

# Projektutvärdering slutrapport – Löpande utvärdering



## Mall för projektutvärdering slutrapport – löpande utvärdering

### Vad ska rapporten innehålla?

Rapporten ska ge en tydlig bild av projektets inriktning och verksamhet samt ett analytiskt resonemang kring resultaten och sammanfattande slutsatser och rekommendationer. Målgruppen är personer som inte har tidigare kunskap om projektet. Frågorna under respektive del i mallen behöver inte besvaras punktvis. Välj ut de frågor som är relevanta för projektet och skriv en text som sammantaget besvarar frågorna inom respektive område. Notera vilka frågor som utelämnats och motivera detta. Liknande information, men med olika fördjupningsgrad eller tyngdpunkt, kan behöva anges inom flera områden. Referenser mellan olika områden i rapporten bör bara användas i undantagsfall.

### Vem ansvarar för rapportens innehåll och kvalitet?

För rapportens innehåll ansvarar den upphandlade löpande utvärderaren. Grundläggande kravet utifrån mallen är Tillväxtverkets riktlinjer för projektutvärdering (3P och 3N). Det är fullt möjligt att projektet i sin upphandling har ställt ytterligare krav på projektutvärderaren, inklusive krav på rapportering. I sådana fall bör mallen ses som ett komplement till vad som avtalats och inte som en ersättning.

**När ska rapporten lämnas in?** Utkast till utvärderingsrapport av god kvalitet ska lämnas in senast 6 veckor innan projektets slut.

**Hur lämnar jag in rapporten?** Ifylld rapport bifogas som fil (pdf) i Min ansökan under rubriken "Slutrapport".

**Frågor?** Vänligen kontakta projektets handläggare.

## 1. Grundinformation

|  |   |
|--|---|
| Projektnamn                                    | Ärende-ID                                   |
| Stolpe in för Stad och Land Mellersta Norrland | 20201718                                    |
| Stödmottagare                                  | Organisationsnummer                         |
| Biofuel Region Bfr AB                          | 556664-1592                                 |
| Projektets startdatum                          | Projektets slutdatum                        |
| 2018-08-01                                     | 2023-10-31                                  |
| Projektets totala budget                       | Budget för utvärdering (enligt upphandling) |
| 11 400 907 SEK                                 | 275 000 SEK                                 |

## 2. Utvärderingens upplägg och genomförande

Redogör för projektutvärderingens upplägg och genomförande.

- När påbörjades utvärderingen?
- Ange tid för utvärdering
- Beskriv metoder i genomförandet
- Beskriv utförligt samt kommentera former för dialog och rapportering. Hur har utvärderingen fungerat som ett stödjande bollplank i genomförandet av projektet?

## INTRODUKTION OCH SAMMANFATTNING

Projekt Stolpe in Stad och Land Mellersta Norrland, vidare benämnt SiSLMN, beviljades stöd inom Regionalfonden Mellersta Norrland, insatsområdet: *Att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer*. Projektet bygger vidare på två förstudier samt erfarenheter från systerprojektet Stolpe in Stad och Land Övre Norrland kombinerat med den stora erfarenhet och kunskap inom området som de båda projektparterna besitter.

### Projektkonstellationen

Projektet SiSLMN drevs av projektägaren BioFuel Region tillsammans med samverkansparten Energikontoret hos Region Jämtland Härjedalen. Projektets operativa drift och samverkan har fungerat väl. Parterna har kompletterat varandra bra utifrån BioFuels fokus på sakområdet och snabbfothet tillsammans med Energikontoret och Region Jämtland Härjedalens regionala mandat och storlek som en offentlig aktör. Projektgruppen har kombinerat god sakkunskap med ett väl anpassat arbetssätt samt haft förmåga att kontinuerligt driva arbetet framåt både individuellt och i grupp. Något som syns när det gäller värdeskapande hos målgruppen och samverkande aktörer.

### Projekt mål

SiSLMN:s mål var att förbättra förutsättningarna för laddbara bilar så att fler små och medelstora företag i Mellersta Norrland kan dra nytta av elbilsutvecklingen genom effektivare transporter, locka kunder genom att erbjuda laddning eller sälja laddrelaterade tjänster.

### Resultat och värdeskapande

Projekt SiSLMN har bidragit till att det idag finns fler och mer tillgänglighetsanpassade snabbbladdare i Jämtlands och Västernorrlands län och att den regionala laddinfrastrukturen är bättre. Det är ett projekt som varit pådrivande och stöttande med ett tydligt fokus på att överbrygga glapp och hinder genom information och kunskap samt nätverkande och samverkan. Projektets aktiviteter har mycket väl passat målgruppens behov och förutsättningar.

Tre resultat som SiSLMN har åstadkommit är:

### Stöttande och pådrivande för områdets nyckelaktörer

- Mottagarna av stödet har upplevt en stor praktiskt nytta. De har fått tillgång till kunskap och nätverk samt ett kvalificerat bollplank genom projektet. De har kunnat göra bättre event som nått fler aktörer, drivit på utvecklingen hos sin organisation, haft ett mer uthålligt fokus på el-transport-, laddplats- och laddinfrastrukturfrågorna och påskyndat arbetet inom sitt tematiska eller geografiska område med bättre kvalitet.

### ***Bidragit till mer tillgänglig laddning***

- SiSLMN har systematiskt och uthålligt genomfört insatser gällande tillgänglig laddning för elbilar, vilket var eftersatt ett område regionalt och nationellt. Arbetet har skett både praktiskt och strategiskt. SiSLMN har påverkat utformningen av ett antal nyetablerade snabbbladdare samt bidragit till nationella tillgänglighetskrav vid stöd till snabbbladdare och nått ut med riktlinjer via nätverk och offentliga aktörer. Kunskap har även spridits internationellt.

### ***Drivit och utformat "pådrivande och uthålliga matchmakingprocesser" för utbyggnad av laddinfrastruktur på platser i glesa områden***

- SiSLMN har bidragit med en kombination av relevant sakkunskap och nätverk tillsammans med ett uthålligt och lyhört processtöd för utökad laddinfrastruktur i glesare områden i regionen. Ett arbetssätt som både haft ett regionalt perspektiv och inkluderat lokalt arbete på plats med berörda aktörer, så som markägare, tillståndsgivare, elleverantörer, den framtida driftaktören m.fl. samt externt och nationellt med finansiärer. SiSLMN har varit med som ett stöd över tid med praktisk kunskap om kritiska faktorer under hela processen. Långsiktighet och uthållighet har varit en framgångsfaktor i SiSLMN.

### **Hållbarhetsdrivet projekt**

Fokus för SiSLMN:s hållbarhetsarbete var *miljöperspektivet*, där projektet skulle bidra till "en utvecklad laddinfrastruktur" i Mellersta Norrland. Ur perspektivet *social hållbarhet* bidrog projektet till att fler i regionen får möjlighet att köra en el-bil genom en påskyndad utbyggnad av snabbbladdare även i glesa områden. En stor och aktiv del i arbetet för social hållbarhet har varit direkta insatser för att göra den publika laddningen mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer, vilket även kommer många andra till nytta då laddningen utformas för att bli tillgänglig för alla. Tillgänglighetsarbetet kom också att bli en dörröppnare och hävstång i projektarbetet. Genom ett kontinuerligt och målmedvetet arbete med dialog, tester och utvecklingsarbete i praktiken samt spridningsinsatser och påverkansarbete blev projektet (och medarbetarna) inbjudna att delta i sammanhang som de sannolikt annars inte hade blivit. Något som har gett ett stort genomslag. Många aktörer har efterfrågat kunskap och lösningar men haft svårt att agera själva och därmed har SiSLMN bjudits in till fler sammanhang, synliggjorts mer och kunnat förmedla kunskap och påverka. Hållbarhetsaspekter har kommunicerats och i praktiken använts som en hävstång för att bättre uppnå projektets mål.

### **Förlängning och utveckling**

Projektet har förlängts två gånger och utökats från 39 månader till totalt 63 månader. Under denna tid har det hänt väldigt mycket i projektområdet, både gällande medvetenhet och kunskap om elbilar i samhället samt nationella investeringsstöd som kommit och gått (samt en global pandemi). En av projektets framgångsfaktorer var utformningen av projektmål och aktiviteter med fokus på ett behovsanpassat stöd snarare än "kvantitativa sluttillstånd". Detta medförde att projektet kunde anpassas efter utvecklingen i samhället och hela tiden möta behoven på det sätt som passade målgruppen. SiSLMN har på ett framgångsrikt sätt lyckats möta behov i regionen med fokus på "där stödet gör skillnad" och därmed nå en bättre regional utveckling gällande laddinfrastrukturområdet och förbättra förutsättningarna för laddbara bilar så att fler små och medelstora företag i Mellersta Norrland kan dra nytta av

elbilsutvecklingen genom effektivare transporter, locka kunder genom att erbjuda laddning eller sälja laddrelaterade tjänster.

## UTVÄRDERINGENS UPPLÄGG OCH GENOMFÖRANDE

### UTVÄRDERINGENS OMFATTNING

Utvärderingen av projektet SiSLMN startade i november 2018 och pågick till projektslut i oktober 2023. Totalt har utvärderingen omfattat 310 timmar under 60 månader, vilket ger ett snitt på ca fem timmar per månad. Flest timmar allokerades till en inledande genomlysning som fokuserade på projektlogik och uppföljningsbarheten av projektet, en halvtidsavstämning samt utvärderingens slutrapport. Utvärderingen har skett löpande i tre faser, 1) Genomlysning, 2) Löpande utvärdering och 3) Slutrapportering.

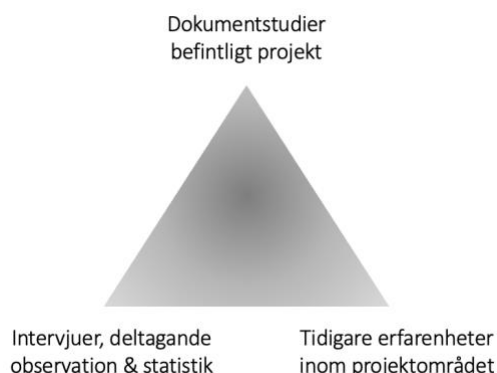
### METODER FÖR UTVÄRDERING, DIALOG OCH RAPPORTERING

Den löpande utvärderingen är en teoribaserad utvärdering. Teoribaserad utvärdering utgår från en förändringsteori (projektlogik) där i detta fall projektansökan beskriver teorin som projektutfallet jämförs med. I en teoribaserad utvärdering läggs stor vikt på vad insatsen (projektet) ska leda till, för vem samt varför en insats fungerar eller inte fungerar. En teoribaserad utvärdering kan visa på olika resultat och effekter samt hur projektet tar hänsyn till faktorer i omgivningen och hur genomförandet har gått till. Projektansökan är utgångspunkten och det finns ingen "kontrollgrupp", vilket ofta används i andra utvärderingsmetoder. Därför används också processpåring.

