

Sverre Mauritzen

Interreg - erfaringer og utfordringer

Norges rolle i transnasjonale
og interregionale Interreg-programmer
(B og C)



NIBR

Norsk institutt for by- og regionforskning

Interreg
- erfaringer og
utfordringer

Sverre Mauritzen

Interreg - erfaringer og utfordringer

Norges rolle i transnasjonale og
interregionale Interreg-programmer
(B og C)

NIBR-rapport 2010:22

Tittel: **Interreg: - erfaringer og utfordringer**
Norges rolle i transnasjonale og
interregionale Interreg-programmer (B og C)

Forfatter: Sverre Mauritzen

NIBR-rapport: 2010:22
ISSN: 1502-9794
ISBN: 978-82-7071-859-7
Prosjektnummer: O-500
Prosjektnavn: Interreg: - erfaringer og utfordringer
Oppdragsgiver: Kommunal- og regionaldepartementet
Kvalitetsansvarlig ved NIBR: Olaf Foss

Referat: Rapporten viser bakgrunnen for Norges
deltakelse i transnasjonale og
interregionale Interreg-programmer fra
tidlig på 1990-tallet, og behandler
situasjonen etter EU-avstemningen i 1994,
med nordiske samarbeidsland som nye EU
medlemmer. Gjennom eksempler vises det
at Norge allerede fra starten har engasjert
seg i strategiske og ambisiøse prosjekter,
som ledepartner og aktivt deltaker

Sammendrag: Norsk og engelsk

Dato: Oktober 2010

Antall sider: 101
Pris: Kr 350,-

Utgiver: Norsk institutt for by- og regionforskning
Gaustadalléen 21,
0349 OSLO
Telefon: (+47) 22 95 88 00
Telefaks: (+47) 22 60 77 74
E-post: nibr@nibr.no
<http://www.nibr.no>

Vår hjemmeside: <http://www.nibr.no>

Trykk: Nordberg A.S.
Org. nr. NO 970205284 MVA
© NIBR 2010

Forord

Dette arbeidet utgis som NIBR-rapport etter avtale med forfatteren, Sverre Mauritzen, og oppdragsgiveren, Kommunal- og regionaldepartementet.

Interreg er samarbeidsprogrammer mellom regioner i Europa, innrettet på konkretisering og iverksetting av overordnet EU – politikk. Rapporten presenterer og drøfter en viktig del av *norsk* Interreghistorie. Den behandler situasjonen etter EU-avstemningen i 1994, med nordiske samarbeidsland som nye EU medlemmer, og tar for seg Norges rolle i de transnasjonale og Interregionale Interregprogrammene (*Interreg B og C*).

Den viser bakgrunnen for Norges deltakelse i programmene og hvordan programmene reflekterte og samspilte med den politiske dynamikken i de ulike programfasene. Eksempelene som presenteres, viser at Norge allerede fra starten har engasjert seg i strategiske og ambisiøse prosjekter, som ledepartner og aktiv deltaker.

Forfatteren er ikke ansatt ved NIBR, men har vært aktiv i de transnasjonale og Interregionale *Interregprogrammene* fra tidlig på 1990-tallet. Han er utdannet Siviløkonom (NHH) og har bl.a. vært ambassaderåd for kommunale og regionale saker ved den norske EU delegasjonen i Brussel (1993-96), leder av Nordsjøsekretariatet i Stavanger (1996-97) og nasjonalt kontaktpunkt for Nordsjøprogrammet i Interreg (1997-2007).

