar detta påverka hur öppen man är för olika alternativa bränslen som exempelvis vätgas.

En annan del som kan påverka en region og kommuns mognad för vätgas är dess näringsliv og industri. På svensk sida har Sandvikens kommun satsat på en tankstation för vätgas i nära samarbeid med en privat aktör Sandvik AB som producerar komponenter till bränsleceller (är medfinansierad i GDR). På svensk sida är det därför en kommun som utmärker sig i GDRs projektområde gällande produktion av vätgas og användning av vätgasbilar, eftersom det finns en målpunkt för en vätgasstation som möjliggör brukandet av dessa nollutsläppbilar. I Sandvikens kommun og i deras kommunala bolag finns nu flera vätgasbilar og det finns planer for fler. I Gävleborg planeras det även för multimackar/ekostationer i några kommuner där vätgas kommer att vara ett av alternativerna jämte HVO 100, biogas og snabbbladdare för elfordon.

Sammanfattningsvis, inom dels vätgasproduktion og dels strategiarbete för vätgas som alternativt drivmedel kan kommuner som kommit långt dela med

sig av goda exemplen till aktörer inom GDR, hur man på olika sätt arbetar med dessa frågor och planerar att utveckla infrastrukturen för vätgas.

- *Tilby utprøving av fossiluavhengige kjøretøy og infrastruktur, for politikere, tjenestemenn og allmennheten i GDR-regionen i minst 25 kommuner*

Målet är uppfyllt. Provkörningar av miljöfordon med de olika alternativa drivmedel som projektet arbetat med, har skett i hela projektområdet med regelbundenhet. År 2016 genomfördes totalt 11st provkörningar och under 2017 genomfördes totalt 20st. Slutligen under 2018 genomfördes 5st. Av 36st är 24st tillfällen genomförda i samband med en budkavle-aktivitet. Ett antal provkörningstillfällen skedde i samband med andra arrangemang, varav majoriteten öppna för allmänheten.

Projektet har haft god kontakt och gott samarbete med flera olika billeverantörer i respektive kommun eller närliggande kommuner där GDR haft aktivitet. Även flera offentliga aktörer som kommuner och kommunala bolag inom projektområdet har lånat ut sina miljöfordon. Olika privata aktörer som t.ex. Bilmetro som är medfinansiär till GDR, har bidragit med både teknisk expertkunskap kring miljöbilarna och upplåtit sina fordon för demo och/eller provkörning vid GDRs olika aktiviteter i alla fem regioner i projektområdet. Grundidén vid förfrågningar är att det ska vara en jämn fördelning av fordon så att alla alternativa drivmedel och tekniker är representerade. GDR har använt sig av olika leverantörer/återförsäljare och skickat ut förfrågningar i den kommun aktiviteten ska vara i, alternativt närliggande kommun, eller region om det inte funnits alla tekniker.

Provkörning av fordon som går på el, vätgas och biodrivmedel har varit en framgångsrik aktivitet för att synliggöra dessa tekniker med målet att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken. I många fall har det varit första gången för förtroendevalda, tjänstepersoner och allmänhet att de suttit i, eller provkört en personbil som går på alternativa drivmedel. På vissa aktiviteter har det även gått att se/känna på en riktig laddstolpe. Region Värmland har gjort en instruktionsfilm hur man tankar en gasbil som GDR delat i sina kommunikationskanaler, filmen har ca 7500st visningar på Youtube. Av GDRs erfarenhet finns det därför ett behov att visa hur man normal- och snabbbladdar och tankar olika alternativa drivmedel förutom att erbjuda provkörningar.

- *Gjennomføre en budstikke/budkavla stafett blant kommunene i minst 25 kommuner for å øke fokuset på fossiluavhengig transport*

GDR definierar Budkavle-aktiviteten som följande: en informationsturné i hela projektområdet – där kommuner kan ansluta sig att samverka kring en

fossiloberoende vägtrafik. Syftet med att hålla minst 25st aktiviteter i olika kommuner är att involvera, informera och engagera aktörer, men också ett tillfälle att nå allmänheten. Genom att skriva på budkavlen visar kommunen att frågor inom hållbara transporter är viktigt, som att t.ex. ställa om till fordon som går på alternativa drivmedel, för att minska koldioxidutsläppen.

Totalt har projektet bidragit till att få 24 kommuner att signera budkavle. Budkavle/road tour avslutades i Kongsvinger 2017 på norska sida (den 25:e kommunen i raden av budkavle-arrangement) dock fick ansvarig som skulle signera på budkavlen förhinder. Därav 24st signeringar av 25st budkavle-event. Alla 10 kommuner i Region Gävleborg har signerat budkavlen under 2017. De kommuner som signerte budstikka i Norge under 2017 var Tolga, Hamar, Nittedal, og Aurskog-Høland. Tidligere har også Skedsmo signert (5 stk på norsk side totalt). Under 2016 har Sunne, Karlstad, Torsby och Forshaga signerat i Värmland (4st), samt Orsa, Vansbro, Rättvik, Leksand och Mora i Dalarna (5st). Med att skriva på budkavlen innebär det att dessa kommuner vill bidra till att arbeta mot det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

- *Genomföra en case-study angående fossiloberoende lastbilsflotta*

Aktiviteten är struken och därmed ej genomförd vilket förklaras mer under rubriken avvikelser till projektbeskrivningen. Dock har det funnits aktiviteter där man diskuterat en fossiloberoende lastbilsflotta i ett gränsöverskridande sammanhang. Projektet har kopplat ihop åkeriföreningar och några av dess medlemmar, samt drivmedelsföretag över gränsen vid ett tillfälle. Fokus där var på informationsspridning, diskussion om utmaningar och lösningar, samt framtida samarbete. Projektledarna och strategerna i projektets regioner i Sverige och Norge genomförde och planerade tillsammans en projektaktivitet i Karlstad avseende alternativa drivmedel för lastbilsflottan och teknisk utveckling för att minska utsläppen.

Dessutom har GDR via organisationen BiodrivMitt (medfinansiär i GDR), vid flertal tillfällen under projekttiden fått möjlighet att sprida information och ha dialog kring hållbara transporter för lastbilsflottan med exempelvis; Sveriges Åkeriföretag, Ernsts Express, Nettbuss, SSAB och Sandvik. Ett regionalt innovationssystem för stålindustrin 'Triple Steelix' finns i Gävleborg och Dalarna, de driver ett projekt inom hållbara transporter och genomför en förstudie om hållbara transporter i leverantörsleden. GDRs projektledare i Gävleborg har haft dialog kring frågor om hållbara transporter för lastbilsflottan vilket resulterat i givande synergieffekter mellan projekten.

Kunnskapsbyen Lillestrøm har fulgt utviklingen av alternative drivstoff og teknologier også for lastebiler. I samråd med ZERO, og etter eget ønske har de opprettet en nettside med oversikt over ulike typer fossilfrie lastebiler. I tillegg har prosjektet i stor grad vurdert inn lastebiler i sin vurdering av

infrastruktur i regionen. Speciellt med tanke på hydrogenstasjon og utnyttelsen av hydrogeproduksjonen. Flere bruksområder betyr større omsetning og bedre lønnsomhet for infrastrukturoperatørene. Vi har også vurdert dette opp mot bussflåter.

- *Øke kompetansen om fossiluavhengige kjøretøy og infrastruktur i GDR-regionen*

Det har skedd kontinuerlig informasjonsspridning gjennom Green Drive Regions web, Facebook-sida och personliga kontakter. Under 2015-2018 har det skedd særskilda insatser i form av seminarier, budkavle och inspirations- och informationsmöten, och workshops i ett flertal kommuner med olika aktörer på lokal, regional, och nationell nivå i linje med projektbeskrivningen. Projektet har kopplat ihop tjenstepersoner och förtroendevalda över kommun- och regiongränser på/utanför aktiviteterna.

GDR hade slutkonferens med det andra Interreg-Sverige-Norgeprosjektet 'Ecoinside'. Det kom ett stort antal förtroendevalda och tjenstepersoner från båda sidor av nationsgränsen, vilket bidragit till både nätverkande och kompetensutveckling över tematiska gränser. GDR kunde sprida kunskap om projektets resultat till flera aktörer som inte tidigare hade vetskap om projektet och kunskap om ämnesområdet hållbara transporter. Deltagare som varit involverad i GDR kunde lära sig mer om andra hållbarhetsområden som fanns representerade – solenergi, hållbart byggande och restprodukter. Flera av deltagarna på slutkonferensen var medfinansierare i båda projekten och väl insatta i alla fyra ämnesområden och i projekten. Gemensamt för projekten är att man exempelvis vill minska koldioxidutsläppen och få en hållbar regional tillväxt i Inre Skandinavien.

Förutom att ha egna aktiviteter har GDR regelbundet deltagit vid olika arbetsmöten i projektområdet tillsammans med samverkansgrupper och andra EU-finansierade projekt i både Sverige och Norge. Målet har varit att öka den egna kompetensen inom GDR som kan spridas vidare mellan regionerna, men även att dela med sig av kompetens till denna målgrupp. På svensk sida är det exempelvis Transportdialogen i Dalarna och Samverkansgruppen inom hållbara transporter i Gävleborg, nationellt har GDR deltagit på Energikontoren Sveriges online-möten inom fossilfria transporter, samt haft nära samarbete och avstämningar med de olika Länsstyrelserna i projektområdet. Kompetensutbyte på svensk sida har även skedd i dialog med projekten: Hela Gröna Vägen, Hållbart resande i ett växande Värmland och delvis GREAT, samt dialog med lokala offentliga organisationer och nationella intresseorganisationer som PowerCircle och Vätgas Sverige, samt regionala organisationen Biodrivmitt. Målet med avstämningar med olika aktörer i projektområdet är att öka kunskapen och belysa vad som är på gång, undersöka behov av åtgärder och information.