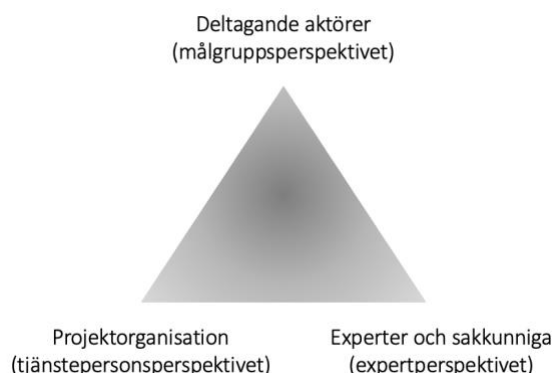
Processpåring innebär en noggrann studie av endast ett fall - projektet. Genom att följa projektet, via intervjuer med aktörer i och kring projektet, deltagande observation samt dokumentstudier spåras projektets process från planering via projektaktiviteterna till utfall och resultat, vilket gör att utvärderingen kan kartlägga hur förändringsteorin har fungerat i praktiken och hur, eller om resultaten har möjlighet att leva vidare över tid efter projektet.

Vidare har vi använt oss av *triangulering* där olika metoder eller perspektiv kombineras för att skapa en transparent och trovärdig bild. Dels har olika utvärderingsmetoder kombinerats (figur 1) och dels har olika perspektiv inom en metod kombinerats (figur 2). När olika metoder kombineras bidrar det till att nyansera bilden och synliggör olika perspektiv, vilket är viktigt då denna typ av projekt ofta är komplexa och utmanande att utvärdera.

Figur 1: Metodtriangulering



Figur 2: Triangulering inom en metod



De olika metoderna i projektutvärdering (figur 1) är; 1) *Dokumentstudier från projektet*, 2) *Intervjuer med målgruppen och tjänstepersoner i projektet, deltagande vid projektaktiviteter och statistik från projektet samt* 3) *tidigare erfarenheter från liknande projekt*.

När triangulering används inom en metod i projektutvärderingen (figur 2), t.ex. för kvalitativa intervjuer, så har ena "hörnet" fångat *målgruppens perspektiv* (deltagande aktörer). Det andra hörnet fångar *tjänstepersonsperspektivet*, d.v.s. personer med mycket god insikt i projektet (personer som arbetar i projektet). Det tredje hörnet har via *rapporter och utvärderingar* synliggjort tidigare erfarenheter från sakområdet, t.ex. för att skapa en referenspunkt för vad som kan förväntas tack vare denna typ av insatser. Triangulering är en väl beprövad metod som ofta används för denna typ av studier och utvärderingar (Se t.ex. Brulin & Svensson, 2013. "Att fånga effekter av program och projekt").

### **Genomlysning**

Första fasen i utvärderingen var en genomlysning som avslutades med en rapport i mars 2019. Syftet med genomlysningen var att undersöka och tydliggöra projektlogiken, säkerställa att målen var uppföljningsbara, visa upp en bild av projektets nuläge och förutsättningar samt skapa ett underlag som kunde användas vid projektavslut för att synliggöra resultat. Under genomlysningen genomfördes dokumentstudier, intervjuer med projektmedarbetare samt en målanalys.

### **Löpande avstämningar med projektledning**

Som en röd tråd under hela projekttiden har det skett regelbundna avstämningar med projektledaren och projektpersonal för att följa utvecklingen i projektet, men också för att löpande återkoppla reflektioner och arbeta med lärande från genomförda utvärderingsinsatser – att vara ett bollplank. Avstämningar har ofta skett varannan varje månad men ibland oftare och i vissa fall med något längre mellanrum.

### **Intervjuer**

Under utvärderingen har det löpande skett intervjuer med målgruppen och deltagande aktörer. Aktörer som fått stöd under en längre period har intervjuats återkommande (2 – 3 gånger) medan vissa enbart har intervjuats efter deras deltagande i projektet. Majoriteten av projektpersonalen har utöver de löpande avstämningarna också intervjuats vid mer än ett tillfälle. Tre projektmedarbetare som avslutat sin tjänst under projekttiden har intervjuats vid tjänstens avslut.

Totalt har 38 intervjuer genomförts med 26 personer, tolv kvinnor och 14 män varav fem tjänstepersoner (två kvinnor och tre män) och 21 från målgruppen (tio kvinnor och elva män).

### **Löpande dokumentation och dialog**

Utvärderaren har tagit del av skriftlig dokumentation och lägesrapportering till finansiärer. Utöver och som ett komplement till projektets intervjuer har en mängd informella samtal och diskussioner med inblandade aktörer genomförts.

### **Deltagande observation**

Vid ett antal tillfällen har utvärderaren deltagit vid projektträffar. Vid dessa tillfällen har utvärderaren tagit del av information innan tillfället, observerat, dokumenterat och i vissa fall återkopplat från utvärderingen.

### **Lärande och public debate**

Som utvärderare har vi deltagit i utvalda lärandeaktiviteter hos projektet, t.ex. referensgruppsmöten och projektgruppsmöten, för att sprida resultat och erfarenheter. Mycket av lärande och reflektion har även skett vid de regelbundna avstämningarna med projektledningen. Projektets erfarenheter har spridits via andra uppdrag och i andra utvärderingssammanhang.

### **Dialog med andra aktörer**

För att få nya perspektiv och som input till projektledningen har vi i utvärderingen haft kontakt med andra utvärderare samt sakkunniga.

### **Rapporter**

Formella skriftliga rapporter har levererats till projektet vid genomlysningen (mars 2019), vid halvtidsavstämningen (maj 2020) samt slutrapport (september 2023).

## **3. P1 - Projektlogiken**

Beskriv projektlogiken. Både hur den var tänkt från början och hur den eventuellt har förändrats under projektets gång.

- Projektets bakgrund, syfte och mål. Vad är problemet/utmaningen?
- Hur är det tänkt att projektet ska nå sina mål (effektlogik) på kort och lång sikt? Vad grundar sig antagandet på? Bygger det på tidigare erfarenhet, omvärldsanalys eller liknande?
- Vem är målgrupp för projektet?
- Hur har hållbarhetsaspekter använts som verktyg i projektlogiken, dvs som hävstång för att nå projektets mål? Har hållbarhetsaspekter hanterats på något annat sätt i projektet?
- Har projektet följt sin ursprungliga projektlogik eller har det skett något under projektets genomförande som gör att projektlogiken behövt förändras?

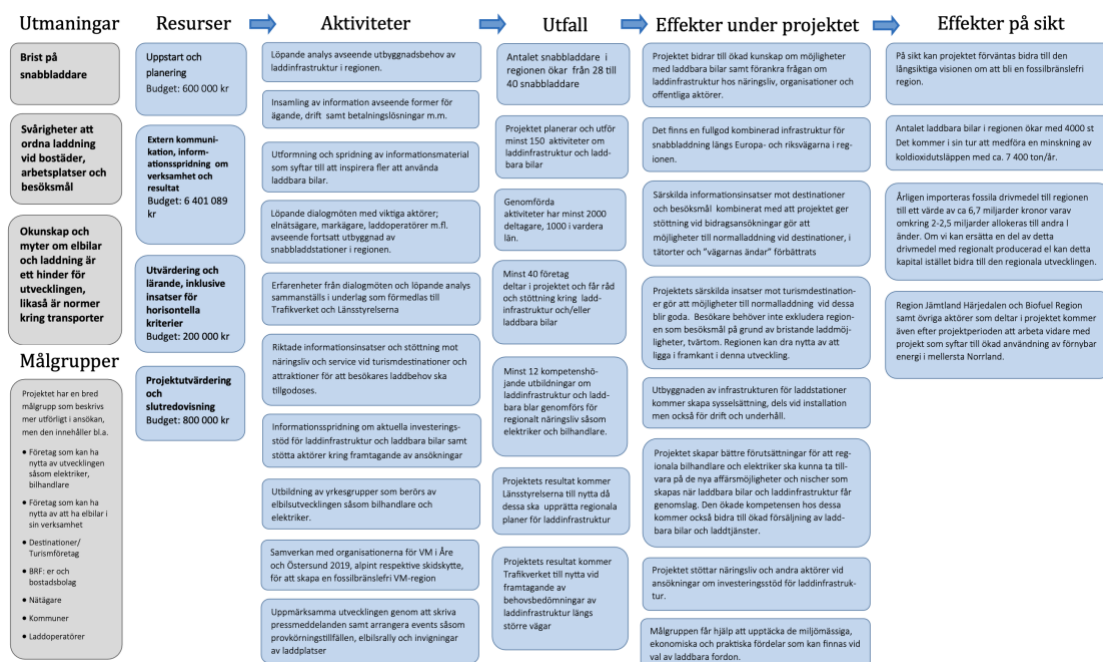
### **BAKGRUND OCH PROBLEM**

Projektet Stolpe in för Stad och Land Mellersta Norrland bygger på projektaktörernas stora kunskaper inom området samt erfarenheter från tidigare insatser, t.ex. från projektet SiSL Övre Norrland. Dessutom genomförde de båda projektparterna Biofuel Region och Region Jämtland Härjedalen förstudier i Jämtland Härjedalen respektive Västernorrland. Under arbetet med förstudierna identifierades följande tre behov:

- 1) Utbyggnaden av en fullgod infrastruktur av snabbbladdare längs länens viktigaste transportstråk för att möjliggöra längre resor med elfordon.
- 2) Underlätta och skapa möjligheter för laddning av elbil vid bostäder, arbetsplatser och besöksmål.
- 3) Möta kunskapsbrister, myter och attityder till möjligheterna att använda elfordon i våra glest bebyggda län med kallt klimat.

Med dessa behov som utgångspunkt konkretiserades aktiviteter, insatser och arbetssätt för projekt SiSLMN. Ett särskilt fokus, med bakgrund i länens långa avstånd och gleshet, var behovet av ett fungerande regionövergripande transportsystem som är energieffektivt och samtidigt blir allt mindre beroende av fossila bränslen. Något som var en utgångspunkt för val och prioritering av projektets utveckling och aktiviteter.

Till projektansökan hade följande förändringslogik formulerats.



## SYFTE, MÅL OCH EFFEKTLOGIK

### Övergripande mål

Små och medelstora företag i Mellersta Norrland har ersatt fossila drivmedel med el och ökat energieffektiviteten.