NIBR, oktober 2010

Olaf Foss
forskningssjef

Innhold

Forord	1
Sammendrag.....	4
Summary	8
Forkortelser og faguttrykk.....	12
Innledning.....	14
1 Historikk og bakgrunn.....	16
2 Interreg IIC – Programmene (1997 – 99).....	19
2.1 Norsk deltakelse i Nordsjø – og Østersjøprogrammene.....	20
2.2 Norsk deltakelse i Artikkel 10 – programmet Nordlig Periferi.....	22
2.3 Programarbeidet.....	22
2.3.1 Strategisk tilnærming – Visjonsprosjekt.....	25
2.3.2 Lansering/prosjektutvikling/idedugnader	27
2.3.3 3 prosjekteksempler med start i første generasjon.....	29
2.4 Erfaringer med Interreg II – programmene.....	35
2.4.1 Norske aktiviteter.....	36
3 Interreg III B OG C – Programmene (2000-06).....	38
3.1.1 Kort om Espon, Interact og Urbact.....	41
3.1.2 Eksempler på norsk engasjement – koplinger til politiske prosesser.....	44
3.2 NMC I (Nordsjø - + Nordlig Periferi – programmene):	47
3.3 NMC II (Nordsjøprogrammet):.....	49
3.3.1 Resultater:.....	49
3.4 Safety at Sea (Nordsjøprogrammet).	50
3.4.1 Resultater.....	52
3.4.2 Safety at Sea (Nordlig Periferi – programmet).	52
3.4.3 Resultater:.....	53

3.5	MSUO (Maritime Safety Umbrella Operation): et samarbeidsforsøk på tvers av III B - program-	53
	mene.....	
3.5.1	Resultater:.....	54
3.6	SuPortNet II – Sustainable Spatial Development with a Network of Ports for Boat Tourism (Østersjø-programmet).....	56
3.6.1	Resultater.....	56
3.7	Aquareg (Interreg III C).....	57
3.7.1	Resultater.....	58
3.8	Erfaringer med Interreg III B og C – program-	59
	mene.....	
3.8.1	Prosjektkvalitet:	59
3.8.2	Oversiktsrapporter:.....	60
3.8.3	Nordlig Periferi – programmet:	61
3.8.4	Østersjøprogrammet:.....	63
3.8.5	Nordsjøprogrammet:	66
3.8.6	Interreg III C – programmet:.....	68
4	Interreg IV B - OG C – Programmene (2007-13).....	70
4.1	Nordlig Periferi – programmet:	71
4.2	Østersjø – programmet:	73
4.3	Nordsjøprogrammet:.....	76
4.4	Interreg IV C – programmet:	79
4.5	Erfaringer	80
5	Tilrettelegging og forankring	82
5.1	KRD som ”nav”	82
5.2	Politikeres engasjement i Interreg.....	85
5.3	Hvem utgjør partnerskapet i Interreg - prosjekter? ...	87
5.4	Synergier mellom Interreg og andre EU/EØS – programmer?.....	89
6	Konklusjoner.....	91
6.1.1	Vurderinger og anbefalinger:.....	93
	Referanser.....	100

Sammendrag

Sverre Mauritzen

Interreg: – erfaringer og utfordringer

Norges rolle i transnasjonale og interregionale Interreg – programmer (B og C)

NIBR-rapport: 2010:22

Hva får vi igjen og hvilke fotavtrykk har vi laget?

Et fagnotat på oppdrag fra Kommunal – og Regionaldepartementet (november 2009)

Rapporten, som er resultat av et prosjektoppdrag fra KRD, tar for seg Norges rolle i de transnasjonale og Interregionale Interreg – programmene (*Interreg B og C*). Forfatteren har deltatt i Norges engasjement fra tidlig på nittitallet og frem til begynnelsen av Interreg IV – programmene (*2007-13*).

Rapporten skisserer bakgrunnen for Norges deltakelse i programmene og omtaler situasjonen etter den norske EU – avstemningen i 1994, med nordiske samarbeidsland som nye EU – medlemmer.

Rapporten beskriver hvorledes programperioden 1997 – 99 var preget av EUs policy – arbeid med romlig planlegging (*Spatial Planning*), som resulterte i ESDP (*European Spatial Development Perspective*) – dokumentet i 1999. Interreg II – programmene, samt pilotprogrammet Nordlig Periferi, gjenspeilte målsettingene for ESDP, som bl.a innebærer en balansert og flerkjernet bystruktur, samhörighet mellom by og land, borgernes tilgang til samfunnsmessig infrastruktur og kunnskap, samt krav til en bærekraftig utvikling.