5 Projektets viktigaste resultat i förhållande till effekter

Sammanfattade punkter

Viktigaste resultat ifht. Hovedmål, delmål og effekter:

1. Kompteanseheving i regionen
2. Skape møteplasser
3. Strategiarbeidet
4. Hydrogenrapporten

Effekter:

1. Reduserte utslipp
2. Økt andel fossilfrie kjøretøy
3. Økt kunnskap og oppmerksomhet

Den främsta styrkan med GDR har varit det stöttande processarbete avseende kommunernas strategier inom hållbara transporter (personbilar) och alternativa drivmedel och dess infrastruktur. Utvärderingen av projektet visar att GDR har haft flest och mest relevanta aktiviteter, samt levererat tydligast resultat inom dessa strategiaktiviteter. Resultaten i denna del utgör goda förutsättningar till långsiktiga effekter. GDR har kunnat fylla på med kunskap, inspiration för att initiera förändringsarbete i flera kommuner. Framförallt har man i flera fall erbjudit ett mer konkret stöd, vilket föranlett framtagande och implementering av strategier för fossiloberoendegörande infrastruktur i ett antal fall.

Ytterligare diskussion om målpuffyllelse av GDRs huvudmål

Trots lyckade insatser med kommunikation kring alternativa drivmedel och stöttande processarbete hos projektets målgrupp har GDR haft begränsade påverkansmöjligheter att nå upp till det effektmål som man strävar mot att "10 % av personbilflåten i Indre Skandinavia skal være fossiluavhengig mot slutten av 2018". Stor del bestäms av faktorer som GDR inte förfogar över. Sedan bör det tilläggas att målet 10% av personflottan är satt till 31 december 2018 och projektet avslutas 30 juni 2018. Mycket kan ske i statistiken på svensk sida, eftersom det nationella styrmedlet 'bonus-malus' träder i kraft i Sverige dagen efter att projektet avslutats.

En annan anledning till att projektet inte kommer att nå huvudmålet kan delvis bero på att laddhybrider inte är medräknade i statistiken – endast rena elbilar av elfordonen är med. Största ökningen av elfordon står laddhybrider för i regionerna på svensk sida. Enligt utvärderingen uppfattas huvudmålet mer som en ett mål i ett bredare perspektiv kring att reducera antalet fossildrivna fordon i projektområdet. Den statistik som GDR redovisar indikerar ändå en stigande andel fossilberoende fordon i fordonsflottan i projektområdet.

Utvecklingen av en fossiloberoende fordonsflotta är i ett större perspektiv till stor del är beroende av nationella styrmedel – ett projekt som GDR har således svårt att skapa en strukturlösning. Det uppfattas dock som ett bra "smörjmedel" i det övergripande nationella arbetet, samt ett sätt att skapa förutsättningar för uppväxling av olika initiativ på en regional och kommunal nivå. Det betonas att arbetet med att etablera en laddinfrastruktur och tankmöjligheter för biodrivmedel passar bra i tiden med Naturvårdsverkets investeringsstöd 'Klimatklivet', som är ett sätt att driva på omställningen till fossiloberoende fordonsflotta och möjliggör för aktörer att ansöka om stöd.

Diskussion om måluppfyllelse i linje med Interregprogrammet mål

GDR går under insatsområde nummer två i Interregprogrammet som handlar om hållbara transporter. Projektet har bidragit till att nå programområdets övergripande syfte genom att få igång processer hos målgruppen i flera kommuner och medvetandegjort tjänstepersoner på lokal och regional nivå om fordon som går på alternativa drivmedel. Detta genom att visa goda exemplen från olika kommuner och regioner över regions- och landsgränser som både inspirerat och givit konkreta åtgärder för att byta ut den kommunala fordonsflottan, och se över ladd- och tankinfrastruktur för alternativa drivmedel. Detta är i linje med programområdets syfte och mål att påskynda omställningen till koldioxidsnåla transporter med fokus på personbilar som GDR varit avgränsat till.

Gränserna har varit en resurs där man lärt av varandra och tipsat om vad som sker på området inom hållbara transporter och gemensamt lyfta problem och titta på åtgärder. Alla alternativa drivmedel som projektet arbetat med har haft aktivitet i respektive region. GDR har till exempel tagit in kompetens från Sandviken och Norge och kört vätgasbilen från Norge för att delge information om vätgas i de olika svenska regionerna.

En viktig aspekt av innevarande programperiod är ett fokus på att skapa gränsregionala mervärden och detta sker med både relationsbyggande åtgärder och aktiv kunskapsöverföring. Att nå GDRs olika delmål och indikatorer som bygger på olika antal aktiviteter, har förutsatt genomgång och planering av arbetet vid regelbundna projektmöten, web-avstämningar, samt krävt både enskilt och gemensamt arbete. Utvärdering av projektet visar att GDR främst uppnått ett relationsbyggande. Flera intervjupersoner talar om ett gott samarbete, och hur möten och kommunikation inom projektet bidragit till att skapa tätare relationer och kontakter över gränsen. I viss mån nämns även en ömsesidig kunskapsöverföring, som framförallt kopplar till variationer i expertis relaterat till olika bränsletyper: Norge har en större kompetens kopplat till vätgas och elbilar, medan svenska regioner står för en spetskompetens inom biogas/biodrivmedel.

Projektet har arbetat med samtliga aktiviteter och indikatorer där alla blivit genomförda och merparten uppfyllda till 100%. Utmaningen har varit att få till strategier men dessa aktiviteter visar ändå varit mest uppskattade och lyckosamma trots att det inte går att säga att projektet enskilt bidragit till 5st strategier. Två aktiviteter blev strukna pga. förändrade omständigheter –

dessa var ett eget GIS-system och förstudien på en lastbilsflotta, vilket utvecklas i stycket nedan om avvikelser.

Ytterligare diskussion om effekter

Projektet har bidragit till öka kompetensen i kommunerna och skapat ett nätverk över regionernas gränser. Förutom projektets mål och indikatorer, samt egna planerade projektaktiviteter har därför mycket tid lagts på nätverkande genom att delta på andra aktörers aktiviteter för att synliggöra projektet inom hållbara transporter i Inre Skandinavien.

GDRs projektaktiviteter har bidragit till olika typer av långsiktigt nyttogörande och strukturpåverkande inom omställningsarbetet till en fossiloberoende fordonsflotta. Detta har skett tillsammans med aktörer på lokal och regional nivå och även med hjälp av att bjuda in experter från intresseorganisationer, Länsstyrelser, drivmedelsföretag och återförsäljare av miljöbilar vid provkörningar. Exempelvis har det lett till framtagande eller implementering av konkreta strategier kopplat till infrastruktur för fossilfria drivmedel. I de kommuner där arbetet ännu inte nått så tydliga resultat visar utvärderingen av projektet att GDR har bidragit till att initiera viktiga processer. Kommentarer ur Kontigos intervju- och deltagarenkät lyder t.ex.:

”Den första politikerträffen satte igång ett bra arbete i kommunen där man börjat se över de interna resorna.”

”Best practice – man lär mer av andra kommuner i deras arbete och utmaningar, vilket man tidigare haft dålig koll på. En kommun har t ex haft elbilar inom hemtjänsten i flera år vilket är något att lära från ”

Det betonas från ett flertal intervjuer i utvärderingen av GDR-projektet att förändringsarbete på kommunal nivå tar tid, samt att politiker byts ut vilket påverkar styrning och förankring i klimatarbetet, vilket inte ett projekt har rådighet över. Ett stort antal kommuner har signerat GDRs budkavle avseende fokus på fossilfri transport, vilket är en indikation på att förändringsprocesser initierats på flera håll. Resultat förväntas därför realiseras på längre sikt i projektområdet. Ett par intervjupersoner drar även en parallell kring skillnaderna mellan Sverige och Norges politiska system, vilket skapar olika förutsättningar för att driva på arbetet. Sverige uppfattas ha en svagare nationell förankring i arbetet, mindre lobbyarbete samt längre beslutsvägar. Norge å andra sidan har mer nationellt tillrättalagda styrmedel med skatter/stöd som följs upp med konkreta verktyg på kommunal nivå.

Avvikelse i förhållande till GDRs projektbeskrivning

Två aktiviteter har strukits och därmed inte genomförts under projekttiden.

I dialog med Interreg och GDRs styrgrupp tog man upp diskussionen i början av projektet att det inte finns ett behov att GDR ska tillverka ett eget GIS-system – var man kan ladda/tanka alternativt drivmedel. Istället avser GDR-webben hänvisa möjligheter för olika drivmedel på båda sidor av gränsen, eftersom det redan finns information om ladd- och tankställen av alternativa drivmedel på flera webbplatser. Projektet informerar på GDR-webben om olika typer av kontakter /laddare/ drivmedel på båda sidor av gränsen för att underlätta gränsöverskridande fossilfritt resande. Dessutom har norsk sida laget et översiktskart over hydrogenstasjoner i Skandinavien.

GDR skulle genomföra en förstudie på en av medfinansiärernas lastbilsflotta. Dock lades denna logistikavdelning ner, vilket medförde att aktiviteten blev struken. Sedan mars 2017 har COOP-Värmland ingen egen transportflotta, utan allt är utlagt på tredje part. Projektet har i generella drag haft ett personbilsfokus på alla de andra aktiviteterna och har därför kunnat genomföras.

6 EUs 2020-strategi

Projektets målgrupp har varit tjänstepersoner, förtroendevalda och allmänhet där projektet har arbetat med att medvetandegöra de mål som satts på både regional och nationell nivå. Dessa antagna strategier bygger i sin tur på EUs 2020-strategi för att bl.a. stödja omställningen till en resurseffektiv och koldioxidsnål ekonomi. GDR har stöttat denna målgrupp för att ställa om till fossiloberoende inom transporter, med målet att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken och öka efterfrågan på alternativa drivmedel, vilket på sikt främjar en hållbar tillväxt och innovation inom exempelvis nya fordon och produktions- och återvinningsmetoder.