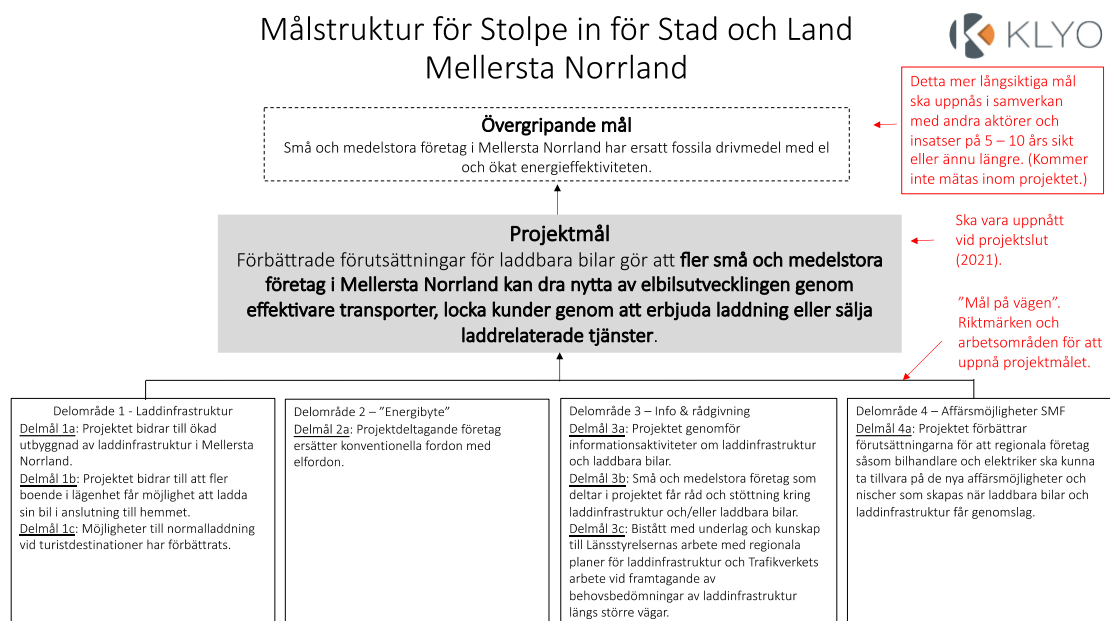
### Projektmål

Förbättrade förutsättningar för laddbara bilar gör att fler små och medelstora företag i Mellersta Norrland kan dra nytta av elbilsutvecklingen genom effektivare transporter, locka kunder genom att erbjuda laddning eller sälja laddrelaterade tjänster.

### Delmål

- Projektet bidrar till ökad utbyggnad av laddinfrastruktur i Mellersta Norrland.
- Projektet bidrar till att fler boende i lägenhet får möjlighet att ladda sin bil i anslutning till hemmet.
- Projektdeltagande företag ersätter konventionella fordon med elfordon och effektiviserar därför sin energianvändning.
- Projektet genomför informationsaktiviteter om laddinfrastruktur och laddbara bilar som bidrar till ökad kunskap och snabbare etablering av laddinfrastruktur och laddbara bilar.
- Små och medelstora företag som deltar i projektet får råd och stödning kring laddinfrastruktur och/eller laddbara bilar.
- Projektet förbättrar förutsättningarna för att regionala företag såsom bilhandlare och elektriker ska kunna tillvarata de nya affärsmöjligheter och nischer som skapas när laddbara bilar och laddinfrastruktur får genomslag.

Tillsammans med projektets externa utvärderare tydliggjordes och specificerades målen enligt bilden nedan.



## Målgrupp

Projektets huvudmålgrupp är små och medelstora företag och offentlig verksamhet som har potential att förbättra energihushållningen. Viktiga målgrupper är företag och verksamheter med större bilflottor som har intresse av att installera laddstationer för den egna verksamheten, det kan handla om t.ex.; fastighetsbolag, fastighetsägare, butiker, taxibolag, drivmedelsföretag, biluthyrare, bilförsäljare, destinationer, företrädare för servicepunkter och besökare m.fl. Vidare inkluderar målgruppen nuvarande och potentiella användare av laddbara bilar och därtill hörande återförsäljare av dessa produkter. En annan viktig målgrupp är aktörer med intresse av att bygga ut infrastrukturen för snabbladdning i länet. Då handlar det framför allt om kommersiella aktörer som har som syfte att erbjuda laddning till kunder. Till detta kopplas markägare, ex. kommuner, och ägare av elnät på aktuella platser.

## Effektlogik

Effektkedjan för projektet kan förenklat beskrivas enligt nedan:



Projektet har i stort följt sin ursprungliga logik trots externa händelser, såsom Covid-19 pandemin och förändringar av nationella stöd till laddinfrastruktur. Projektet har förlängts två gånger och omfattar slutligen 63 månader. Under denna tid har det i samhället skett en stor utveckling inom el-transportområdet. Dessutom har stödmöjligheter kommit och gått - samt kommit igen -, kunskap och efterfrågan på elbilar har ökat och därmed också kraven på laddinfrastruktur. Detta är något som har påverkat SiSLMN, men där projektet också har utnyttjat utvecklingen. Insatserna har hela tiden fokuserats på de områden där det krävs extra insatser (där inte "marknaden" själv löser problemen) samt att SiSLMN i sina stödinsatser har



funnits med över tid och säkerställt att små hinder under processen kunde överkommas så att insatserna kommer i mål. Den långa projektperioden och den snabba utvecklingen har påverkat val och utformning av projektaktiviteter, men där arbetet har följt den ursprungliga projektlogiken.

### **SAMARBETSSÄTT OCH LYHÖRDHET**

För att nå projektets mål krävdes ett stort samarbete och samspel tillsammans med andra aktörer. Arbetet påverkades av många faktorer, framför allt pandemin och den snabba utvecklingen inom eltransportområdet, och fick därmed anpassas löpande. Projektet hade en tydlig inriktning, var lyhörd under vägen samt fokuserade på "omogna" områden där det krävdes extra utveckling och en extra knuff för att koppla ihop alla delar i kedjan till en fungerande helhet. Exempel på insatsområden som hade identifierats var t.ex. turistdestinationer, bostadsrättsföreningar, bilhandlare, nyckelpersoner på kommunala verksamheter - t.ex. ansvariga för fordonsparken -, tillgänglig elbilsladdning men också policyutveckling på kommunal, regional och nationell nivå via strategier, projektmedel och upphandling. Arbetet skedde parallellt i de båda länen, med ett stort lärande och utbyte, men ofta med lite olika inriktning.

### **HÅLLBARHETSASPEKTER**

Fokus för SiSLMN:s hållbarhetsarbete var *miljöperspektivet*, där projektet skulle bidra till "en utvecklad laddinfrastruktur" i Mellersta Norrland. Ur perspektivet *social hållbarhet* bidrog projektet till att fler i regionen får möjlighet att köra en el-bil genom en påskyndad utbyggnad av snabbbladdare även i glesare områden, t.ex. genom snabbbladdare vid turistdestinationer, bostadsrättsföreningar och arbetsgivare samt via minskning av de "vita vägsträckorna" i inlandet där det saknas en fullgod laddinfrastruktur.

En stor och aktiv del i arbetet för social hållbarhet har varit direkta insatser för att göra den publika laddningen mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer, vilket även kommer många andra till nytta då laddningen utformas för att bli tillgänglig för alla.

Tillgänglighetsarbetet genomfördes för att skapa bättre förutsättningar för användningen av laddbara bilar men kom också att bli en dörröppnare och hävstång i projektarbetet. Genom ett kontinuerligt och målmedvetet arbete med dialog, tester och utvecklingsarbete i praktiken samt spridningsinsatser och påverkansarbete blev projektet (och medarbetarna) inbjudna att delta i sammanhang som de sannolikt annars inte hade blivit. Något som har gett ett stort genomslag. Många aktörer har efterfrågat kunskap och lösningar men haft svårt att agera själva och därmed har SiSLMN bjudits in till fler sammanhang, synliggjorts mer och kunnat förmedla kunskap och påverka.

Projektet har arbetat med hållbarhetsaspekterna i hela projektkedjan. Hållbarhet har funnits med i mål, aktiviteter och uppföljning. Löpande har aktiviteter för ekologisk och social hållbarhet genomförts i praktiken, ofta i samarbete med externa aktörer med spetskompetens inom området, och alltid med en stor förankring och ett stort engagemang från projektorganisationen. Hållbarhetsaspekter har kommunicerats och har i praktiken använts som en hävstång för att bättre uppnå projektets mål.

Redogör för projektets sammanhang, organisation och förankring.

- Vem eller vilka kan ta vid där projektet slutar, föra resultaten vidare och bidra till långsiktiga effekter?
- Finns det kopplingar till ordinarie verksamhet? Är det t.ex. tänkt att resultaten/verksamheten ska integreras i ordinarie verksamhet? Hur ska det i så fall ske och finns det indikationer på att det sker?
- Arbetar projektet med nya och innovativa metoder? Hur ska lärdomarna från dessa i så fall spridas? Finns det tecken på att det sker?
- Om tanken är att den fortsatta utvecklingen eller spridningen som ger långsiktiga effekter ska ske i det privata näringslivet - vilka indikationer finns i så fall på att det sker eller kommer att ske?
- Finns det kopplingar till andra europeiska instrument (Socialfonden, Landsbygdsprogrammet, Interreg, Östersjöstrategin, Horisont 2020, Cosme eller liknande)? Hur ser kopplingarna i så fall ut?
- Finns det kopplingar till regionala planer och strategier (RUS/ RUP) och hur ser dessa kopplingar i så fall ut?

#### **FORTSATT VERKSAMHET OCH LÅNGSIKTIGA EFFEKTER**

Projektet har haft sin hemvist hos projektägaren BioFuel Region och samverkansparten Energikontoret vid Region Jämtland Härjedalen. BioFuel Region är en medlemsorganisation för kommuner och företag som arbetar för att driva på omställningen till en utvecklad bioekonomi och en fossilfri fordonsflotta. BioFuel Region kanaliserar och koordinerar arbete mellan kommuner och andra aktörer, ofta genom projekt. En av organisationens stora styrkor är samarbetet med offentlig sektor som kombineras av arbete tillsammans med näringsliv och forskning samt en expertkunskap via sina stora nätverk. Mycket av kunskapen, nätverken och resultaten från projektet tas aktivt tillvara och används i BioFuels fortsatta arbete. Tack vare BioFuel Regions arbetssätt och projektets inriktning, som ligger i linje med den ordinarie verksamheten, är förutsättningarna mycket goda för att resultaten kommer till nytta och används över tid.

Även hos Energikontoret Region Jämtland Härjedalen går projekt SiSLMN mycket väl i linje med den ordinarie verksamheten. SiSLMN har varit ett mycket bra komplement som utökat det praktiska arbetet och samarbetet över länsgränsen med Biofuel Region. SiSLMN har stärkt den interna verksamheten, samverkat med andra projekt och ökat synligheten.

Verksamhetsområdet på Region Jämtland Härjedalen har utvecklats jämfört med om projektet inte hade genomförts och projektresultaten leder till långsiktiga effekter som ofta bidrar till eller i andra projektsatsningar, t.ex. Förnybart 2030 - För ökad produktion och användning av förnybara drivmedel i Mellersta Norrland samt Fossilfria destinationer och besöksmål.