Interreg II – perioden 1997 – 99 beskrives som en ekte pionertid, både for Norge og EU. Norge engasjerte seg i program– og

prosjektarbeid på lik linje med EU – land og fremsto som en aktiv partner. KRD har helt fra starten av vært det sentrale departementet og har stått for all koordinering og iverksetting på norsk side. Departementet har, når det gjelder gjennomføring av programmene i regionene, satset på landsdelsorganisasjonene som nasjonale kontaktpunkt.

Interreg III – perioden (2000 – 2006) medførte større budsjetter og høyere ambisjoner på alle måter. Samtidig ble det åpnet opp for fysiske investeringer. En nyskaping i denne perioden var C – programmet (*det Interregionale*), som gjorde det mulig å finne partnere fra hele Europa. Dessuten så 3 nye tiltak dagens lys: Espon, Interact og Urbact. Interreg ble nå en hel ”familie” med tiltak.

Interreg IV – perioden (2007-2013) er igangsatt, med videreføring av hovedmønsteret fra tidligere programmer, men med økt vekt på innovasjon, konkurransedyktighet og fortsatt stor vekt på krav til en bærekraftig utvikling. Programmene er tilpasset EUs utvidelser og samarbeid langs EUs yttergrenser. For Russland og Hviterussland betyr dette økte muligheter.

Dynamikken i Interreg – programmene illustreres ved at disse fra 2007 er gitt status som eget målområde i EUs regionalpolitikk (*Objective 3 Territorial Cooperation*). Interregprogrammene og –prosjektene spiller dessuten en økende rolle i strategisk policy – utvikling, som for eksempel Nordlig Dimensjon, samt utviklingen av EUs maritime strategi og etableringen av EUs første Makro – Region (*Østersjøen, 2009*).

Norske regioners innsats på prosjektsiden har helt fra starten av vært knyttet til politiske regionale samarbeidsorganisasjoner, som Nordsjøkommisjonen og i Østersjøen BSSSC. For innsatsen innen fjellpolitikk er Euromontana viktig. Den norske deltakelsen i denne typen organisasjoner er omfattende.

I tillegg har fylkeskommunene engasjert seg sterkt i prosjektvirksomheten som regional utviklingsaktør på hjemmebane, som regel i brede partnerskap med kommuner, næringsliv og ulike typer organisasjoner som medspillere. For enkelte prosjekter spiller Barentssekretariatet en viktig rolle.

Rapporten viser gjennom eksempler at Norge allerede fra dag 1 har engasjert seg i strategiske og ambisiøse prosjekter, som ledepartner eller aktivt medlem.

Prosjekter som Roadex, Metropolitan Areas, North Sea Cycle Route, Northern Maritime Corridor, Safety at Sea, Aquareg, og Connect er blitt “klassikere”; de fleste fulgt opp gjennom flere programperioder. I inneværende programperiode er Roadex, EfficienSea og StratMos eksempler på dette. Prosessene som er igangsatt gjennom slike prosjekter viser igjen i europeisk målestokk.

Norge har tatt opp tema i prosjektsammenheng som avspeiler viktige samfunnsutfordringer, som utkant- og avstandsproblemer, tjenestetilbud i småsamfunn, mer effektiv transportvirksomhet og innbyggernes tilgang til informasjonssamfunnet, samt utfordringer for små og mellomstore bedrifter.

I tillegg er det også gode prosjekter med andre typer utfordringer, som f.eks vekst – og storbyproblemer. Erfaringen er at de beste prosjektene nettopp tar opp tema som er høyt prioritert i lokalsamfunnet.

Norge har positivt omdømme i program- og prosjektvirksomheten. Blant de gode skussmål kan nevnes erfarne prosjektledere, gode nettverk, god evne til strategisk tenkning, samt god orden når det gjelder økonomi og administrasjon av prosjektene.