GDR har presenterat projektets resultat och fört diskussion om gränsöverskridande samarbete inom EU med olika internationella aktörer under ett tillfälle i Bryssel 2017. GDR arrangerade ett frukostseminarium på Nordic House i Bryssel (projektaktivitet nr. 4.6). GDR-projektet (Interreg Sverige-Norge) och RegioMob-projektet (Interreg Europe) presenterade deras respektive arbete med hållbara transporter/mobilitet och åtgärder för att minska utsläppen. Projekten delgav goda exemplen för att åstadkomma utsläppsminskningar och nytänkande kring olika hållbara transportsätt. På seminariet deltog representanter från Europaparlamentet (Jens Nilsson) och EU-kommissionen (Axel Volkery, DG Mobility and Transport). Tillsammans med deltagare i publiken och med Interreg-projekten diskuterades bl.a. harmonisering av regler för transporter mellan gränserna för att underlätta omställningen, samt vikten av en gemensam strategi inom EU för tank- och laddinfrastruktur för alternativa drivmedel.

Enligt målen i EUs-Vitbok inom transport från 2011 så har GDR arbetat främst med målen som rör att minska andel fordon som går på fossila bränslen. Detta genom informationsspridning och genom att erbjuda provkörning av låg- nollutsläppbilar ute hos kommuner/regioner och publika evenemang för allmänhet. Som tidigare nämnts har syftet varit att öka kännedomen och användningen av alternativa drivmedel – i arbetet att nå EU:s mål att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn.

6.1 Interregprogrammets insatsområde

GDR har aktivt arbetat mot målet i Interregprogrammets insatsområde hållbara transporter. Syftet är att GDR ska bidra till att öka den gränsöverskridande rörligheten med inriktning mot koldioxidsnåla transportsystem. Nedan listas ett urval av det arbete som genomförts, vilket även nämns genomgående i slutrapporten:

- ✓ att synliggöra olika alternativa drivmedel i GDRs externa kommunikation, samt via GDR-webben erbjuda information vart man kan tanka de olika alternativa drivmedlen över gränsen i hela projektområdet;
- ✓ att erbjuda provkörningar av olika noll- och lågutsläppbilar som går på alternativa drivmedel;
- ✓ att erbjuda mötesplatser och stöd, i form av workshops och informationsmöten för målgruppen kring alternativa drivmedel;
- ✓ extern kommunikation på GDRs Facebook-sida med omvärldsbevakning om vad som sker inom: utveckling/utbyggnad av infrastrukturen av målpunkter för de alternativa drivmedel. Informera om olika beslut och lagar inom automatiserad mobilitet/ utsläpp/ infrastruktur/ drivmedel på nationell och EU-nivå. Informera om olika nya fordon som går på alternativa drivmedel och teknisk innovation;
- ✓ ta fram en förstudie om vätgas i Inre Skandinavien;
- ✓ ta fram diskussionsmaterial (rapport och spel för t.ex. workshops) hur det kan se ut i projektområdet år 2030 och olika sätt att minska utsläppen från vägtrafiken i linje med nationella mål;
- ✓ föra dialog om fördelning av målpunkter för alternativa drivmedel och titta på tillgång/produktion utefter regionala förutsättningar;
- ✓ gränsöverskridande kommunikation för att koppla ihop personer inom ämnesområdet, mellan och i samverkan med politiskt styrda organisationer, kommunala bolag och skolor, bransch- och intresseföreningar, och mellan privata bolag som har expertis inom el, biodrivmedel, vätgas och miljöfordon i både Sverige och Norge.

Sammanfattningsvis, GDR har arbetat i linje med målet i Interregprogrammet insatsområde inom hållbara transporter med syftet att minska beroendet av fossila drivmedel med hjälp av gränsöverskridande samarbete. Detta genom att genomföra GDRs beslutade projektaktiviteter, nå antalet beslutade indikatorer för projektet, och sträva efter att uppnå alla delmål. En hållbar gränsöverskridande trafik förutsätter att aktörer arbetar ihop på båda sidor gränsen för att påskynda omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. När GDR avslutas är arbetet i rullning i många kommuner och flera har kommit långt med strategier för fordon som går på alternativa drivmedel och planering för utbyggnad av infrastruktur.

7 Indikatorer

Projektets viktigaste aktiviteter	Start-datum	Slut-datum	Andel (%) genomfört
Aktivitet 1.1 Nollpunktsanalys	2015-08-17	2015-12-31	100
Aktivitet 1.2 Strategier för laddbara fordon	2016-01-04	2017-09-30	60
Aktivitet 1.3 Strategier för laddinfrastruktur	2016-01-04	2017-09-30	60
Aktivitet 1.4 Elbilsafari och elbilseminarier	2015-10-05	2017-04-30	100
Aktivitet 1.5 Slutanalys	2017-10-02	2018-03-31	100
Aktivitet 2.1 Nollpunktsanalys	2015-08-17	2015-12-31	100
Aktivitet 2.2 Strategier för biodrivmedelsfordon och tankstationer	2016-01-04	2017-09-30	80
Aktivitet 2.3 Biobilssafari med seminarium	2015-10-01	2018-03-31	100
Aktivitet 2.4 Slutanalys	2017-10-02	2018-03-31	100
Aktivitet 3.1 Mulighetsstudie	2015-09-07	2016-06-30	100
Aktivitet 3.2 Hydrogenstrategi	2016-01-04	2016-09-30	100
Aktivitet 3.3 Road tour	2016-09-01	2016-10-31	100
Aktivitet 3.4 Studieresor	2016-11-01	2017-05-31	100
Aktivitet 3.5 Kompetensutveckling	2016-08-15	2018-05-31	100
Aktivitet 3.6 Mötesplatser	2016-01-04	2018-05-31	100
Aktivitet 4.1 Kommunikationsplan	2015-08-17	2015-10-01	100
Aktivitet 4.2 Kartläggning av status	2015-08-24	2016-03-31	100
Aktivitet 4.3 Budkavle	2015-08-31	2018-06-15	100
Aktivitet 4.4 Gränsöverskridande demonstrationsarena	2016-04-04	2018-05-31	100
Aktivitet 4.5 Omvärldsanalys	2015-10-01	2018-04-30	100
Aktivitet 4.6 Framtidsscenario	2017-09-04	2018-04-30	100
Aktivitet 4.7 Green Drive Region i Bryssel	2017-02-01	2017-07-21	100
Aktivitet 4.8 Filmer i GDR	2016-04-04	2018-05-31	100
Aktivitet 5.1 Styrgruppsmöte	2015-09-01	2018-06-30	100
Aktivitet 5.2 Projektledarmöten	2015-08-17	2018-06-30	100
Aktivitet 5.3 Rapportering	2015-09-01	2018-06-30	100
Aktivitet 5.4 Evaluering	2018-03-01	2018-06-30	100
Aktivitet 5.5 Generell projektadministration	2015-07-01	2018-06-30	100

Figur 20. Tabellen är hämtad från GDRs sista lägesrapport kv1-kv2 2018. Den visar projektet största och viktigaste aktiviteter och genomförandegrad.

GDR har slutfört alla aktiviteter enligt tabellen ovan (figur 20) och därmed genomfört aktiviteterna inom projektiden. Projektet har stävat efter att nå delmålen inom WP1, strategier för laddbara fordon och laddinfrastruktur, samt i WP2, strategier för biodrivmedelsfordon och tankstationer, dock har det funnits utmaningar som utvecklas tidigare i rapporten under delmålen för strategier på ss.21-22.

Projektets aktivitetsindikatorer	Antal enligt projektbeslut	Hittills oppnått sedan projektstart
Antal framtagna kunskapsunderlag for gransoverskridande kommunikationer eller transportsystem	5	5
Tillgangliggjorda system for anvandning av miljovanliga och koldioxidsnala transporter	2	2
Atgarder for att stimulera koldioxidsnala branslen	10	10
Antal organisationer som deltar i kompetenshojande aktiviteter	50	>50
Antal evenemang	10	>10
Antal deltagande organisationer	32	>32
Antal samverkande partners	5	5

Figur 21. Tabellen ar hamtad fran GDRs sista laagesrapport Q1-2 2018. Den visar projektets aktivitetsindikatorer och antal oppnaada enligt projektbeslut.

- *Antal framtagna kunskapsunderlag for gransoverskridande kommunikationer og transportsystem*

Samtlige fem ar klare: kartlaggning av vegransporter og CO2-utslapp (statistik), samt bade Mulighetsstudie for produktion, og anvandning av hydrogen og underlag for regional hydrogenstrategi i GDR. De aterstaende tvaa kunskapsunderlagen ar 'strategi for laddinfrastruktur' og 'strategi for biodrivmedel og tankstationer'. Skedsmo kommuns strategi ar ett ambitiost kunskapsunderlag som inrymmer alle drivmedel (el, biodrivmedel og vavgas) som andra regioner kan anvenda sig av. GDR Gavleborg har utifran fran flera workshops sammanfattat erfaringheter fran strategiarbetet mot en fossilberoende fordonflotta, og utarbetat en processplan med forslag pa losninger og prioriteringer som andra regioner kan inspireras/fa ideer av.

- *Tillgangliggjorda system for anvandning av miljovanlige og koldioxidsnala transporter*

Alle tvaa indikatorer ar klare. Enligt beslut fanns inget behov av att etablere ett eget GIS-system som redan namnts pa s.31 om avvikelser. GDR har genom sin webbplats hanvisat vart man kan ladda og tanka pa bade sidorna gransen for att underlette en hallbar gransoverskridande trafik. I tillegg har prosjektet laget et oversiktskart over hydrogenstasjoner i Skandinavia, som er tilgjengelig pa hydrogen.no og via prosjektets nettsider.