Kopplingen till den ordinarie verksamheten är mycket stark både hos projektägaren (BioFuel Region) och samverkansparten (Energikontoret Region Jämtland Härjedalen) samt hos målgruppen (SMF, kommuner, bostadsrättsföreningar, destinationsbolag osv.). Majoriteten av projektets insatser syftade direkt eller indirekt till att förbättra för det privata näringslivet, t.ex. bättre laddmöjligheter för besökare, kunder och personal, processtöd och informationsinsatser gällande stöd samt en mer tillgänglig laddning. Projektet har också genomfört många insatser tillsammans med det privata näringslivet. Exempel på detta är information, event och samarbeten med bilhandlare, turismdestinationer och energiföretag samt snabbbladdare hos privata aktörer. Många insatser har varit uppskattade där aktörerna

upplever att de får ökad kunskap och att projekt ger en utvecklingsknuff hos dem.

### **NYTÄNKANDE OCH INNOVATION**

Projektet har syftat till att sprida och etablera kunskap hos aktörer i regionen för att nå förändring i praktiken. Projektet har arbetat framgångsrikt med nytänkande processer som resulterat i betydande förbättringar av kvalitet, effektivitet och ändamålsenlighet gällande laddinfrastrukturområdet. Genom samverkan har projektet hittat nya vägar för ett fungerande samspel för att skapa en bättre tillgänglig laddinfrastruktur i Mellersta Norrland.

Exempelvis har studenter undersökt och gett förslag på utformning av hur framtidens tillgängliga laddplatser kan se ut, vilket har presenterats och spridits nationellt via projektet tillsammans med aktörer inom branschen. Via projektet har en anropsstyrd elbilsskyttel testats vid ett besöksmål samt att en portabel snabbaddare för evenemang och en tillfällig snabbaddare för en säsong använts för att snabbt kunna möta och synliggöra specifika behov. SiSLMN har även varit ett löpande stöd för aktörer som har undersökt och i praktiken testat en omställning till att använda elfordon i verksamheten, t.ex. kommunal hemtjänst och Skogsstyrelsen. Projektet har arbetat med att driva på för omställning till en ökad användning av elbilar och eltransporter. Ett område som har många omogna delar och där den framtida utvecklingen inte har ett facit. SiSLMN har bidragit till ökad kunskap hos många aktörer som därmed kan bidra med nya lösningar. T.ex. så finns det tack vare SiSLMN idag tillgänglighetskrav i nationella utlysningar gällande laddinfrastruktur.

### **PÅVERKAN PRIVATA NÄRINGSLIVET**

Från 2018, när projektet startade, har det skett en mycket omfattande utveckling inom området för laddbara bilar. Projektet har dels stöttat enskilda aktörer via rådgivning och därmed tillfört kunskap och kompetens som bör ha påverkat attityder och troligtvis påskyndat dessa aktörers omställningsarbete. Stödet har haft direkt påverkan hos de aktörer som fått ett riktat stöd och indirekt via en stor mängd insatser, så som provkörning, event och informationsträffar, stöd för fler snabbaddare osv.

Projektet övergripande bidrag, vilket kan beskrivas som en hävstång, ger det privata näringslivet bättre förutsättningar och långsiktiga effekter, handlar om rollen som "påskyndare". Genom att se både helheten samt specifika behov i regionen tillsammans med projektets spetskunskap och ett stort nätverk har projektet kunnat göra viktiga insatser, vilka bidragit till att "höjt lägstånivån" i regionen och påskyndat utvecklingen inom laddinfrastrukturområdet. Något som gör att den pågående omställningen hos det privata näringslivet sannolikt går lite snabbare.

Privata aktörer har fått anpassad information via rådgivning och event, intermediärer har kompetensutvecklats, större aktörer har fått stöd för att ställa om snabbare samt fler snabbaddare i glesa områden har kommit på plats. Något som underlättar för det privata näringslivet och ger "*Förbättrade förutsättningar för laddbara bilar gör att fler små och medelstora företag i Mellersta Norrland kan dra nytta av elbilsutvecklingen genom effektivare transporter, locka kunder genom att erbjuda laddning eller sälja laddrelaterade tjänster*" i enlighet med projekt målet.

### **REGIONAL FÖRANKRING OCH UTVECKLING**

Projektets arbete och resultat bidrar direkt till länens regionala utvecklingsstrategier (RUS) och därmed Europa 2020-strategin samt de globala hållbarhetsmålen 7, 11 och 12. I Jämtlands län finns också den regionala Energi- och klimatstrategin som projektet väl knyter an till. Ökad hållbarhet med fokus på minskad klimatpåverkan, är både ett ramverk för insatser samt mer specifika områden i RUS:arna i de båda länen. Projektets arbete med att påskynda och skapa bättre förutsättningar för omställningen från fossila till förnybara drivmedel blir ett tillvägagångssätt i praktiken. Projektet bidrar inom hållbar ekologisk tillväxt och blir del av ett aktivt förhållningssätt till länens miljömål.

I Västernorrlands RUS lyfts behov utifrån att *”invånare och besökare ser hållbart resande som en självklarhet för att minska vår klimatpåverkan med prioriteringen: Ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande”*. Vidare beskrivs svårigheten att ersätta bilresor med traditionell kollektivtrafik varpå satsningar bör genomföras så att det blir möjligt att köra fossilfritt i hela länet. Även fysisk tillgänglighet lyfts fram där SiSLMN har haft en stor påverkan både regionalt och nationellt med att synliggöra behov och lösningar för tillgänglig laddning. I Jämtland Härjedalens RUS är ett område *”Resurssnålare och effektivare”* under prioriteringen Smart Tillväxt, där ett övergripande mål är att *”Transporter, industri och värme i länet blir oberoende av fossil energi”*. Något som kräver en övergång till förnybara bränslen och som i sin tur kräver praktiska insatser gällande laddinfrastruktur och att fler aktörer använder laddbara.

Etablering och förtätning av laddinfrastruktur ligger också i linje med både nationella och regionala transportpolitiska mål. De nationella transportpolitiska målen är uppdelade i funktionsmål och hänsynsmål. Inom hänsynsmålet finns mål om miljövänligare transporter och fler resande med miljövänliga transporter och elbilar bidrar till uppfyllandet av detta mål. En tätare infrastruktur av laddstolpar möjliggör fler elbilar, och bidrar till uppfyllandet av funktionsmålet, inom framförallt följande delar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. (Objective Connect the region.)
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Förutsättningarna för att välja elfordon vid inköp, leasing, bilpooler eller hyrbil förbättras. (Policy area Transport Improving internal and external transport links.)
- Transportsystemet utformas så att förnybar energi kan ersätta fossila drivmedel och minskar därför klimatpåverkan. (Horizontal action – Climate.)

Sammantaget bidrar projekt SiSL:s arbete till de regionala målen för regionen Mellersta Norrland genom att förbättra förutsättningarna för laddbara bilar i hela regionen.

### 5. P3 – Public debate

Redogör för hur projektet arbetar med kommunikation och lärande.

- Hur sker kommunikation med projektets styrgrupp, projektägare eller centrala partners och aktörer som inte ingår själva projektorganisationen?
- Utgör kommunikation en betydande del av projektlogiken? Beskriv i så fall hur.

### LÄRANDE OCH DIALOG INOM PROJEKTET

#### Projektägare och projektledning

SiSLMN var ett samverkansprojekt mellan BioFuel Region och Energikontoret Region Jämtland Härjedalen. Projektgruppen var placerad utifrån sin ordinarie hemvist, d.v.s. dels hos BioFuel Region (Umeå) och dels hos Region Jämtland Härjedalen (Östersund). Det operativa projektarbetet skedde både med en lokal utgångspunkt och med en tematisk samordning inom projektgruppen. De båda organisationerna var redan innan pandemin vana vid digitalt samarbete. Projektgruppen har haft veckovisa projektgruppsmöten (digitalt) samt regelbundna planeringsdagar och projektmöten på plats, vilket bidrog till ett väl fungerande samarbete. Vid dessa möten sker uppföljning av mål, tidsplan, riskanalys, ekonomi och administration samt upplägg och planering av projektarbetet. I tillägg till detta har det ofta genomförts kortare och mer operativa avstämningar mellan projektmedarbetarna med fokus på planering och genomförande av aktiviteter. Samarbetat mellan projektorganisationerna har ofta skett tematiskt där projektpersonal från olika län samarbetat gällande olika områden och aktiviteter.

Projektägaren BioFuel Region är en liten organisation där projektledaren och projektpersonal arbetar nära VD (projektägare) och ekonomifunktionen. Kontroll, styrning och budgetuppföljning sker genom projektägarens respektive samverkanspartens försorg. Det sker ett kontinuerligt utbyte mellan projektmedarbetare som delar sin tid mellan olika projekt och ordinarie verksamhet.

Huvudprojektledaren (samma under hela projektet) i samspel med projektgruppen bidragit till kontinuitet samtidigt som det har varit ett relativt stort ombyte av personal. Något som alltid medför en inkörningsperiod och justering i projektarbetet. Det har därmed blivit ett par omstarter i projektet men tack vare projektförlängningarna så har bytet av personal övervägande varit positivt. Projektet har kunnat ta vara på erfarenheter från den tidigare personalen och använt de nya personernas kompetens och nätverk. Att personal har kommit in från andra projekt och verksamheter, och gått vidare till nya, har bidragit till ett utökat samarbete samt att erfarenheter och kontaktnät tas med till andra sammanhang.

### **Referensgrupp**

Till projektarbetet fanns en referensgrupp bestående av representanter från samverkanspartner, medfinansiärer och intressenter, ca 15 personer. Konstellationen träffades två gånger per år. Rollen som gruppen fick fungerade bra, där de skulle synliggöra behov inom eltransporter och laddinfrastruktur i regionen samt som en del i projektets spridnings- och förankringsarbete. Referensgruppen gav viktig input kring områden att prioritera i projektets långsiktiga planering, var behjälplig med att synliggöra och sprida information om projektet hos nyckelaktörer i länen samt gav deltagande aktörer ett forum att diskutera frågor inom projektområdet.