Rapporten konkluderer med at Interreg er et viktig og tilpasningsdyktig instrument av stor betydning for Norge. Det må arbeides videre med å styrke informasjonen om Interreg generelt og hvilke samarbeidsmuligheter som ligger i programmene. Spesielt viktig er det å få til gode partnerskap der både statlige og regionale partnere inngår. Man bør dessuten arbeide videre med gode løsninger for privat deltakelse. Norges mulighet til å være ledepartner i prosjektene må bevares.

Rapporten oppfordrer til et mer bevisst plan- og strategiarbeid på alle nivåer, og det understrekes at de beste prosjektene til nå nettopp avspeiler en solid forankring i slike prosesser. Det pekes også på at effekten er gjensidig ved at gode Interreg – prosjekter styrker og inspirerer det hjemlige plan- og strategiarbeidet.

Om forfatteren:

Siviløkonom, utdannet ved NHH

Stortingsrepresentant fra Høyre for Rogaland 1981-93

Ambassaderåd for kommunale og regionale saker ved den norske EU – Delegasjonen i Brussel 1993-96

Leder av Nordsjøsekretariatet i Stavanger 1996-97

Leder av sekretariatet for Samarbeidsrådet for Vest – og Sørlandet 1997-03

Leder av internasjonal gruppe i Vestlandsrådet 2004-07

Nasjonalt kontaktpunkt for Nordsjøprogrammet i Interreg, 1997-07

Summary

Sverre Mauritzen:

Interreg: Norway's role

In Transnational and Interregional Programmes Experiences and challenges, achievements and footprints (1997-09)

NIBR Report: 2010:22

Report requested by the Norwegian Ministry of Local Government and Regional Development (November 2009)

To start with, the report outlines the background for Norway's participation in the Interreg B and C programmes and deals with the situation after the Norwegian referendum in 1994, when Sweden, Finland and Austria entered the EU.

It is described in the report how the programme period 1997 – 99 was influenced by EU policy discussions on Spatial Planning, resulting in the ESDP (*European Spatial Development Perspective*) – document in 1999. The transnational Interreg II – programmes, and the Article 10 Pilot Action Programme Northern Periphery, reflected the aims and goals of the ESDP, with an emphasis on a polycentric city structure, the need for cooperation between urban and rural areas, equal access to knowledge and infrastructure, and the importance of a more sustainable use of resources.

The Interreg II – generation was a pioneering period, both for Norway and the EU. Norway wished to participate in programme and project activities as much as possible on equal terms with Member States, however all activities fully financed by Norway.

The Ministry of Local Government and Regional Development is in charge of all coordination and implementation of the Interreg programmes in Norway. The practical work and follow – up in the regions has been carried out by regional bodies, also being

employers of the National Contact Points. Norway established a common national sub – group for all programmes, making smooth cooperation between layers of administration possible. The Mission of Norway to the EU and the Barents Secretariat have given active and positive support to the Interreg process.

The Interreg III – generation (2000 – 06) meant larger programme budgets and higher ambitions. Small physical investments were allowed. The Interregional programme was launched (Interreg C), making it possible to find partners all over Europe. In addition, the Espon, Interact and Urbact programmes were launched, making Interreg a larger and even more attractive toolbox.

The Interreg IV – generation (2007-13) follows up the main pattern from previous programmes, but with an increased emphasis on innovation, competitiveness and sustainability. The programmes comply with the large territory of EU 27 and a closer cooperation with external countries like Russia and Belarus.

The dynamics of the Interreg programmes is illustrated by the rise in status from a Community Initiative to an integral part of the EU regional policy (*Objective 3 – Territorial Cooperation*). The Interreg programmes and projects play an increasing role in EU strategic policy development (*i.a. the Northern Dimension, the Maritime Strategy, and the Baltic Sea Macro Region*). The importance of the maritime Interreg projects was underlined in the Norwegian input to the Maritime Strategy process.

The activities of Norwegian regions is closely linked to transnational regional co-operation bodies, like the CPMR (*Conference of Peripheral Maritime Regions*) North Sea Commission and, in the Baltic Sea Area, BSSSC (*Baltic Sea States Subregional Conference*). Also network organizations like the Euro Montana have played a positive role. Norwegian involvement in this type of organizations is extensive.