- *Atgarder for att stimulere koldioxidsnala branslen*

Alle tio indikatorer ar slutfordra og oppnaada, dar flere aktiviteter pagatt under varen fram till maj 2018 – vilket framst innefattar kompetensutvekkling, informasjonsspredning, seminarier/workshops og konferenser, inklusive bade slutkonferens og studiebesoket i Tyskland.

Sex stycken aktiviteter gjordes intensivt under 2017 i hela projektområdet: roadtour, elbilssafari, biodrivmedelssafari, budkavlen, inklusive att både presentera GDR i Bryssel, och kommunikationsåtgärder som att ta fram filmer till web/Facebook.

8 Grenseoverskridende merverdi

Programmets övergripande syfte och mål är att genom ett gränsöverskridande samarbete skapa förutsättningarna för en ekonomiskt stark region med en attraktiv livsmiljö. GDR har inom insatsområdet hållbara transporter identifierat utmaningar i gränsregionen. Exempelvis saknas det på flera håll infrastruktur för olika alternativa drivmedel och mycket stor del av fordonen (personbilar) går på fossila drivmedel.

GDR har utnyttjat gränsregionens samlade kunskaper om alternativa drivmedel genom att koppla samman regioner över gränsen, för att medvetandegöra och sprida information om el, biodrivmedel och vätgas. Med målet att minska fossila bränslen och skapa en hållbar tillväxt i Inre Skandinavien.

Här följer ett urval av gränsregionala aktiviteter som bidrar till detta:

- Under 2017 informerades deltagare om alternativa drivmedel på Värmlands trafikcenter. GDR hade tillsammans med medfinansieraren NTF provkörningar av nollutsläppbilar på halkbanan. Norsk projektledare för vätgas var på plats med vätgasbilen för att svara på frågor om bränslecellsteknik. För flera av deltagarna var det första gången de sett en vätgasbil, mycket på grund av att det ännu inte finns tankmöjlighet i Värmland.
- Under 2017 höll GDR ett elbilsseminarium i Mora, där en uppskattad programpunkt var att få ta del av erfarenheter från Hedmark, som har flera liknande förutsättningar som Dalarna, till exempel geografiska avstånd och klimat. Norska projektledare för el fanns på plats för att svara på frågor om utvecklingen av laddinfrastruktur och att berätta om omställningen till fossiloberoende fordonsflotta i offentliga verksamheter i Hedmark.
- Under 2017–2018 har en heltäckande strategi för alternativa drivmedel och dess infrastruktur från en norsk kommun (Skedsmo) spridits bland svenska kommuner. Kommuner på båda sidor av gränsen med liknande utmaningar kan kopplas ihop för att lära av varandra och dela med sig av erfarenheter och kunskap.
- Under 2018 skedde bland många av vårens aktiviteter en lyckad demonstrationsarena i Torsby med ca 1000 besökare i GDRs utomhustält under Rally Sweden. Det är ett internationellt och gränsöverskridande vinterrally, där sträckorna körs både i Sverige och Norge. Flera av de senaste miljöbilarna visades upp utanför tältet från billeverantörer i Norge och Sverige. GDR fick även låna en biogasbil från medfinansieraren 'Borlänge energi' i Dalarna som kördes ner av projektledaren i Region Gävleborg som bidrog till att sprida kunskap om biodrivmedel. GDR fick även låna en elbil av Torsby kommun som kördes dit av Näckåns Energi som bidrog med en demo-laddstolpe och expertkunskap kring el och laddinfrastruktur. Även vätgasbilen kördes dit av norska kollegor

som resulterade i stor uppmärksamhet och fotades flertalet tillfällen. GDRs närvaro bidrog med kunskap om olika alternativa drivmedel som kompletterar varandra. GDR visade att offentliga aktörer i Inre Skandinavien är engagerade inom hållbara transporter genom gränsregionalt samarbete. GDR hade ett välkomnade tält vilket bjöd in till mingel, nätverkande och informationsinhämtning.

- Genom att projektet har en gemensam webbplats och Facebook-sida bidrar projektet kontinuerligt till kunskapsutbyte över gränsen.
- Det har skapats ett nätverk för kunskapsutbyte mellan deltagande regioner (operativt ansvariga i respektive organisation, samarbetsaktörer, medfinansiärer och kommuner).

Utvärdering av GDR visar att det gränsregionala mervärde som genererats i projektet främst rör nätverk och samverkan på en allmän nivå. Enligt Kontigo's analysmodell för gränsregionalt mervärde behöver alla regioner arbeta mer med gemensam planering och genomförande av aktiviteter, för att få en djupare gränsöverskridande samverkan. Enligt utvärderaren innefattar det att regionerna – förutom att besöka eller delta på varandras aktiviteter – oftare planerar tillsammans och utför dem ihop i större utsträckning än vad som skett. Dock har några aktiviteter både planerats och genomförts ihop, exempelvis vätgas-studiebesöket i Tyskland och workshopen med alternativa drivmedel för lastbilsflottan, m.fl.

GDR har inneburit och bidragit till en levande diskussion kring utmaningar och möjligheter med en hållbar trafik över gränsen, med olika aktörer i Inre Skandinavien. GDR har därför skapat goda förutsättningar för ett framtida arbete med att överbrygga konkreta gränshinder, även om GDR i dagsläget inte nått hela vägen fram i detta avseende, enligt vad som framkommit av utvärderingen. Det finns därför utrymme att förbättra arbetet med att överbrygga konkreta gränshinder och därmed använda gränsen som en tydligare resurs. Dock har GDR kunnat bidra till kunskapsutbyte mellan deltagande regioner enligt utvärderingen.

8.1 Gränsregionala erfarenheter

Den gränsöverskridande kommunikationen inom GDR mellan de operativt ansvariga i Norge och Sverige har fungerat bra. Stora avstånd har kortats ner med hjälp av digital kommunikation som Slack, videokonferens via Skype, telefon, e-post och online-dokument som kan redigeras av flera personer samtidigt. Språkligt har det gått bra att skriva internt och externt, samt diskutera på både norska och svenska. Fysiska träffar har skett via projektmötet två gånger per år som roterat bland regionerna, samt operativt anställda har deltagit på GDRs olika aktiviteter i de olika regionerna, vilket resulterat i att bredda och fördjupa nätverket mellan de norska och svenska regionerna, med även öka förståelsen kunskapen om de olika regionerna.

Ytterligare erfarenheter att arbeta i en gränsöverskridande miljö är som tidigare nämnt – att kommuner kommit olika långt. Därför behöver ett projekt som GDR skapa sig en översikt genom att identifiera, kartlägga och förtydliga den lokala situationen. Kommuner kan utnyttja varandras likheter och olikheter i form av kunskapsutbyte inom hållbara transporter, vilket kan skapa ett bredare beslutsunderlag för respektive kommun. Det är av intresse att lära sig mer hur arbetsätten skiljer sig åt i Norge respektive i Sverige för att uppmärksamma för- och nackdelar med olika arbetssätt. Det poängteras i projektet att flera utåtriktade aktiviteter behövs för att synliggöra ett projekt, samt vikten av att regelbundet kommunicera allt som görs i projektet och dess resultat. Slutligen understryker delprojektledarna i regionerna vikten av att ha operativt arbete på plats hos kommunerna, samt ha en uppdaterad kontaktlista för att möjliggöra kunskapsutbyte mellan norska och svenska kommuner. Exempelvis om en kommun i Dalarna vill ha kontakt med en kommun i Hedmark, behövs ett dokument med sökord "elfordon"; "offentlig verksamhet"; "hemtjänst" ect för att snabbt få tag i rätt person inför en gränsöverskridande aktivitet.

Avslutningsvis, ett uppföljningsprojekt till GDR kommer ytterligare kunna fördjupa det gränsregionala samarbetet med flera gemensamma aktiviteter med målet att rasera gränshinder och få en integrerad helhet i projektet mellan regionerna, som tydligare utnyttjar regionernas olika resurser och expertområden över gränserna. Med erfarenhet från GDR går det även att förbättra rutiner med standardiserad dokumentation för regionerna vid överlämning och rapportering för att få en effektivare projektorganisation som sparar tid.

9 De horisontella kriterierna

Under projekttiden har man genomgående arbetat med Interreg-programmets horisontella kriterier: hållbar utveckling, jämställdhet, mångfald och integration.

För att uppnå kriteriet om hållbar utveckling använder GDR av digital teknik, olika hållbara transportsätt och hållbar fika vid representation. GDR omfattas av ett stort geografiskt område och därför har projektet till stor del använt sig av digitala möten. Projektet föreslår även digitala möten med externa aktörer för att undvika belastning på miljö, som också sparar tid och pengar.

GDRs medarbetare strävar att färdas kollektivt eller med cykel till möteslokaler. När det är svårt att färdas kollektivt till aktiviteter med tungt kommunikationsmaterial används exempelvis regionens el- eller gasbil. GDR har även använt sig av samåkning i en vätgasbil som projektet leasat på norsk sida. Vätgasbilen har haft bildekors/grafiskt tryck med projektet namn, Interreg Sverige-Norge-logotypen och största projektpartners. På detta sätt har det spridits kännedom om projektet, då bilen visats upp och körts igenom projektområdet utan att belasta miljön, eftersom den endast släpper ut vattenånga. Vid långväga resor (som medför övernattnig) inom projektområdet har GDR bokat en hybridbil (el/gas) via ramavtal och samåkt i denna, till exempelvis de obligatoriska projektmötena som varit två gånger per halvår, detta i komplement till vätgasbilen.

GDRs medarbetare har vid projektets aktiviteter haft en medvetenhet kring val av förtäring för att minska dess miljöbelastning. Vid längre möten där lunch eller fika ingår, har man efterfrågat exempelvis vegetariskt och/eller ekologiskt och/eller närproducerat. Under projektaktiviteten 'gränsöverskridande demonstrationsarena' med tältet på Rally Sweden i Torsby, valde GDR bort allt plastmaterial för fikaten, och bjöd på kakor tillverkade i GDRs projektområde med närproducerat skrädmjöl.