### **KOMMUNIKATION OCH INFORMATIONSSPRIDNING**

Kommunikation, information, spridning och synlighet har genomgående varit viktigt, för att inte säga centralt, för projektets framgång. Projektets insatser har till stor del byggt på att informera och påverka samt stötta och tillföra kunskap till och mellan relevanta aktörer. När ett område upplevs som omfattande och komplext (omogt), vilket eltransporter, laddinfrastruktur och tillgänglighet gör, är information och kommunikation extra viktigt. Projektet har gjort aktörer tryggare och de har därmed kunnat ta fler och snabbare beslut gällande åtgärder och investeringar inom dessa områden. Något som till viss del går emot

erfarenheter från programföljeforskningen hos regionalfonden<sup>1</sup>, vilken har visat på en ofta begränsad nytta för så kallade mjuka insatser (t.ex. information och kommunikation). Nyckeln för att mjuka insatser ska göra skillnad verkar vara att använda dem i omogna områden där det behövs extra insatser för att knyta ihop en fungerande helhet samt att insatserna anpassas till målgruppens förutsättningar. Särskilt efterfrågat har stödet varit hos många tjänstepersoner i offentlig verksamhet. Dessa upplever sig ofta sakna kollegor inom området i den egna verksamheten, där de beskriver att de genom projektet har fått tillgång till en "extra kollega och ett kvalificerat nätverk".

Genomgående har kommunikation, information, spridning och synlighet skett med god kvalitet. Projektgruppen har haft kunskap och medvetenhet om vikten av kommunikation. Större event, invigningar, provkörningstillfällen, roadshows har marknadsförts i olika kanaler för att nå en bred och diversifierad målgrupp. Kommunikationen har varit tillgänglig och inkluderande. Det har funnits en medvetenhet om en inkluderande och normkritisk kommunikation. Arrangemang, träffar och utbildningar har haft god uppslutning samt ofta spelats in för att fler ska kunna ta del av dem. Flera nätverk har startats och genomförts, vilket visar på behovet av erfarenhetsutbyte. Exempel är nätverket för *Elektrifiering av transportsektorn* med både privata och offentliga aktörer i Jämtlands och Västernorrlands län, nätverket *Fordonsgruppen region och kommun* med fordonsansvariga och upphandlare av fordon inom kommuner och regioner i Jämtlands och Västernorrlands län, samt *nationellt nätverk för tillgängliga laddplatser*.

Projektgruppen har haft en väldigt god dialog med aktörer i målgruppen, vilket har lyfts från många av projektets deltagare och samverkansparter. Något som varit avgörande för att kunna påverka målgruppen. Vidare har projektet arbetat i många processer, t.ex. samråd och dialog, där det handlar om att sammanföra parter för att ta steg framåt. En roll som kräver stor lokal kunskap, sakområdeskompetens samt nätverk och ett uthålligt engagemang.

#### **Samverkan med andra projekt**

Den ökade användningen av digital kommunikation, t.ex. webinarier (mycket tack vare omställningen under pandemin), tillsammans med ett stort fokus på hållbara transporter och laddinfrastruktur i Mellersta Norrland skapade goda förutsättningar för samverkan med andra projekt samt nationella aktörer, så som Energimyndigheten och Trafikverket. Projektpersonalen hade också sen tidigare goda relationer med andra projektgrupper samt att projektpersonal har gått mellan olika projekt, vilket gjorde det både enkelt och naturligt att samverka med andra projekt. Samverkan stärkte projektets arbete och resultat, t.ex. kunde fler insatser genomföras med ett bredare deltagande, utökat erfarenhetsutbyte samt få större spridning. Sammantaget gav det ett bättre genomslag med utökade partnerskap och ett större helhetsperspektiv kring hållbara drivmedel och laddinfrastruktur.

#### **Tillgänglighet som dörröppnare**

Ett av de områden där SiSLMN haft störst genomslag är gällande tillgängliga laddplatser. Projektet blev en aktör i nationell framkant som påverkade myndigheter gällande tillgänglighetskrav för snabbbladdare. Arbetet med tillgänglig laddning har både påverkat själva sakområdet men också varit en dörröppnare för SiSLMN. Projektet var med och startade upp och att driva det nationella *Nätverket för tillgängliga laddplatser* som har

<sup>1</sup> "Utvärdering av nio program Regionala utvecklingsfonden Tematiskt mål 4 Delrapport 1 om målet: Att stärka övergången till koldioxidsnål ekonomi". Digital ISBN 978-91-88601-26-1 Rapport 0229

bidragit med både praktiska resultat och en omfattande spridning av projektets resultat. Tack vare tillgänglighetsarbetet har projektpersonalen kommit in i nya nätverk och nya sammanhang.

### **Kommunikationsaktiviteter**

Projektet har haft en kommunikationsplan samt kommunikatorstjänst.

Kommunikationstjänsten var under första delen av projektet enbart knuten till projektägaren BioFuel men under projektets sista tredjedel även utökats hos samverkanspartnern Energikontoret Region Jämtland Härjedalen och då med en större budget än tidigare i projektet. Kommunikation har haft hög kvalitet, varit tillgänglig och det har funnits en medvetenhet om jämställdhet och icke-diskriminering.

SiSLMN har haft en hemsida hos projektägaren BioFuel Region innehållande goda exempel, nyheter, informationsfilmer, föreläsningar och webinarier, som kompletterats av nyhetsbrev, information i sociala kanaler, pressreleaser samt synlighet på konferenser osv. Det har genomförts en mycket stor mängd riktade informations- och kompetenshöjande insatser för till exempel turistdestinationer, elbolag, beställare och lokalbefolkning. Informationsmaterialet har syftat till att inspirera fler att använda laddbara bilar. Exempel på kommunikation och spridning är möten med kommuner, invigningar av snabbbladdare, informationsmöten och webinarier, större event och träffar för el-transporter, deltagande och utställande på möten, mässor och konferenser, provkörningstillfällena och poddavsnitt.

### **Pandemin**

Eftersom projektet pågick under Covid 19-pandemin påverkades verksamheten och i synnerhet kommunikationsarbetet. Under en period minskades utåtriktade aktiviteter men, som för samhället i övrigt, ställdes arbetet om relativt fort. Det fanns en god vana att arbeta utåtriktat digitalt och efter en tid blev de digitala informationstillfällena en styrka. Det skapade tillgänglighet och ett flöde till hemsidans information. I takt med att pandemin avtog så ökade också de fysiska kommunikationsinsatserna och det blev en bra balans mellan digitalt och på plats.

### **Avslutningsvis**

Information och kommunikation har varit avgörande för att driva på utvecklingen inom projektområdet. Att i utvecklingsprocesser kunna bistå med relevant information som gör att parterna kan ta nästa steg har varit avgörande. Sammantaget bedöms att informationsspridningen och kommunikationsarbetet har varit viktigt och fungerat väl. Resultaten från projektet har via kommunikation och samarbete med målgruppens aktörer spridits och kommit till användning. Lärande har skett både hos offentliga aktörer och i det privata näringslivet. En lärdom är behovet av ett uthålligt engagemang i dessa processer. Det räcker inte med att "fixa finansiering" eller sammankoppla aktörer i en snabbbladdardialog. Det krävs stöd och lyhördhet under hela processen för att komma i mål.

## **6. N1 - Nyckelaktiviteter**

Redogör för de aktiviteter som projektet genomfört.

- Vad har projektet gjort? Vilka aktiviteter har genomförts?
- Vilka planerade aktiviteter blev eventuellt inte genomförda, varför inte och vad fick det för konsekvenser?

- Har förändringar under projektets gång inneburit att projektet genomfört aktiviteter som inte var planerade från början?
- Vilka utfall och kortsiktiga resultat har aktiviteterna lett till? Hur är de dokumenterade?
- Hur har intresset varit från tilltänkta målgrupper?
- Har aktiviteterna givit upphov till oförutsedda erfarenheter eller resultat (positiva eller negativa)? I så fall vilka?

Projektet har följt sin aktivitetsplan, vilken löpande har utvecklats utifrån nya behov och förutsättningar. Här listas projektets aktiviteter på en övergripande nivå.

#### **PROJEKTETS AKTIVITETER**

Utöver de obligatoriska projektaktiviteterna var projektet uppdelat på aktiviteterna:

- Uppstart och planering
- Event och evenemang
- Informationsmaterial
- Utbildningar och seminarium
- Road shows
- Riktade insatser mot turism och näringsliv
- Dialogmöten och workshops
- Marknadsföring och resultatspridning

#### **Obligatoriska aktiviteter**

- Extern kommunikation och resultatspridning.
- Utvärdering och lärande.
- Avslutsarbete.

#### **Arbetsätt**

SiSLMN har haft ett lyhört och agilt arbetsätt som möjliggjorts av projektansökans utvecklingsfokuserade aktiviteter. Projektaktiviteterna beskrev *vad* som skulle göras och påverkas, men inte till vilken nivå/volym eller exakt på vilket sätt. Detta för att kunna anpassas och utvecklas samt för att aktiviteterna skulle vara aktuella i genomförandefasen och möta målgruppens specifika och föränderliga behov och förutsättningar.

Projektpersonalen har successivt via en tät dialog och ett processtödande arbetsätt med målgruppens aktörer, kombinerat med sina nätverk, samverkan och olika externa stöd byggt upp en intern expertis hos projektgruppen (och projektparterna) inom området som därmed väl kunnat anpassa arbetet mot målgruppen.

#### **Aktiviteter**

SiSLMN har både supportat samverkansparter, samverkat och genomfört egna **event och evenemang** samt deltagit vid externa evenemang. Exempel på egna event och evenemang är t.ex. informationswebbinarier, nätverksträffar, invigningar av snabbbladdare, föreläsningar och informationsträffar för bostadsrättsföreningar, företag och allmänheten samt större träffar kring elfordon. Det har genomförts **road shows** och prokörningstillfällen av elbilar i samverkan med bilhandlare och kommuner. **Utbildningar och seminarium** har skett för företag, bostadsrättsföreningar, bilhandlare, turistdestinationer, stödsökande aktörer med



flera – både digitalt och på plats. Många tillfällen är inspelade och går att ta del av i efterhand. Prioriterade grupper har varit turism och näringsliv där det genomförts **riktade insatser**.

En stor mängd **dialogmöten och workshops** har skett med de inblandade regionala aktörerna gällande stöd för snabbbladdare men också för nationella aktörer, så som Trafikverket vilka är huvudman för stödet till snabbbladdare. I projektet har det tagits fram en stor mängd **informationsmaterial** kring laddning och elinfrastruktur som har **marknadsförts** och spridits. Materialet fanns tillgängligt via projektparternas hemsidor men har också **spridits** via regionala och nationella aktörer.

Projektet har gjort en ihållande och mycket omfattande insats för att informera om och marknadsföra samt inte minst supporta stöd från andra aktörer, t.ex. Klimatklivet från Naturvårdsverket och Trafikverkets stöd för snabbbladdare. Övriga insatser har t.ex. varit att supporta kommuner att ta fram kommunala **laddinfrastrukturplaner** samt stötta aktörer i sin omställning genom **tester av elfordon** i sin verksamhet, både offentliga och privata. En stor mängd insatser inom **tillgänglig laddning och laddinfrastruktur** har ingått i projektets aktiviteter. Projektet har löpande bidragit med kunskap, kontakter och ett praktiskt stöd till nyckelpersoner inom projektområdet, både inom det privata och offentliga.