In addition, the County Councils in Norway have taken the position as regional developers, normally in broad partnerships with municipalities, businesses and various types of NGO's. Several Interreg initiatives emerge from this type of partnerships.

The report gives examples on how Norway has entered into strategic and ambitious projects, as Lead Beneficiary or active

partner. Projects like Roadex (NPP), Metropolitan Areas (BSP), North Sea Cycle Route, Northern Maritime Corridor and Safety at Sea (NSP), Aquareg and Connect (IIIC) have become reference projects, several of them followed up in consecutive programme periods. In the present programme period, the Roadex (NPP), EfficienSea (BSP) and StratMos (NSP) projects may serve as examples, all being identified as “strategic projects” by the EU. Since the beginning in 1997, Norway has participated in more than 200 transnational and Interregional projects, being Lead Beneficiary in more than 30 of these.

Norway has taken up issues in the projects reflecting challenges in society, like distance problems, service level in areas with low population density, the need for efficient transport systems, equal access to the information society and challenges for SME’s. Furthermore, one will find quality projects also dealing with the opposite type of challenges, like growth problems in the metropolitan areas.

Norway has tried to build a positive image dealing with Interreg programmes and projects, being punctual and orderly. The report underlines that Interreg to Norway is an important instrument for regional cooperation.

In spite of many success stories, there will always be a potential for further improvements, for example when it comes to information activities. It is also a future challenge is to improve good partnerships involving different layers of administration and politicians, and also private partners. For Norway it is important to maintain the possibility of being in charge of future projects as Lead Beneficiary.

Of course, people working with Interreg projects are met with problems in their daily work. The application process and many of the administrative procedures are rather complicated, representing difficulties for the partners. Also, sometimes it is sad, but true that good initiatives disappear when the project period is over.

However, there are lessons to be learnt from this kind of experiences, in order to make future programmes and projects even better.

In conclusion, the report underlines the importance of giving planning and strategic development work higher priority at all levels. It is a common experience that the most successful projects deal with issues given high priority by countries and regions, linked to strategic development.

The Author:

Sverre Mauritzen (born 1943 in Stavanger, Norway)

MBA, Norwegian School of Economics and Business
Administration

Member of Parliament (Cons) (1981-93)

Regional Policy Counsellor, Mission of Norway to the EU (1993-96)

National Contact Point for the Interreg North Sea Programme
(1997-07)

Forkortelser og faguttrykk

AIS	Automatic Identification System
Artikkel 10 Pilotprogram	Tidligere del av EU - kommisjonens initiativ
BSSSC	Baltic Sea States Subregional Committee
CPMR	Conference of Peripheral Maritime Regions
CPMR/BSC	Baltic Sea Commission
CPMR/NSC	North Sea Commission
DG Environment	Generaldirektorat for Miljø
DG Mare	Generaldirektorat for Maritime saker og Fiskeri
DG Tren	Generaldirektorat for Transport og Energi
DG Regio	Generaldirektorat for Regionalpolitikk
EFTA	European Free Trade Association
EMSA	European Maritime Safety Authority
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument
ESDP	European Spatial Development Perspective
Euromontana	Europeisk paraplyorganisasjon for fjellregioner
GIS	Geografiske Informasjons - Systemer
Gøteborg - agendaen	EU - policy dokument med krav til bærekraftig atferd
IKT	Informasjons - og kommunikasjonsteknologi
Interreg I	Første generasjon 1991 - 93, Norge deltar ikke
Interreg II	Andre generasjon 1994-99, Norge deltar i grenseregionale programmer fra 1995 (kalt II A) + transnasjonale programmer fra 1997(kalt IIC)
Interreg III	Tredje generasjon 2000-06, Norge deltar i grenseregionale programmer(kalt III A) + transnasjonale programmer (kalt III B) + Interregionalt program (kalt III C)
Interreg IV	- Fjerde generasjon 2007 - 13, Norge deltar i grenseregionale programmer(kalt IV A) + transnasjonale programmer (kalt IV B) + Interregionale programmet (kalt IV C)
KS	Kommunenes Sentralforbund
Landsdelsutvalg/	Landsdelsutvalget for Nord - Trøndelag og