Projektets syfte är att bidra till hållbar utveckling i projektområdet genom att stödja övergången till en fossiloberoende fordonsflotta. GDR har därför strävat efter att påminna om andra transportsätt än bil, som kollektivtrafik, gång och cykel. Detta har gjorts regions- och gränsöverskridande genom: projektaktiviteter, i samverkan inom respektive region, tillsammans med andra regioner, samt i samarbete mellan andra Interreg-projekt t.ex. Hållbart resande i ett växande Värmland, Hela Gröna Vägen och Ecoinside ect.

För att uppnå kriteriet om jämställdhet arbetar GDR med olika metoder som finns samlade i Region Värmlands handbok i jämlik kommunikation som heter "Schyst!". GDRs kommunikationsmaterial som produceras internt av projektgruppen och av externa konsulter från ramavtal, granskas av huvudprojektledaren och kommunikatörerna. Text, illustrationer och bilder ska uppfylla projektets och organisationens krav på jämlik och inkluderande kommunikation.

Projektgruppen i GRD har under åren varit blandad avseende ålder och kön. I planeringen av konferenser, workshops och slutkonferensen eftersträvar projektet att talare och panel utgöras av lika andel män som kvinnor. Inbjudningar skickas ut till en blandad grupp. I planeringen av olika aktiviteter har GDR även tagit hänsyn till att innehållet attraherar både män och kvinnor liksom alla samhällskategorier. Genom att bjuda in allmänheten tillsammans med politiker och tjänstemän öppnas dörren för många olika grupper i samhället. Mingeltid vid eventen ger möjligheter till att bygga broar och skapa kontakter inom ämnesområdet.

Det senaste kommunikationsmaterialet som togs fram i slutet av 2017 i form av filmer och mässväggar var helt animerat med olika starka färger som rosa, gult och grönt för att attrahera en bredare publik.

För att nå kriterierna om mångfald och integration har GDR haft en medvetenhet i annonseringen i sociala medier och tryckt press för att nå människor med olika intressen för att sprida information om projektet och budskapet kring hållbara transporter med syftet att minska koldioxidutsläppen från personbilar. I de senaste filmerna som tagits fram för GDRs kommunikation är de olika animerade figurerna utan stereotypa föreställningar om könsroller och har varierade utseende och olika hudfärg.

Ett annat exempel är att medfinansiären NTF Värmland använder elbilar i sin undervisning för körskoleelever, samt vid halk-/riskkörningsövningar för arbetsplatser. På så vis får fler människor möjlighet att pröva elbilar. GDR har med samarbetsaktörer/expert, Länsstyrelsen (Klimatklivet) arrangerat träffar hos flera kommuner med en blandad publik bestående av offentliga tjänstepersoner/fastighetsföreningar/-bolag för att prata om laddinfrastruktur. Man har tryckt på vikten av att sätta upp laddstolpar i flerfamiljshus t.ex. hyreshus och på stora arbetsplatser, vilket underlättar för personer att låna/leasa/köpa elbil som inte bor i villa.

På norsk sida har GDR samverkat med Interreg-projektet Blue Move som spridit ett utbildningsmaterial om vätgas till några norska högstadieskolor. Genom att arbeta med olika skolor kan man nå tjejer och killar med varierad socioekonomisk bakgrund. Det togs även fram en pedagogisk film om vätgas för ungdomar ([se den här](#)). Denna har spridits på GDRs Facebooksida. Detta utbildningsmaterial som är på norska har skickats under 2018 till en kvinnlig tekniklärare på ett gymnasium i Karlstad som var intresserad av att sprida kunskap om vätgas och hållbara transporter.

GDR har samarbetat med flera aktörer att nå olika grupper med olika bakgrund för att medvetandegöra kring hållbara transporter. Exempelvis deltog GDR i en workshop under 2018 tillsammans med tjänstepersoner på lokal och regional nivå. NTF på nationell nivå utvecklar en app med ett spel, för att få fler barn att cykla mer och säkrare. GDR kunde bidra i diskussionen att t.ex. goda mobilitetsvanor minskar klimatpåverkan och utsläppen. Samt användningen av cykel-appen och tillhörande trafiksäkerhets-spel, tittades på utifrån ett mångfalds-, integrations- och jämställdhetsperspektiv. De horisontella kriterierna är en bra metod att

förmedla till andra för att kritiskt granska material från olika synvinklar, med målet att få en mer hållbar, inkluderande och rättvis helhet på saker.

Sammanfattningsvis har GDR arbetat genomgående med alla nämnda områden inom de horisontella kriterierna för Interreg Sverige-Norge-programmet under hela projektperioden. Här är ett urval från projektbeskrivningen:

- ✓ bidra til mindre anvendelse av fossile drivstoff for att minska koldioxidutsläppen från personbilar och öka användning av alternativa drivmedel
- ✓ kommunikasjonen rettes mot både kvinner og män. Prosjektet skal også arbeide for en jämn fördelning av män respektive kvinnor inom projektet og vid aktiviteter
- ✓ Region Värmlands handbok för jämlikhet og jämställdhet "Schyst" skall spridas og användas som hjälpmedel i arbetet med projektets kommunikation.
- ✓ öppen og inbjudande inställning för mångfaldsaspekter i projektets aktiviteter og mot berörda aktörer. Särskild hänsyn skall tas vid publikationer, rapporter, texter i webb, artiklar og filmproduktioner.

9.1 Hållbar tillväxt

GDRs projektaktiviteter har bidragit till att effektivisera hållbarhetsarbetet i flera kommuner. Exempelvis genom aktiviteten 'budkavlen' har 24 kommuner i projektområdet undertecknat att de ska arbeta med omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Budkavlen har resulterat i ett gemensamt gränsöverskridande mål för den framtida utvecklingen i projektområdet. Det är även ett sätt att synliggöra arbetet inom kommunen, inom regionen, och för att hämta inspiration från andra kommuner för att se hur de arbetar med frågor kring den egna fordonsflottan, ladd- och tankinfrastruktur för alternativa drivmedel.

Genom samverkan över kommungränserna kan det exempelvis underlätta arbetet för förtroendevalda och tjänstepersoner som arbetar med dessa frågor i den egna kommunen. Ökat kontaktnät i andra kommuner som delar med sig av kunskap och goda exemplen, kan ge bättre beslutsunderlag i arbetet mot en fossiloberoende fordonsflotta. I ett perspektiv av hållbar mobilitet behöver stora geografiska områden på den norska och svenska sidan knytas samman med tillgängliga målpunkter för laddstationer för elfordon, samt ett utbud av olika alternativa drivmedel som vätgas och biodrivmedel, så att det blir lättare att välja ett fordon som kan gå på fossilfritt drivmedel. GDR har arbetat aktivt med att uppmärksamma dessa drivmedel genom att arrangera och delta på aktiviteter, och via Facebook.

Åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken är nu lagstadgat i det nya klimatpolitiska ramverket. Bilresandet behöver bli hållbart utan att det får konsekvenser på miljön. Detta är i linje med GDRs huvudmål som projektet arbetat med för att skapa en attraktiv region. Enligt rapporten om framtidsscenarier för GDRs projektområde – kan en ökad efterfrågan på biodrivmedel även skapa nya affärsmöjligheter inom de regioner med stort inslag av skoglig ekonomi, vilket kan bidra till en hållbar tillväxt. Det nämns även att befolkningsökning och ekonomisk tillväxt tenderar att generera en ökad biltrafik. Samt i vissa områden i Inre Skandinavien med stora geografiska avstånd kommer bilen fortsätta vara invånarnas dominerande färdmedel, i synnerhet på landsbygden. Av denna anledning är GDR och ett uppföljningsprojekt till GDR relevant för att fortsätta arbeta med alternativa drivmedel, för att få en fossiloberoende fordonsflotta i komplement till att utveckla andra hållbara transportsätt, för att få ner koldioxidutsläppen.

Arbetet med hållbara transporter i projektområdet påverkas över tid av aspekter som ett projekt inte har rådighet över, som marknadens fordons- och drivmedelsutveckling, men också av skatter, subventioner, samt styrmedel – som ser olika ut i Norge och i Sverige. Likaså påverkas arbetet av lokala skillnader inom strategier och samhällsplanering som får betydelse för invånarnas färdmedelsval. GDRs arbete med att stötta kommunerna i deras process med att ta fram strategier för en fossiloberoende fordonsflotta, är en metod som hjälper till att påskynda omställningen, och som bidrar till en hållbar tillväxt för regionens kommuner och företag.

10 Information og kommunikasjon

Löpande och regelbunden informationsspridning har pågått om projektets arbete med Facebook-inlägg och webbnyheter om aktiviteter och omvärldsbevakning. Regelbundna nyhetsbrev har gått ut till medfinansiärer, intressenter och samarbetspartners för att informera om vad som hänt sedan sist och vad som är på gång.

Kommunikationsarbetet under projektets första år inleddes med att ta fram projektaffischen i A3-format. Därefter sammanställdes en grundlig kommunikationsplan för hela projektet inklusive budskap.

Kommunikationsplanen har regelbundet följts upp och GDR har arbetat löpande med planering och strategier av kommunikationen, både internt och externt. Internkommunikationen har varit en viktig del under projektets gång för att samordna vad som är på gång och vad som behöver göras, hur vi ska presentera logotyper etcetera.

Utifrån kommunikationsplanen infördes och etablerades ett internkommunikationsverktyg (Slack) som gjorde det möjligt att upprätthålla en löpande internkommunikation med chatt, planering och referat från möten med mera. Det fanns ett stort behov av detta då projektets medarbetare fanns på olika orter geografiskt. GDR införde också regelbundna möten via Skype, för att hålla internkommunikationen levande. En kommunikationsgrupp samordnades för att delta vid dessa möten en gång per vecka. Ansvaret för olika delar av kommunikationsarbetet delades också upp mellan parterna.