Volymen av projektinsatser har varit mycket omfattande, se gärna projektets slutrapport. Projekt SiSLMN har skapat stordriftsfördelar och samnyttjat mycket kunskap och material från andra projekt och verksamheter. Till exempel när det gäller kommunala laddinfrastrukturplaner, snabbbladdardialoger och informationsinsatser. Något som har bidragit till högre kvalitet, resurseffektivitet och spridning. SiSLMN:s arbetssätt har varit en hävstång när de stöttat och bidragit med kunskap till och mellan t.ex. kommuner, Länsstyrelser, Trafikverket, föreningar och större företag, som i sin tur når många fler aktörer.

#### **Nätverk och nätverksträffar**

Ett arbetssätt som successivt har utvecklats och som fungerat mycket väl i projektarbetet är *nätverk* och *nätverksinsatser*. Genom att samla aktörer och individer i nätverk med väl planerade och tillgängliga träffar har projektet på ett effektivt sätt mobiliserat personer och aktörer som delar med sig av kunskap och erfarenheter ur olika perspektiv. Det har byggt upp en större kollektiv kunskap och är ett arbetssätt som mycket väl matchar målgruppens behov och förutsättningar. Arbetssättet är tids- och resurseffektivt och bygger på att deltagarna upplever frågan som aktuell och relevant. Erfarenhetsutbytet i nätverken upplevs som mycket värdefullt. Deltagarna får på ett enkelt sätt aktuell och relevant kunskap, det skapas nya kontakter samt att nätverket skapar mandat och en större kraft att påverka.

#### **Insatser som matchar målgruppens behov**

Projektet har främst arbetat med mjuka stöd, så som information, kunskap och nätverkande, vilket ofta kan ha svårt att skapa den förändring som efterfrågas i regionalfonden<sup>2</sup>. Anledningen till att de mjuka stödinsatserna har gjort skillnad i SiSLMN verkar vara att målgruppen ser projektområdet - el-transporter, laddplatser och laddinfrastruktur - som omfattande och komplext och dessa typer av insatser då efterfrågas. Att projektet inte har haft en egen investeringsbudget, utan i förekommande fall använt sig av extern

---

<sup>2</sup> "Utvärdering av nio program Regionala utvecklingsfonden Tematiskt mål 4 Delrapport 1 om målet: Att stärka övergången till koldioxidsnål ekonomi". Digital ISBN 978-91-88601-26-1 Rapport 0229

stödfinansiering, verkar ha gjort projektet mer snabbfotat och därmed mycket väl kunnat möta målgruppens behov och förutsättningar.

### **Förändringar och nya aktiviteter**

Projektet har genomfört insatser inom samtliga aktivitetsområden. Arbets sättet har varit lyhört och flexibelt för att möta de behov som är aktuella och relevanta inom projektområdet. Något som har varit en framgångsfaktor, då SiSLMN hela tiden har fokuserat på områden där projektinsatser och stödet gör skillnad.

Projektet har förlängts i två omgångar, från att ursprungligen omfattat 39 månader till att slutligen omfatta 63 månader. Inför de båda förlängningarna har ett internt utvärderingsarbete skett där referensgruppen involverats med inspel i projektets prioriteringar. Förlängningarna har varit positiva och projektet har kunnat ta många processer i mål, t.ex. att etablering av snabbbladdare, och fortsätta det framgångsrika arbets sättet som "pådrivande matchmakare". D.v.s. att stötta i hela processen, från identifierat behov av snabbbladdare via sökande av stöd, upphandling, dialogmöten till etablering och invigning av snabbbladdare. Förlängningen har bidragit till ökad resurseffektivitet då framgångsrika insatser och framtaget material har använts i ökad omfattning. Den långa tidsperioden har också varit positivt för relationer och samarbeten.

Projektet har haft en något större tyngd och påverkan i arbetet med kommuner, regioner och större aktörer medan det har skett en något mer begränsad direkt påverkan och färre praktiska insatser tillsammans med privata aktörer, så som bilhandlare och elektriker i Västernorrland och vice versa i Jämtland Härjedalen. Förväntningen var att det efterhand skulle ske ett mer likformat arbete i de båda länen, men där olika förutsättningar i länen, styrkor hos projektledningarna samt personalomsättning medförde att arbetet fokuserade på något olika delar (men båda inom projektets ramar).

Spridning av mer generell information om projektområdet var mer omfattande initialt men minskade i omfattning i och med att området har mognat under de senaste åren. Projektet har därmed fokuserat mer på nätverkande samt på hinder, glapp och specifika utmaningar. Även arbetet med tillgänglig laddning har växt markant och utvecklats till en central och utvecklande del i projektet med påverkan på fler delar i projektet.

### **VÄRDESKAPANDE SAMT UTFALL OCH RESULTAT**

*Nedan presenteras de tydligaste resultaten från projektet SiSLMN. För att sätta resultaten i ett sammanhang ges först en mer övergripande beskrivning projektets värdeskapande.*

#### **Projektets värdeskapande**

Om vi ska sammanfatta SiSLMN:s insatser och påverkan, kan det beskrivas enligt nedanstående kedja:

*SiSLMN informerar och påverkar, möjliggör idéer och test hos aktörer, bidrar med kunskap och skapar bättre beslutsunderlag, underlättar, problemlöser och överkommer hinder, kopplar samman aktörer och finansiering till realisering i praktiken samt synlig- och möjliggör nya lösningar inom el-transport-, laddplats- och laddinfrastrukturområdet. Vilket gör att den pågående förändringen inom området i Jämtland Härjedalen och Västernorrland påskyndas hos projektets målgrupper.*

### ***Målet att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi - Fler snabbbladdare på glesa platser***

Projekt SiSLMN har bidragit till att det idag finns fler och mer tillgänglighetsanpassade snabbbladdare i glesa områden i Jämtland Härjedalen och Västernorrland. Laddinfrastrukturen är bättre. Dessutom är det en viss eftersläpning där projektets insatser kommer bidra under de kommande åren. Projekt har varit en katalysator för en förbättrad laddinfrastruktur i de båda länen. Med ett tydligt fokus på att överbrygga glapp och angripa hinder genom information och kunskap samt nätverkande och samverkan har projektet haft en efterfrågad och viktig roll.

### **Utfall och resultat**

Om vi från utvärderingen ska lyfta fram tre resultat med grund i projektets lyckade arbetssätt så har SiSLMN:

- Varit stöttande och pådrivande för områdets nyckelaktörer.
- Bidragit till mer tillgänglig laddning.
- "Pådrivande och uthålliga matchmakingprocesser" för utbyggnad av laddinfrastruktur.

### ***Stöttande och pådrivande för områdets nyckelaktörer***

SiSLMN har under projekttiden varit ett uppskattat stöd som gjort skillnad för många av de nyckelaktörer som arbetar med el-transporter, laddplatser och laddinfrastruktur lokalt, regionalt och nationellt. Mottagarna av stödet har upplevt en stor praktiskt nytta. De har fått tillgång till kunskap och nätverk samt ett kvalificerat bollplank för dessa områden. Tack vare projektet har de kunnat göra bättre event som nått fler, drivit på utvecklingen hos sin organisation, haft ett mer uthålligt fokus på el-transport-, laddplats- och laddinfrastrukturfrågorna och skyndat på arbetet inom sitt tematiska eller geografiska område med bättre kvalitet. Samarbetet i projektet skapar en hävstångseffekt då dessa nyckelaktörer, t.ex. kommuner, länsstyrelser, intresseföreningar och myndigheter, i sin tur når och påverkar många fler.

### ***Bidragit till mer tillgänglig laddning***

Miljöperspektivet (ekologisk hållbarhet) är dominerande och drivande i SiSLMN, vilket med stor framgång har kombinerats med ett tillgänglighetsperspektiv (social hållbarhet). Under projektet har flertalet riktade insatser för tillgänglig laddning genomförts, vilket växt till ett systematiskt arbetssätt med stor inverkan på projektets framgång. Tillgänglighetsarbetet har bidragit till att SiSLMN blivit inbjudna, uppmärksammade och påverkat nationellt, ofta i samverkan med andra aktörer, samt också spridit kunskap internationellt. T.ex. så har den framtagna handboken för design av tillgängliga laddplatser använts och spridits av nationella myndigheter. Handboken har översatts till de nordiska språken samt engelska och spanska. Via ett uppstartat nationellt nätverk och samverkan med föreningar, så som personskadeförbundet RTP och DHR (Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet.), har SiSLMN:s arbete fått en plattform och stor spridning. T.ex. har projektet bidragit till att det finns tillgänglighetskrav vid offentligt stöd till snabbbladdare (via Trafikverket) och i Boverkets förordningar kring snabbbladdare. I projektet har det även tagits fram en utredning gällande ansvarsfrågan för tillgänglig laddning nationellt. Projekt SiSLMN har genom tillgänglighetsarbetet uppnått bättre resultat.

### ***"Pådrivande och uthålliga matchmakingprocesser" för utbyggnad av laddinfrastruktur (snabbbladdare)***

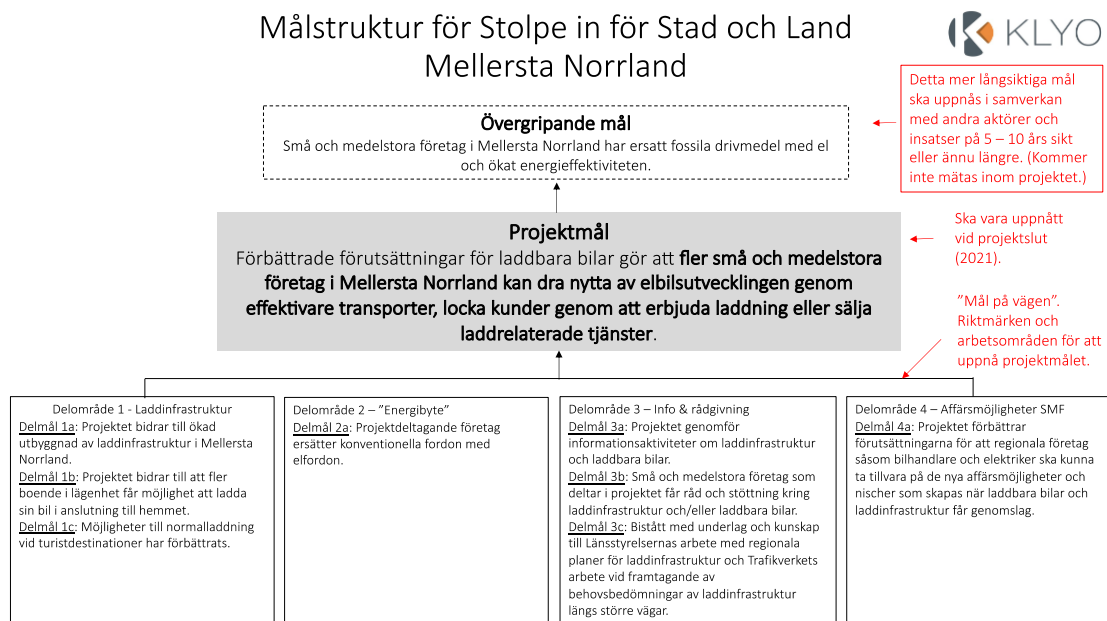
En framgångsfaktor för projektet har varit kombinationen av att bidra med relevant kunskap och användbara nätverk tillsammans med ett uthålligt och lyhört stöd över tid för laddinfrastrukturuområdet, främst symboliserat genom arbetet med etablering av snabbbladdare på glesa platser i regionen. Ett arbetssätt som både haft ett regionalt perspektiv och inkluderat ett lokalt arbete på plats med berörda aktörer, så som markägare, tillståndsgivare, elleverantörer, den framtida driftaktören m.fl. samt externt med finansiärer, där SiSLMN varit ett praktiskt stöd och pådrivande under hela processen. En nyckel har varit att som stödaktör kunna vara med över tid med praktisk kunskap om kritiska faktorer under processen. Många projekt och stödinsatser fokuserar på isolerade delar i processen och har sällan möjlighet fokusera på, och bidra i hela processen. Långsiktighet och uthållighet har varit en framgångsfaktor i SiSLMN.