Flerfylkessamarbeid:	Nord – Norge - Østlandssamarbeidet - Samarbeidsrådet for Vest - og Sørlandet (til 2003) - Vestlandsrådet (fra 2003)
Lead Partner/ Lead Beneficiary/ Ledepartner:	Hovedansvarlig for et prosjekt
Lisboa - strategien	EU-policy med vekt på økt konkurransekraft
MC(<i>Monitoring Committee</i>)	Overvåkingskomite for Interreg - programmet
MoS	Motorways of the Sea
MSUO	Maritime Safety Umbrella Operation
NIBR	Norsk Institutt for By - og Regionforskning
NORA	Nordisk Atlantsamarbeid
ND	Nordlig Dimensjon, europeisk policy - prosess
Nordregio	Nordisk Ministerråds forskningscenter på regionalområdet
NORISS	Norsk Institutt for Strategiske Studier
NTP	Nasjonal Transportplan
OSPAR	Oslo - Paris - konvensjonen (<i>havforurensninger</i>)
PPG	Programme Preparatory Group
RAC	Regional Advisory Committee (<i>gir råd om marine ressurser</i>)
Regio Stars Award	Europeisk utmerkelse for gode prosjekter (<i>DG Regio</i>)
RFO	Regional Framework Operation (<i>del av Interreg C - tiltaket</i>)
RUP	Regionalt utviklingsprogram
SC (<i>Steering Committee</i>)	Beslutningskomite for Interreg - prosjekter
Scot - Nordic Cooperation	Uformelt samarbeidsinitiativ på departementsnivå
SEA (<i>Strategic Environment Assessment</i>)	Prosedyre for konsekvensanalyse miljøvirkninger
SP - Spatial Planning/SD - Spatial Development	Romlig planlegging/ utvikling
SSS (<i>Short Sea Shipping</i>)	Nærsejøfart
Tacis	EU - program for partnere fra Russland/Hviterussland
TEN - T (<i>Transeuropean Networks - Transport</i>)	EU - policy for transportsektoren
Territorial Cohesion	EUs samlede regionalpolitikk
Territorial Cooperation (<i>Objective 3</i>)	Territorielt samarbeid (<i>Mål 3, 2007-13</i>)
VASAB	samlenavn på alle Interreg - tiltak
	Vision and Strategies around the Baltic Sea

Innledning

Foreliggende rapport er utarbeidet i samsvar med et prosjektoppdrag fra Kommunal – og Regionaldepartementet, november 2007, etter en oppdatert prosjektbeskrivelse fra september 2008. Prosjektet handler om norsk innsats i to bestemte grener av EUs Interreg – programmer, nemlig de såkalte ”transnasjonale” og de ”Interregionale” (*Interreg B og C*).

Interreg er samarbeidsprogrammer mellom regioner i Europa, innrettet på konkretisering og iverksetting av overordnet EU – politikk.

Norge har deltatt helt fra lanseringen i EU av Interreg II midt på nittitallet. Interreg som tiltak og arbeidsform har i denne perioden fått kraftig oppbakking politisk i EUs organer, noe som gjenspeiles i økende budsjetter og høyere status. I inneværende programperiode (2007 – 2013) er Interreg løftet inn i EUs samhörighetspolitikk som eget målområde: Mål 3 – Territorielt samarbeid (Objective 3, Territorial Cooperation)

Også i Norge har Interreg økt i popularitet, fra en bevisst, men begrenset satsing på nittitallet til en solid posisjon når det gjelder norsk deltakelse i EU – programmer. Staten vil i perioden 2007 - 13 stille til disposisjon 730 millioner kroner, der størstedelen går til A – programmene (de ”grenseregionale”) 68 pst, og henholdsvis 24 og 8 pst til B og C – programmene.