När det gäller den externa kommunikationen startade GDR upp sociala medier-kanaler: Facebook, Twitter och Instagram. En strategi togs fram för hur, när och vad som skulle publiceras i kanalerna. Ansvariga för de olika arbetspaketen blev tilldelade redaktörsrättigheter för att kunna verka som ambassadörer för sina respektive områden. Det startades även upp en Youtube-kanal. Efter att ha haft dessa konton igång under en tid, utvärderades vad som fungerade bäst. Beslut fattades om att avveckla Twitter och Instagram och bara fokusera på Facebook. På Facebook har GDR publicerat egna nyheter, inbjudningar och filmer men även omvärldsbevakning i form av nyheter och forskning som rör projektets ämnesområden.

GDR tog också fram ett grafiskt manér med typsnitt, färger, illustration med mera för att använda på webb, filmer, rollups, broschyrer och övriga trycksaker. Det togs fram mallar för powerpoint, word, rollups, nyhetsbrev, broschyr och film samt en fotograf anlätades för att ta fram ett bildmaterial för användning på webb och till trycksaker. GDR har därefter producerat broschyrer, informationsblad, inbjudningar, powerpoints, rollups och skyltar, vars budskap vi anpassat efter målgruppen. Allt har även gjort både i en svensk och norsk version.

Framtagande och utveckling av en egen webbplats startades upp i samarbete med en reklambyrå. Det resulterade i www.greendriveregion.com som också har domänerna www.greendriveregion.se och www.greendriveregion.no. Informationen på sidan togs fram både på svenska och norska inklusive en sida med en engelsk sammanfattning. På webben samlades också samtliga medfinansiärers logotyper. Informationen på webben har uppdaterats under projektets gång.

För att specifikt nå våra medfinansiärer med uppdateringar, nyheter och inbjudningar skapades ett nyhetsbrev som kontinuerligt skickades ut internt till projektmedlemmar samt medfinansiärer två gånger per år.

Film har varit en annan viktig del i kommunikationsmaterialet, som också var specifikt utpekad som ett av projektets uppdrag. Redan innan projektet officiellt startat togs en film fram om själva projektet. I samband med vätgaskonventet i Sandviken togs en film fram om vätgas och en större filmproduktion genomfördes i samarbete med Ord och Bild reklambyrå. Det resulterade i filmen "Familj testar elbil" som också spridits på Youtube, Facebook och vår webbplats. Vi har dessutom marknadsfört filmen i en annons via Facebook. Ett filmklipp gjordes tillsammans med Karlstads El- och Stadsnät, som bestod av en intervju med fokus på el. Under isbaneloppet som projektet arrangerade i Gudbrandsdalen den 20 januari 2017, togs också en film fram som spridits på Youtube, Facebook samt finns på Green Drive Regions webbplats. Tillsammans med reklambyrån Liljedal Communication genomförde vi en digital kampanj som riktade sig mot allmänheten. Kampanjen bestod av tre korta animerade filmer och publicerades på vår webb, Facebook och Youtube. Samtliga av våra filmer finns att se på vår webb samt på vår Youtube-kanal.

Budkavlen var en av projektets huvudsakliga aktiviteter. Budkavlen fungerade som en form av informationsturné om fossiloberoende drivmedel och om projektet Green Drive Region. Planering och genomförande av budkavlen prioriterades under projektets gång. Tanken var att låta budkavlen turnera i ett av projektområdena åt gången. Den startade i Lilleström i november 2015. Därefter följde Dalarna och så vidare. En specifik kommunikationsplan för budkavlen togs också fram. GDR tryckte upp skyltar samt ett särskilt budkavle-dokument som signerades av deltagarna i kommunerna. Projektet har även anordnat ett flertal informationsdagar och övriga arrangemang.

Kommunikation gentemot allmänheten & EU:s Interreg Sverige Norge-logotype

Allt material GDR har tagit fram inom ramen för projektet har förutom projektets egen logotyp även haft Interregs logotype och övriga medfinansiärers logotyper. Detta för att säkerställa att det är tydligt vilka som finansierat Green Drive Region. Detta gäller även vår webbplats och våra sociala medie-kanaler. På www.greendriveregion.com finns tydligt

beskrivet om projektet och vad Interreg Sverige-Norge är samt att programmet finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden.

På samtliga av GDR aktiviteter har projektledarna/medarbetarna tagit med broschyrer, rollups, infoblad och så vidare, dels för att sprida information om projektets verksamhet men också för att visa av vilka vi fått finansieringsstöd ifrån. Projektet har varit med som deltagare vid ett flertal seminarier, konferenser och mässor och visat upp projektet på plats och bland annat delat ut broschyrer. Filmerna som tagits fram har ju också varit en viktig del i arbetet med att sprida information om projektets verksamhet.

Aktiviteter som kommunicerats via webbnyheter, Facebook med mera har varit (i urval): budkavlen, informationsdagar och workshops i kommunerna, HVO-dag i Karlstad, elbilds dag i Mora, isbanelopp i Gudbrandsdalen och informationsdag på Värmlands trafikcenter. Inför budkavlen i Dalarna deltog en av projektets medarbetare i en radiointervju med Radio Siljan. GDR tog även kontakt med alla medfinansiärers kommunikatörer för att de skulle sprida informationen om projektet och budkavlen vidare i deras kanaler.

För att sprida kännedom till allmänheten har kommunikationen följt upp alla aktiviteter i projektet som har haft ett allmänt externt intresse. Inför en aktivitet har GDR kommunicerat detta via nyheter som publicerats på webb och Facebook samt via nyhetsbrev. GDR har skickat ut inbjudningar per e-post i projektets nätverk av olika aktörer, marknadsfört annonser på Facebook och skickat ut pressmeddelanden vid flera tillfällen, till exempel inför budkavlen. I samband med olika utåtriktade aktiviteter har GDR i vissa fall även annonserat i dagspress samt i lokala nyhetsblad.

Allmänheten har nåtts av inbjudningar via sociala medier och dagspress. I samtliga annonser har det tydligt framgått vilken som har varit avsändare med Green Drive Region och Interreg-logotypen samt projektets största medfinansiärers logotyper.

Exempel på aktiviteter som allmänheten nåtts:

- Projektet leasade en bränslecellsbil som stripades (bildekaler) med alla loggor, inklusive Interregs logga. Bland annat visades bilen upp på Interreg Sverige-Norges konferens den 10 maj 2017. Den visades även upp vid ett flertal andra tillfällen, till exempel på informationsdagen på Värmlands trafikcenter, för att sprida information om vätgas som drivmedel.
- Kunnskapsbyen Lillestrøm och Energiråd Innlandet genomförde Green Drive Region "Road trip 2017" med visning och provkörning av fossilfria bilar. Detta lyftes i en nyhet.
- Green Drive Region arrangerade tillsammans med Region Värmlands Brysselkontor ett frukostmöte i Bryssel under The European Week of Regions and Cities, då ett femtiotal personer från olika länders regioner kom för att lyssna. I samband med frukostmötet hade också ett informationsblad om GDR-projektet tagits fram på engelska. Information om frukostmötet spreds via en inbjudan och en nyhet.

- Projektet har samarbetat med Region Värmland kring information om en elbil och två gasbilar som Region Värmland har i sin bilpool. En presentation för medarbetare internt genomfördes för att sprida mer kunskap om projektet och hur och varför man använder bilarna, i synnerhet elbilen.
- Green Drive Region var på plats på Svenska Rallyt under tre dagar. I vårt tält pratade vi fossilfria drivmedel, visade exempel på el-, vätgas- och biogasbilar och delade ut reflexvästar. Intresset var mycket stort – runt tusen personer stannade till hos oss och många ville veta mer.
- Green Drive Region firade Europadagen tillsammans med andra projekt som finansierats med EU-medel. Dagen arrangerades av Karlstads kommun och var ett välbesökt event i central Karlstad i Mitt-i-City-gallerian. Besökarna bjöds på tårta och kaffe som Karlstads kommun stod för. Det fanns möjlighet att prata med GDR om projektet och alternativa drivmedel. Vi nådde kvinnor och män från olika nationaliteter och olika åldrar.

11 Forankring GDR og ny projesktidé

Efter dialog med aktører inom Interregs projektområde 'Inre Skandinavien' kommer följande regioner fortsätta med ett uppföljningsprojekt till Green Drive Region efter projekttiden: Värmland, Akershus och Hedmark.

Under sommaren och våren 2018 är ansvariga strateger och sakkunniga inom dessa organisationer i regelbunden dialog med varandra och med Interreg Sverige-Norge för att arbeta fram ett nytt projekt inom insatsområdet nummer två inom hållbara transporter. En projektbeskrivning håller på att skrivas fram, och i korta drag har den följande övergripande mål, arbetspaket och effekt (med reservation för ev. ändringar):

Det överordnade målet i uppföljningsprojektet er å legge et godt grunnlag for at grenseoverskridende transporter skal kunne gjøres med bruk av fossilfritt drivstoff. Prosjektets arbeid for å nå dette målet er organisert i ulike arbeidspakker (WP):

WP1. Prosjektledelse. Prosjekteiere, styringsgruppe, prosjektgruppe

WP2. Kommunikasjon. Utadrettet virksomhet, Informasjonsarbeid, medvirkning

WP3. Persontransport.

WP4. Nyttetransport.

WP5. Interregional plattform / offentlige aktørers rolle.