## MÅLUPPFYLLELSE

### Projekt mål

*Förbättrade förutsättningar för laddbara bilar gör att fler små och medelstora företag i Mellersta Norrland kan dra nytta av elbilsutvecklingen genom effektivare transporter, locka kunder genom att erbjuda laddning eller sälja laddrelaterade tjänster.*

### Måluppfyllelse



Projekt målet bör ses som väl uppfyllt. SiSLMN har under projektperioden förbättrat förutsättningarna för laddbara bilar i Västernorrlands och Jämtlands län, vilket därmed gör att fler små och medelstora företag kan dra nytta av elbilsutvecklingen. Projektet har bidragit med fler, och mer tillgängliga snabbbladdare, framför allt i projektområdets glesare delar och vid turistdestinationer. Stöd och rådgivning har skett till bostadsrättsföreningar, men där (ännu) inte samma stora förändring, i form av att fler boende i bostadsrättsföreningar får tillgång till laddning i anslutning i hemmet, har skett. Flera aktörer som har fått stöd från projektet har bytt ut konventionella fordon till elfordon. Här är det lite av en utmaning för projektet, då projektet inte har rådighet över besluten om att byta ut fordon (genomföra en investering), men sannolikt ger ökad kunskap och trygghet som projektet bidragit att när väl en investering

ska ske så är aktörer mer benägna att välja elbilar. Utan projektets påverkan kanske omfattningen skulle blivit mindre och först skett ett antal år senare när det på nytt var dags för ett byte eller en nyinvestering.

SiSLMN har mycket väl lyckats med informationsinsatser samt råd och stöttning till både privata och offentliga aktörer. Projektet har även mycket väl bistått olika regionala och nationella myndigheter när det gäller planer för laddinfrastruktur samt framför allt gällande arbetet med förbättrad laddinfrastruktur för de "vita vägsträckorna\*" i de båda länen. Förutsättningarna för att regionala företag ska kunna tillvarata nya affärsmöjligheter har skett genom kombinationen av fler snabbbladdare på glesa platser och därmed en förbättrad laddinfrastruktur (indirekt) samt dialog, stöd och event tillsammans med olika företag (direkt). "Relaterade företag" är nog de aktörer som fått det minsta direkta stödet och där den direkt effekten av projektet är som minst. Men sannolikt är det ändå flera av dessa aktörer som dragit direkt nytta av projektet samt många som fått en mer indirekt eller generell påverkan.

\* Vita vägsträckor = Vägsträckor som har lägst trafikflöde samt där det saknas tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning.

#### **INTRESSE FRÅN MÅLGRUPPEN**

Intresse och delaktighet från målgruppen har varit mycket stort. Något som inte minst tydliggörs via ett stort deltagande vid de många informationsinsatserna, nätverksaktiviteter samt samverkansdialoger. Det bekräftas också i utvärderingens intervjuer med aktörer i målgruppen.

#### **7. N2 – Nyckelpersoner**

Nyckelpersoner är personer med insyn i det område där projektet försöker åstadkomma en förändring. Både personer som arbetar nära projektet och oberoende personer ska bidra i utvärderingen.

Redogör för nyckelpersoners uppfattning och bedömning av projektet.

- Vilka nyckelpersoner har utvärderingen involverat? Motivera urvalet av personer.
- Vad är nyttan enligt nyckelpersonerna?
- Vad anser nyckelpersonerna om projektlogikens relevans, projektets förankring, förutsättningarna att nå projektmålen och skapa långsiktiga resultat?
- Vad är nyckelpersonernas bedömning av projektets genomförande och uppnådda resultat? Vad finns det för konkreta tecken på att projektet bidrar till önskad förändring i riktning mot målen?

#### **NYCKELPERSONER**

Nyckelpersoner i utvärderingen är; representanter från målgruppen, d.v.s. företrädare för privata och offentliga aktörer som fått stöd av projektet (målgruppsperspektiv), projektledare och projektmedarbetare (tjänstepersonsperspektiv) samt sakkunniga inom innovationsstödsystemet i norra Sverige (expertperspektiv). En klar majoritet av dessa aktörer är själva inblandade i projektet, vilket utvärderingen har fått ta hänsyn till i analysen.

## **RELEVANS OCH FÖRANKRING SAMT FÖRUTSÄTTNING ATT NÅ PROJEKTMÅL OCH LÅNGSIKTIGA RESULTAT**

SiSLMN har under den långa projektperioden hela tiden uppfattats som väldigt relevant av de olika parterna. Insatserna har varit väl anpassade för målgruppen och fokuserat där stödet gör skillnad och inte där "marknaden löser problemen". Projektet har utvecklats i takt med förändringen i samhället när det gäller eltransporter och laddinfrastruktur och kunnat möta förändrade behov.

Olika parter med olika roller, offentliga och privata, bedömer att stödet varit viktigt för att driva på utvecklingen i projektområdet, som ofta uppfattas som omfattande och komplext – omoget. Genom att vara med och stötta över tid i olika processer har SiSLMN haft förutsättningar att göra skillnad. Många insatser i andra projekt upplevs som för korta.

*"Projektet tar ansvar. BioFuel och SiSLMN startar inte bara upp."*

Citat deltagande företag.

En lärdom som lyfts är att den långa projekttiden har varit bra då det ofta händer oförutsedda saker och projektet behöver kunna stanna upp och ta omtag. En annan nyckel har varit att projektet systematiskt byggt upp sakkunskapen hos projektgruppen. På detta sätt har projektet väl kunnat matcha målgruppens behov samt återanvända kunskapen, påminna aktörer och bidra med resultat som håller över tid.

Arbets sättet att samarbeta inom områdets utveckling är något som lyfts där de olika perspektiven och styrkorna berikar i processen. Samtidigt finns det utmaningar där olika aktörer har olika förutsättningar, t.ex. kan intresseorganisationer sakna resurser och små företag ha svårt att avsätta tid.

*"Svårigheter kan vara att engagera externa aktörer. Att få alla att se och förstå värdet. T.ex. frivilligorganisationer måste prioritera hårt gällande för var de lägger sin tid och resurser."*

Citat samverkande förening.

## **PROJEKTETS NYTTA OCH RESULTAT**

### **Väl mött målgruppens behov**

Nyckelpersonerna tycker att SiSLMN mycket väl har mött behoven av information, samverkan och dialog som har funnits hos målgruppen. Projektet har underlättat och förbättrat arbetet för en mängd aktörer i regionen när det kommer till eltransporter och laddinfrastruktur, särskilt på glesare platser. Tack vare projektet har fler aktörer kunnat ta beslut som snabbat på utvecklingen inom området. SiSLMN har haft en styrka i sin helhetsbild av projektområdet i regionen samt för hela norra Sverige. Denna helhetsbild tillsammans med en uthållighet i stödet beskriver flera som en framgångsfaktor. Laddinfrastrukturområdet förändras snabbt men samtidigt är det ofta enskilda processer som tar lång tid.

*"Dels att SiSLMN går in i omogna områden/skeden men också att de tar ansvar för att supporta processen och inte tro att allt löser sig bara för att man har startat upp eller har pengar till att starta."*

Citat deltagande företag

Under framför allt projektets första fas var informations- och inspirationsarbetet viktigt. SiSLMN kunde med kunskap och kompetens, på bred front, genom dialog och event få fler intresserade och att fler fick tillgång till aktuella och relevanta fakta. Projektet samarbetade och underlättade för andra aktörer som arbetade med eltransporter och elinfrastruktur.

*"Samarbetet har skett genom att de alltid funnits till hands."*

Citat deltagande organisation

### **Ett komplett stöd**

Många nyckelpersoner från målgruppen lyfter nyttan av att projektet med sin expertis har kunnat bidra i alla delar av processen när det gäller laddinfrastruktur. Allt från information och ansökan för investeringsstöd, till samverkansdialog och kontakter samt upphandling för etablering av snabbbladdare. För offentliga tjänstepersoner var de en "extra kollega" med sakkunskap och för "leverantören i Stockholm" bidrog projektet med lokalkunskap och kontakter på plats.

*"SiSLMN har bidragit med både kompetens och praktiskt arbete. Så här långt hade vi inte kommit själva."*

Citat deltagande företag.

*"Kommunen har inte kompetensen och tiden. SiSLMN har kontakter, vet hur det funkar, från andra projekt har de erfarenheter som de tar med till andra. För vår del, om vi hade kört själva så hade det varit lite nystart på allt."*

Citat deltagande organisation

### **Nationell påverkan och tillgänglighetsarbete som hävstång**

Också det nationella påverkansarbetet lyfts fram. T.ex. att proaktivt delta och agera för att påverka utformningen av nationella utlysningar. Något som gjort skillnad för aktörer i regionen och som inte hade gjorts i samma omfattning utan SiSLMN. Även projektets metod där aktörer samlas i nätverk har gett större legitimitet för enskilda frågor. Något som gett tydliga resultat i form av tillgänglighetskrav i nationella utlysningar samt att projektets tillgänglighetsguide sprids av nationella aktörer samt finns tillgänglig på flera olika språk.

Tillgänglighetsarbetet är något som verkligen gjort skillnad. En mängd viktiga insatser har genomförts som inte hade skett utan SiSLMN. T.ex. så har det nationella nätverket hjälpt deltagande aktörer på olika platser i Sverige att bygga fler tillgängliga laddare. SiSLMN var lyhörd, tog till sig kunskap, byggde upp ett nätverk och en kunskapsbank som spreds och användes för påverkansarbete. De sammanhållande och pådrivande arbetet var väldigt viktigt.