Forfatteren har deltatt aktivt i arbeidet med tilrettelegging av Interreg – programmene i Norge fra tidlig på nittitallet og frem til inneværende programperiode. Leseren får bære over med at egne erfaringer får en synlig plass i stoffvalg og vinkling. I tillegg til egne erfaringer og opptegnelser bygger fremstillingen på bakgrunns-samtaler med et tjuetalls nøkkelfolk på program – og prosjekt-

siden. En takk til disse. Alle vurderinger og konklusjoner står imidlertid for forfatterens egen regning.

Rapporten er ikke ment å dublere systematiske og offisielle evalueringer. En hovedvekt er lagt på å gjøre leseren kjent med prosjekter som har ført til positive resultater, sett med norske øyne.

Rapporten gjenspeiler 15 års rivende utvikling, der ideer om europeisk regionalt samarbeid fødes og skyter fart, der Europa og EU endres kontinuerlig og der Norge og norske regioner inntar rollen som aktive og i flere tilfeller ledende partnere.

Intensjonen er å kunne formidle noe av dynamikken i utviklingen, både når det gjelder programmer og prosjekter. Også samarbeid må læres – noe av det mest bemerkelsesverdige er å se eksempler på samarbeid som utvikles over flere programperioder og der resultatene etter hvert viser igjen i europeisk målestokk. Prosjektene Roadex og Northern Maritime Corridor illustrerer dette.

15 år er kort tid, og på tross av gode suksesshistorier finnes ting som kan forbedres – som for eksempel at Interreg fortsatt er for lite kjent blant publikum og at Interreg for prosjektsøkere ofte kan føles som et virkemiddel med ”høy terskel”.

For de mange aktive i prosjektvirksomheten og for de deler av norsk forvaltning som deltar i satsingen har Interreg etter forfatterens vurdering utvilsomt betydd et kvantesprang innen internasjonalisering.

1 Historikk og bakgrunn

Hvilke resultater er oppnådd gjennom prosjektvirksomheten?
Hvilke bidrag har nordmenn gitt til regional utvikling i Europa?
Hvilke problemer og utfordringer har vi møtt? Foreliggende rapporter et bidrag til besvarelse av slike spørsmål når det gjelder de transnasjonale og interregionale grenene av Interreg.

Programmene er inndelt i 3 grener:

- A den grenseregionale *(prosjekter med partnere i nærmeste naboland)*
- B den transnasjonale *(prosjekter med partnere innen et større geografisk område)*
- C den Interregionale *(prosjekter med partnere over hele EU – området)*

Først noen ord om grenseregionalt samarbeid: Å få i stand samarbeidsprosjekter som krysser landegrenser er ingen EU – oppfinnelse. I Norden har f.eks organisert regionsamarbeid med naboland eksistert siden 1950 – tallet i regi av Nordisk Ministerråd. Etter hvert ble dette vel innarbeidede programmer, som Nordkalotten, Kvarken og NORA – Nordisk Atlantsamarbeid. Da Finland, Sverige og Norge søkte EU – medlemskap på 90 – tallet hadde man både god samarbeidstradisjon og dessuten utredningsinstituttet Nordregio å vise til. Dette kom vel med i den senere utvikling.

For Finland og Sverige var det viktig å få videreført det nordiske grenseregionale samarbeidet med finansiering fra EU's Strukturfond. Norge ble invitert til å delta i de nye grenseregionale EU – programmene finansiert 100 pst med norske midler. Slik er det fortsatt: Det grenseregionale Interreg – samarbeidet veier tyngst budsjettmessig (*68 pst av det norske statlige engasjementet for 2007 – 13, eller nærmere 500 mill kr*). Disse programmene forvaltes av

fylkeskommunene og fortjener nærmere omtale separat, både på grunn av omfanget og det vell av interessante prosjekter de representerer.

Etter folkeavstemningen i 1994 la norske myndigheter opp til en to - delt Europa – strategi: å blåse liv i en ferdig forhandlet EØS – avtale og dessuten finne ut hvilke andre samarbeidsmuligheter som kunne være aktuelle. Gjennom EØS – avtalen kunne norske partnere delta i samarbeidsområder som forskning, utdanning og senere kultur. For Norge ble det viktig å markedsføre den nokså ukjente EØS - avtalen både ute og hjemme; overfor prosjektfolk peke ut hvilke samarbeidsmuligheter avtalen omfattet.