Delmål

- WP2: Ny kunnskap og økt forståelse for behov og muligheter for fossilfrie person- og nyttetransporter.
- WP3. Økt samarbeid mellom kommuner og næringsliv for å redusere utslipp fra persontransport.
- WP4: Økt involvering fra transportnæringen for å redusere utslipp fra nyttetransport
- WP5: Økt kunnskap blant offentlige aktører og etablering av et grenseoverskridende nettverk som skal bidra til bedre tilrettelegging for fossilfrie transporter over grensen og i kommunene

Effekter

Den viktigste effekten av prosjektet vil være at transporter over grensen kan skje med fossilfrie drivstoff. Dette kommer som en følge av at kommuner, fylker og regioner får økt kompetanse om hvordan man kan legge til rette for fossilfri transport, samt styrker sitt samarbeid om dette ved at det etableres en arena for økt samarbeid mellom de offentlige aktørene. Samspillet mellom det offentlige og private aktører er også vesentlig for at denne effekten skal oppnås. Prosjektets arbeid for dette og for at transportnæringen gjennomfører tiltak for å omstille til bruk av fossilfrie drivstoff er således også viktig.

Implementering av arbeidet etter GDRs projektavslut i regionerna

Gävleborg som ligger utanför Interregs projektområde, gjorde en tilläggsansökan till GDR 2015-2018 – de har skapat en Samverkansgrupp inom hållbara transporter. Gruppen kommer arbeta vidare med att integrera GDRs arbete för att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken i regionen, genom att arbeta med omställningen till en forsiloberoende fordonsflotta och med strategier kring olika alternativa drivmedel och dess infrastruktur. Under GDRs projekttid visade sig var många instanser/organisationer i Gävleborg som på olika sätt – men med likande målbild – arbetade med hållbara transporter. Genom samverkan i denna arbetsgrupp verkar nu dessa organisationer tillsammans i regionen: Länsstyrelsen (Klimatklivet), Högskolan i Gävleborg (Ratt-X, forskningsprojekt om olika drivmedel), BiodrivMitt, Region Gävleborg (Ekocenter). Processen med att stötta kommunernas strategiarbete fortsätter, liksom arbetet med kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte. Innan GDR avslutades skickades det ut en enkät till alla kommuner i Gävleborg för att få en nulägesanalys. Denna information ger Samverkansgruppen en översikt hur långt respektive kommun har kommit i arbetet med omställningen till fossilfria transporter.

I Dalarna finns det en efterfrågan från kommuner och Länsstyrelsen i Dalarna av att fortsätta det arbete som påbörjats med kommunernas fordonsstrategier. Kommunerna har fått bra inspiration och satt igång processer och/eller fått fart på befintliga processer med hjälp av GDRs projektledare och samverkansaktörer. Det har skrivits en idé till ett projektutkast gällande fordonsstrategier som är producerat i samråd med Länsstyrelsen i Dalarna. Flera mindre kommuner i Dalarna har efterfrågat behov av hjälp. Erfarenheterna från GDR är att utveckla informationsinsatserna kring hållbara transporter, så att dessa är integrerade i både en handlingsplan och det operativa arbete ett projekt gör ute hos kommunerna. Kopplingen mellan dessa delar behövs för att få effektiva seminarier som ger effekter i arbetet mot en fossiloberoende fordonsflotta. En förutsättning är att det finns en person/personer som efter kompetensutvecklande seminarier arbetar vidare med frågor/insatser i sin respektive kommun.

Utslipp fra transportsektoren er fortsatt en stor utfordring i både Akershus og Hedmark. Mye har skjedd innenfor utbredelsen av elbiler, men mye gjenstår fortsatt, både innenfor infrastruktur og i bilparken. Dette gjelder også spesielt for hydrogenbilene, der utbredelsen er kommet kortere. I tillegg begynner det å åpenbare seg muligheter innenfor nyttetransporten som også er en betydelig utslippskilde og denne regionen kan være en foregangregion for å finne gode løsninger innenfor dette segmentet.

GDR Värmland och Kunskapsbyen Lillestrøm (GDR Akershus) har regelbundet arbetsmöten online, gällande gränsöverskridande samarbete och fortsättningsprojekt till GDR inom hållbara transporter. Regionerna har även deltagit på ett arbetsmöte med Interreg-projektet 'Hela Gröna Vägen' kring framtid. GDR Värmland har även haft avstämningar med det EU-finansierade projektet 'Hållbart resande i ett växande Värmland', samt tillsammans deltagit på olika utåtriktade aktiviteter i Värmland. Med hjälp av ansvariga strateger har dessa projekt diskuterat en framtida samverkan med ett uppföljningsprojekt till GDR. Dialog har förts under våren 2018 om innehåll, exempelvis behov i regionerna och hur projekten kan komplettera varandra, samt vilka framgångsrika modeller och metoder som kan återanvändas. Avsikten är att arbeta vidare med att öka takten i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta i ett Interregsamarbete Sverige-Norge. Projektansökan går upp till beslut under hösten 2018.

12 Aktiviteter og økonomi

Här följer beslutade aktiviteter enligt GDRs projektbeskrivning som har genomförts utanför det geografiska projektområdet Inre Skandinavien:

- Presentera GDR-projektet i Bryssel, kommunikationsaktivitet i 2017, WP 4, nr 4.7. Total kostnad: ca 12 000 SEK exklusive personalkostnader och kostnad för planeringstid för GDR Värmland tillsammans med Brysselkontoret.
- Studiebesök Hannover, vätgasaktivitet i 2018, WP 3, nr 3.4. Svensk sida: ca 37 000 SEK exklusive personalkostnader och kostnad för planeringstid för GDR Värmland tillsammans med GDR Akershus; norsk projektgrupp hade egna utgifter på: 6860,39 NOK (olika reskostnader för dem själva och deltagare).
- Isbankörning, el- och vätgasaktivitet i 2017. WP1 og WP3. Total kostnad: 42 137,15 NOK.

Alla beslutade aktiviteter i enligt med projektbeskrivningen har genomförts, trots vakanser i perioder i projektområdet.

Med anledningen avvikelse från budget för en av aktiviteterna ovan. Det var svårt att få deltagare med till studiebesöket på Hannover Messe i Tyskland, för vätgas och bränslecells-aktiviteten. Dock var alla kommuner, regioner samt drivmedelsaktörer i dessa områden som var utpekade som målpunkter för vätgasstation i förstudien, inbjudna att följa med. Därav blev studiebesöket i Tyskland betydligt billigare än beräknat mot budget i projektbeskrivningen.

Projektet gick under budget för hela projektperioden. Planerade aktiviteter och köp av tjänst har blivit billigare än budgeterat främst genom bra upphandlingar. Personalkostnaderna gick även under budget främst pga. att GDR har haft vakanser i samtliga tre regioner på svensk sida under olika perioder och har alltså inte haft full bemanning under projektperioden.

Budsjettet på norsk side har hengt noe etter skjemaet pga. utfordringer hos enkelte av partnerne. Det har vært interne utfordringer med bemanning og oppsigelser som har vært hovedårsak til dette. Prosessene har dermed ikke blitt forankret godt nok for videre arbeid. Men prosjektet har kommet i mål til slutt.

13 Referenser

GDR Projekt-utvärdering (Kontigo, 2018)

Förstudien för Vätgas i GDR (Sweco, 2017)

GDR Framtidsscenarier (Attityd, skriven av Fredrick Holm, 2018)

Projektledaren i Gävleborg har tagit hjälp av ABCD-metoden i kommunernas strategiarbetet, ("Det naturliga steget", Karl-Henrik Robért)

14 Bilagor

Green Drive Region i Media

Samling för fossilfritt län	☐ Hudiksvalls Tidning	2018-05-24
Samling för fossilfritt Gävleborg - långsiktiga lösningar efterlystes	🌐 Hela Hälsingland Premium	2018-05-23
Välkommen till "Tillsammans för miljön!	🌐 Hudiksvalls kommun	2018-05-03
Stort intresse för fossilfria drivmedel på Rally Sweden	🌐 Region Värmland	2018-02-21
Vilken råvara ska framtiden bilar köras på?	🌐 Hela Hälsingland	2017-10-27
Vilken råvara ska bilarna köras på?	☐ Ljusdals-Posten	2017-10-27
Framtidens bilar i Edsbyn	☐ Ljusnan	2017-10-19
Framtidens bilar på genomresa i Edsbyn: "Det här är framtiden"	🌐 Hela Hälsingland Premium	2017-10-18
Region Gävleborg manar till kamp mot bensinen	☐ Söderhamns-Kuriren	2017-10-16
Region Gävleborg vill få med Söderhamn i kampen mot bensin: "Kriget ska vara mot de fossila bränslena"	🌐 Hela Hälsingland Premium	2017-10-12
Bilköpare vill veta mer om det bästa miljövalet	☐ Hudiksvalls Tidning	2017-10-12
Dalarna laddar med hjälp av Sveriges bästa elbilskommun	☐ Dala-Demokraten	2017-10-12
Dalarna laddar med hjälp av Sveriges bästa elbilskommun	🌐 Dala-Demokraten Premium	2017-10-11
Bilköpare vill veta mer om bästa miljöval - bilhandlare osäkra: "Vätgas är nog framtiden"	🌐 Hela Hälsingland Premium	2017-10-10
Kan vi bli oberoende av fossila drivmedel?	🌐 Bollnäs kommun	2017-10-10
Så undviks fossila bränslen	🌐 Ljusdals kommun	2017-10-04
Klimatmiljoner till Torsby	☐ Länstidningen Värmlandsbygden	2017-05-05
Fördom hinder för elbilar?	🌐 Dalabygden	2017-04-07
Samarbete för mer fossilfri vägtrafik	☐ Länstidningen Värmlandsbygden	2016-12-02
För mer fossilfri vägtrafik	🌐 Länstidningen Värmlandsbygden	2016-12-01
Vilken råvara ska bilarna köras på?	☐ Ljusnan	2017-10-27
MÖTEN I NÄRINGSLIVET	☐ Värmlands Affärer	2016-11-25
För grönare trafik i Sunne	☐ Fryksdalsbygden	2016-11-25
För grönare trafik i Sunne	🌐 Nya Wermlands-Tidningen	2016-11-24