### **Nätverk och nätverksaktiviteter som arbetsätt**

Ett nätverk med nätverksträffar, rätt utfört, ger stora mjuka värden, så som information och kunskap, kontakter och relationer samt medvetenhet och insikter. Vidare bidrar det med att ge mandat, både åt själva sakområdet och den/de som kommunicerar sakområdet i olika sammanhang samt blir en hävstång för spridning och påverkan.

*"En stor nytta är att nätverket och träffarna snabbade på vår insikt om hur riktlinjer fungerar utifrån en helhetssyn, samt var, och var vi inte kan gena i kurvorna."*

Citat deltagande organisation.

*"Ger mycket mjuka värden men också hårda resultat som affärsmöjligheter då och då."*  
Citat deltagande företag.

### 8. N3 – Nyckeltal

Redogör för kvantitativa mått på projektets genomförande och resultat.  
Hur många eller hur stor andel av målgruppen anser att insatserna har varit bra och bidragit till att lösa de problem eller åstadkomma den utveckling som eftersträvas?  
Redogör för hur projektet arbetat med insamling och rapportering av aktivitetsindikatorer samt utfallet av aktivitetsindikatorer.  
På vilka andra sätt skulle projektets resultat kunna mätas kvantitativt? Har det gjorts och vad blev i så fall resultatet?

#### INTERVJUER

Samtliga personer i målgruppen som har intervjuats i utvärderingen upplever att projektinsatserna har varit bra och bidrar till den utveckling som eftersträvas. Projektet har påskyndat utvecklinegn i regionen när det gäller eltransporter och laddinfrastruktur.

#### PROJEKTETS STATISTIK

Eftersom projektet har arbetat med mjuka stöd, så som information, inspiration, dialog, nätverk och påverkansarbete och inte haft någon investeringsbudget, är det svårt att med exakthet visa den kvantitativa påverkan som projektet haft. Utvärderingen visar att SiSLMN har påskyndat utvecklingen och bidragit med bättre kvalitet. Nedan presenteras ett urval av statistik som ger en bild över utvecklingen i området och arbetet i projektet.

##### Delområde 1 Laddinfrastruktur

| Jämtland och Västernorrlands län   | Projektstart | Projektslut (31/9 2023) |
|--|--------------|-------------------------|
| Antal laddbara bilar (Källa: ELIS).  | 1 172        | 11 555 st.              |
| Antal publika laddpunkter (Källa: ELIS)*   | 463          | 1 173 st.               |
| Antal snabbbladdarstationer* (platser)   | 28 (maj-20)  | 85 st.                  |
| Antal BRF som byggt laddmöjlighet efter stöd.  |              | 16 st.                  |
| Antal assisterade ansökningar om stöd.   |              | 58 st.                  |
| Antal turismdestinationer (t.ex. hotell eller annan laddmöjlighet turismrelaterad verksamhet) som byggt efter stöd |              | 11 st.                  |

\* publika, ej tesla

##### Delområde 2 - Energibyte

|  | Projektslut (31/9 2023) |
|--|-------------------------|
| Antal företag och organisationer som efter stöd från projektet skaffar elbil och/eller andra elfordon. | 22 st.                  |
| Antal inskaffade elbilar/elfordon hos företag och organisationer efter projektstöd.                    | 142 st.                 |
| Minskad energiförbrukning hos projektmedverkande företag och organisationer.                           | 758 MWh                 |
| Antal företag och organisationer som efter projektets stöd investerar i laddstation.                   | 59 st.                  |



|   |            |                                |
|---|------------|--------------------------------|
| Antal byggda laddpunkter efter stöd   |            | 871 st.                        |
| <b>Delområde 3 - Info &amp; rådgivning</b>  |            | <b>Projektslut (31/9 2023)</b> |
| Antal informations- och rådgivningsaktiviteter  |            | 185 st.                        |
| Antal deltagare vid informations och rådgivningsaktiviteter   |            | 3 699 st.                      |
| Antal medieinslag/paneldeltaganden etc.   |            | 42 st.                         |
| Informationsmaterial  |            | 39 st.                         |
| Antal utbildningar offentlig verksamhet   |            | 6 st.                          |
| Antal deltagare vid utbildningar offentlig verksamhet   |            | 139 st.                        |
| <b>Delområde 4 - Affärsmöjligheter SMF</b>  |            | <b>Projektslut (31/9 2023)</b> |
| Antal deltagande företag på utbildning  |            | 14 st.                         |
| Antal deltagare vid utbildningar företag  |            | 328 st.                        |
| Företag som får stöd  |            | 106 st.                        |
| <b>AKTIVITETSINDIKATORER</b>  | <b>Mål</b> | <b>Utfall</b>                  |
| Antal företag som får stöd  | 40         | 97*                            |
| Antal företag som får annat stöd än ekonomiskt stöd   | 40         | 97                             |
| Minskad energiförbrukning hos projektmedverkande företag och organisationer**   | 400        | 758                            |
| * Totalt har 119 företag fått stöd av projektet, varav 97 uppfyller Tillväxtverkets riktlinjer för indikatorn "Antal företag som får stöd" och är inrapporterade till Tillväxtverket. |            |                                |
| ** Uppskattningen baseras på att bytet fossildrivna fordon till eldrivna ger en energieffektivisering på 70% från 10 MWh till 3 MWh, dvs 7MWh per fordon, per år.                     |            |                                |

### 9. Sammanfattande kommentar och analys

Analytiskt resonemang kring resultaten och sammanfattande slutsatser och rekommendationer. Ta upp exempelvis brister eller mervärden, att utvärderingen lyfter fram arbetet med hållbarhetsaspekter på ett bra sätt, att utvärderingen påvisar något innovativt tänkande, att utvärderingen inte påvisar kopplingen till smart och hållbar tillväxt, om utvärderingsrapporten bedöms bidra till kunskap om projektets genomförande och kortsiktiga resultat i förhållande till angivna mål etc. Observera att detta inte är samma sak som att projektet i sig är bra. Det kan hända att utvärderingen i hög utsträckning ger kunskap om varför ett projekt inte har lyckats.

### SLUTSATS

Projekt Stolpe in för Stad och Land Mellersta Norrland var ett lyckat projekt sett till både arbetssätt och resultat inom området eltransporter och laddinfrastruktur i regionen Mellersta Norrland. Det var ett projekt som förlängdes och utvecklades, vilket var möjligt utifrån projektansökans utformning samt projektparternas goda sakkunskap och det valda arbetssättet. Att projektet var lyhört och hela tiden fokuserat på de områden där det krävdes extra insatser samt att SiSLMN i sina stödinsatser har funnits med över tid har varit framgångsfaktorer.

## **Resultat**

Projekt SiSLMN har bidragit till att det idag finns fler och mer tillgänglighetsanpassade snabbbladdare i glesa områden i Jämtlands och Västernorrlands län. Projektet har varit en katalysator till en förbättrad laddinfrastruktur i de båda länen och laddinfrastrukturen är idag bättre tack vare projektet. Med ett tydligt fokus på att överbrygga glapp och angripa hinder genom information och kunskap, nätverkande, dialog och samverkan har projektet haft en efterfrågad och viktig roll.

En styrka hos projektkonstellationen har varit det regionala perspektivet, att ha ett helhetsperspektiv för Mellersta Norrland (och hela norra Sverige), samt en god förståelse för hur processerna (lokalt, regionalt och nationellt) för utveckling inom projektområdet fungerar. Projektet har därmed både kunnat arbeta med insatser som knyter ihop och påskyndar utvecklingen samt haft en uthållighet som bidragit till att fler insatser i regionen har gått i mål. Samarbetet med olika aktörer har varit viktigt och fungerat väl.

## **Omvärldsfaktorer och en snabb utveckling**

Projektet har påverkats av omvärldsfaktorer, så som pandemin och förändringar gällande offentliga stöd inom projektområdet, men även av en snabb utveckling inom eltransportområdet. Pandemins påverkan har varit både utmanande men också positiv. Inledningsvis försvårades arbetet med träffar, aktiviteter på plats samt spridningsinsatser, men med en god vana gällande digitalt distansarbete har projektet kunnat påskynda och ta vara på den digitala omställning som skett i samhället. Resultatet har blivit lyckade digitala event, spridningsaktiviteter och nätverksaktiviteter, vilka fått ett större deltagande och en större spridning.

## **NÅGRA REFLEKTIONER**

### **Mjuka insatser som gör skillnad**

Tidigare erfarenheter visar att projekt med enbart mjuka insatser, så som information och rådgivning, ofta har svårt att skapa resultat och förändring. När det gäller projekt SiSLMN så verkar ändå dessa mjuka insatser göra skillnad i praktiken där nyckeln har varit att insatserna sker i ett område som målgruppen upplever som omfattande och komplext – omoget - i kombination med att det ofta är personer som är ensamma i sin tjänst inom sakområdet. De mjuka insatserna bidrar då t.ex. med att arbetet hos olika aktörer drivs på, hinder på vägen löses och aktörerna blir tryggare och tar fler och snabbare beslut om insatser och investeringar.

### **Nätverk som arbetssätt**

SiSLMN har under projekttiden alltmer använt och förfinat ett arbetssätt med nätverk och nätverksinsatser. Något som har fungerat mycket väl och bidragit till projektets resultat. Genom att samla aktörer och individer i nätverk så har projektet kunnat mobilisera personer och aktörer som delar med sig av aktuell kunskap och praktiska erfarenheter ur olika perspektiv och därmed spridit och byggt upp en större kollektiv kunskap. Arbetssättet är också framgångsrikt när det kommer till påverkansarbete då ett nätverk ofta ger en större tyngd och mandat. Det har varit ett arbetssätt som mycket väl matchar målgruppens behov och förutsättningar och är ett arbetssätt som bör tas vidare till andra och nya projekt.

**Ett projekt som växt med uppgiften**

Projektet har mycket väl kunnat utvecklas och anpassas för att möta behoven hos målgruppen trots den mycket snabba utvecklingen inom området eltransporter och laddinfrastruktur. Förutsättningarna för detta ligger i en god kompetens och vana att stötta inom sakområdet hos projektparterna men också att projektansökans aktiviteter var mer riktningvisande än att i detalj beskriva vad som skulle uppnås och hur. Projektet kunde vara lyhört och flexibelt - vilket är en nyckel för att möta målgruppens behov och förutsättningar - samt bygga på kunskapen under vägen och anpassa stödet utifrån de förändrade behoven.

**AVSLUTNINGSVIS**

Projektet Stolpe in för Stad och Land Mellersta Norrland har drivit på utvecklingen inom området eltransporter och laddinfrastruktur och därmed bidragit i arbetet för en hållbar regional tillväxt samt till Europa 2020-strategin och målen om smart, hållbar och inkluderande tillväxt.