Vill jobba för en fossiloberoende fordonsflotta i Sunne	🌐 Sunne kommun	2016-11-23
Sunne skriver på för fossilfritt	🌐 SVT Nyheter Värmland	2016-11-23
Green drive regions budkavel - nu kommer den till Torsby	🌐 Torsby kommun	2016-11-21
Forshaga har skrivit under budkavlen	📄 Värmlands Folkblad	2016-11-19
Sunne skriver på för att öka andelen fossiloberoende fordon i kommunen	🌐 MyNewsdesk	2016-11-18
Forshaga var först ut i Värmland att skriva under budkavlen från Green Drive Region	🌐 Forshaga kommun	2016-11-15
Inget "grått" vardagsliv här inte	🌐 Nya Wermlands-Tidningen	2016-11-14
Inget "grått" vardagsliv här inte	📄 Nya Wermlands-Tidningen	2016-11-14
Välkommen på årets Vardagslivs-mässa!	🌐 Forshaga kommun	2016-11-09
24/10: Tuff konkurrens när Gröna Bilister utser Miljöbästa Bil 2017	🌐 Gröna Bilister	2016-10-24
Tuff konkurrens när Gröna Bilister utser Miljöbästa Bil 2017	🌐 Klimatsmart	2016-10-24
Tuff konkurrens när Gröna Bilister utser Miljöbästa Bil 2017	🌐 MyNewsdesk	2016-10-24
Vätgaskonvent i Sandviken	🌐 Sandviken kommun	2016-09-12
Samarbetar för grönt drivmedel	📄 Karlstads Tidningen	2016-09-01
Green Drive Region	📄 Ljusnan	2016-08-25
Mittia Gårdsbruk 26-27 augusti i Ljusdal	📄 Ljusnan	2016-08-25
Mittia Gårdsbruk 26-27 augusti i Ljusdal	📄 Hudiksvalls Tidning	2016-08-24
Green Drive Region	📄 Ljusdals-Posten	2016-08-24
Green Drive Region	📄 Hudiksvalls Tidning	2016-08-24
Mora skaffar gröna bilar	📄 Mora Tidning	2016-05-16
Mora med på vägen till fossiloberoende fordonsflotta 2030	🌐 Mora kommun	2016-05-13
Moramässan välkomnar för andra året i rad	📄 Mora Tidning	2016-05-13
Moramässan välkomnar för andra året	🌐 Dalademokraten	2016-05-10
Moramässan välkomnar för andra året	🌐 Dalarnas Tidningar	2016-05-10
Provkör elbil på MoraMässan!	🌐 Mora kommun	2016-05-09
Kommunen skrev på budkavle för grönare biltrafik	🌐 Vansbro kommun	2016-05-01
Green Drive Regions budkavle kommer till Vansbro	🌐 Vansbro kommun	2016-04-27
Green Drive Region	🌐 Radio Siljan	2016-04-27
Det händer i dag	🌐 Gefle Dagblad Premium	2016-04-13
i dag onsdag	📄 Arbetarbladet	2016-04-13
GÄVLE Arrangemang GASTA	📄 Gefle Dagblad	2016-04-13
Kommunen är med i projektet Green Drive Region	🌐 Ljusdals kommun	2016-02-19
Kommunen är med i projektet Green Drive Region	🌐 Bollnäs kommun	2016-02-17
Ludvika kommun jobbar för mer miljövänlig körning -som del av Green Drive Region	🌐 Ludvika kommun	2016-02-17
Så söker du stöd till laddstolpar för elbilar- Informationsträff	🌐 Länsstyrelsen Dalarnas län	2015-12-16
Nu kommer elbilsrevolutionen!	🌐 Vansbro kommun	2015-11-06
Blev pampig invigning av laddare för eldrivna bilar	📄 Ljusnan	2015-09-19
Elbilar för miljöns skull - nu invigs elbilar	🌐 MyNewsdesk	2015-09-18
Elbilar för miljöns skull - nu invigs laddstolpar	🌐 Bollnäs kommun	2015-09-18
Samverkan kring drivmedel och infrastruktur	📄 Söderhamns-Kuriren	2015-09-12
Samverkan kring drivmedel och infrastruktur	📄 Ljusdals-Posten	2015-09-12
Miljoner till EU-projekt	📄 Värmlands Affärer	2015-05-29

Grönt ljus för Green Drive Region	🌐 Borlänge kommun	2015-05-21
EU-stöd för miljöprojekt	📄 Borlänge Tidning	2015-05-20
EU-stöd för miljöprojekt	📄 Nya Ludvika Tidning	2015-05-20
EU-stöd för miljöprojekt	📄 Falu Kuriren	2015-05-20
EU-stöd för miljöprojekt	📄 Södra Dalarnes Tidning	2015-05-20
EU-stöd för gräns överskridande grönt samarbete	🌐 Dalarnas Tidningar	2015-05-18
Med målet att minska dom...	🌐 Sveriges Radio Dalarna	2015-05-18
GRÖNT LJUS FÖR GREEN DRIVE REGION	🌐 Webfinansier	2015-05-18
Dala Energi AB (publ): GRÖNT LJUS FÖR GREEN DRIVE REGION	🌐 Affärsvärlden	2015-05-18
GRÖNT LJUS FÖR GREEN DRIVE REGION	🌐 Presskontakt.se	2015-05-18
GRÖNT LJUS FÖR GREEN DRIVE REGION	🌐 Cision Wire	2015-05-18
GRÖNT LJUS FÖR GREEN DRIVE REGION	📄 Cisionwire	2015-05-18
Miljöprojekt får nio miljoner från EU	🌐 Värmlands Folkblad	2015-05-15
Miljöprojekt får nio miljoner från EU	📄 Värmlands Folkblad	2015-05-15
Grönt ljus för Greene Drive Region.	📄 SR P4 Värmland	2015-05-13
GRÖNT LJUS FÖR GREEN DRIVE REGION	🌐 Region Värmland	2015-05-12
Beslut om EU-medel	🌐 Region Värmland	2015-04-30
Fem miljoner till miljöprojekt	📄 Dala-Demokraten	2015-03-13
Fem miljoner till miljöprojekt	🌐 Dalademokraten	2015-03-12
Klubbat av arbetsutskottet Region Dalarnas arbetsutskott hade sammanträde 11 mars. Gränslöst entreprenörskap Region Dalarna har beviljat 900 000 kronor till projektet Grä...	🌐 Region Dalarna	2015-03-12
Vill se fler elbilar	📄 Arvika Nyheter	2015-02-04
Vill se gröna transporter	📄 Nya Wermlands-Tidningen	2015-02-02
Vill se gröna transporter	🌐 Nya Wermlands-Tidningen Plus	2015-02-01
Eidsberg kommune positiv til hydrogen	📄 Smaalenenes Avis	2017-09-12
Ønsker hydrogen velkommen	📄 Varingen	2017-08-23
Grønn info-tur	📄 Indre Akershus Blad	2017-08-21
Kan bli hydrogenstasjon på Tynset	📄 Arbeidets Rett	2017-07-10
Vil legge drivstoffstasjon for hydrogenbiler i Eidsberg	🌐 Smaalenenes Avis Pluss	2017-07-05
Kan bli hydrogenstasjon på Tynset	🌐 Arbeidets Rett Pluss	2017-07-05
- Bjørkelangen vil kutte Kongsvinger-kø	🌐 Indre Akershus Blad	2017-02-20
Elbileksplosjon på Romerike	🌐 Romerikes Blad Pluss	2016-09-30
Elbileksplosjon på Romerike	📄 Romerikes Blad	2016-09-29
Tolga legger til rette for bruk av el-biler	📄 Arbeidets Rett	2016-02-01
Flere ladere på vei	📄 Hamar Dagblad	2016-01-21
Ønsker å redusere CO2-utslippet med 150 000 tonn årlig	🌐 Hedmark fylkeskommune	2016-01-19
- Bilistene bør betale for lading	🌐 Hamar Arbeiderblad	2016-01-15
Bygger ut ladenettet for elbil	🌐 Hamar Dagblad	2016-01-14
Norsk oppstart for Green Drive Region	🌐 VVS Aktuelt	2015-12-08
Miljøhjelp til kommunene	📄 Romerikes Blad	2015-11-05
Konferanse om fossil transport	📄 Indre Akershus Blad	2015-11-04
Fylkesmannen i ebilløp	🌐 Fylkesmannen i Oppland	2015-08-27
Hedmark knuste Oppland	🌐 Østlendingen	2015-08-24
Nye Interreg-prosjekter for 130 millioner kroner	🌐 Hedmark fylkeskommune	2015-05-18

KÄLLA: Mediarkivet databas BIBSAM. Sökord: "GREEN DRIVE REGION" i svensk/norsk och utländsk media under perioden 2015-07-01–2018-06-30.

Tillegg til uttag 2018-06-27 frå BIBSAM (ovan)

170209 Ga bann gass på glatta med klimabiler _ Interreg.no
170420 Kort vei til god hydrogendekning _ Interreg.no
170424 Store muligheter for grønt transportskifte i kommunene _
Interreg.no
170622 Framtidas transportløsninger _ Romerikes Blad
170710 Sprengte rekkeviddegrensen for hydrogenbil _ Kunnskapsbyen
170817 Ruller ut utslippsfrie biler _ Interreg.no
170908 Tror på elektriske fly i 2025 _ Romerikes Blad
180112 Satsar mot fossilfritt_Dalabygden (intervju med Anette Edsvik,
Prosjektledare för GDR-Dalarna
180609 De sørger for grønnere Byfest med unikt solcelle-tre _ Romerikes
Blad
180621 El-, hydrogen- og biogassbiler er best for klimaet _ Interreg.no

Inlägg på GDRs Facebook-sida

ca 360st: 2015-07-01–2018-07-31.