For norsk regionalpolitikk var det først og fremst viktig å få avklart rammer og innhold for ordninger som sorterer under det indre marked, som var del av EØS – avtalen (*som f.eks regional statsstøtte og differensiert arbeidsgiveravgift*). I tillegg lanserte EU – Kommissæren for regionalpolitikk, Monika Wulf – Mathies, en utvidelse av Interreg – programmene til å omfatte samarbeid over større geografiske regioner, de såkalte transnasjonale programmer. Dette vakte interesse hos norske myndigheter, som straks ba om et møte med Kommissæren. Norske regioner var på dette tidspunkt aktive deltakere i et begynnende Østersjø – og Nordsjø-samarbeid, og i tillegg var det under utvikling et aktivt samarbeid mellom nordiske land og Skottland.

Monika Wulf – Mathies tok vel imot daværende Kommunalminister Gunnar Berge med følge og var personlig svært positiv til den norske interessen. Tiltaket trengte drahjelp for å få med enkelte lunkne medlemsland. Dessuten – i et mulig fremtidig Nordsjø – program ville Norge være en helt nødvendig samarbeidspartner. Båndene til Østersjøen var også mange og sterke. Selv om hun og hennes stab var positive, kunne ikke hun si ja der og da: Norge måtte sørge for en invitasjon fra medlemsland, og slik ble det. Dermed kom Norge med som eneste tredjeland i første generasjon transnasjonale programmer (*Interreg II C for Østersjøen og Nordsjøen*). Norge ble godtatt som fullverdig partner, men mot 100 pst egenbetaling.

Det var også igangsatt en prosess mellom skotske og nordiske myndigheter med sikte på et prosjektrettet samarbeid. Man forsøkte å få til et Interreg – program. Det skotsk – nordiske samarbeidet ble i første generasjon finansiert på forsøksbasis. I

neste runde ble det et fullverdig program. Også i nord var Norge med fra starten i programarbeid med mer, med 100 pst egenfinansiering.

Det faglige grunnlaget for EU – Kommissærens initiativ med transnasjonale programmer hadde hun i diverse EU – rapporter om vekstregioner og stagnerende områder (*f.eks Europe 2000 og Europe 2000+*). Den politiske debatten pågikk i en årrekke, og i 1999 vedtok planministrene i EU - dokumentet ”European Spatial Development Perspective (ESDP)”. Kommissæren introduserte et virkemiddel midt i en pågående debatt, så man kan si at de transnasjonale programmene var like nye for EU som for Norge, med en spennende blanding av strategisk handling og at ”veien blir til mens du går”.

2 Interreg IIC – Programmene (1997 – 99)

Da EU – Kommissær Monika Wulf – Mathies lanserte den nye grenen av Interreg – programmene, skreddersydd for Spatial Planning på tvers av landegrenser, hadde temaet vært debattert i EU i flere år. Eksempelvis ble Norge, sammen med de øvrige søkerland til EU, invitert i 1993 som observatører til EU – kommisjonens rådgivende komité for Spatial Planning. Her møttes ekspertene fra medlemslandene med nøkkelfolk fra DG XVI (*generaldirektoratet for regionalpolitikk – i dag DG Regio*). Av debattene på disse møtene kom det klart frem at alle land har sine egne tradisjoner og arbeidsmåter på området og at begrepet Spatial Planning trengte atskilling modning og presisering. Denne debatten pågår fortsatt!

Sammenliknet med norske forhold kan en si at Spatial Planning på mange måter tilsvare regional planlegging eller fylkesplanlegging. Hovedtrekket er et bredt perspektiv som spenner over ulike sektorer og forvaltningsnivåer i samfunnslivet – altså mer som samfunnsplanlegging enn tradisjonell arealplanlegging. Da EUs planministre sluttet seg til ESDP – dokumentet i 1999 ble dette sett på som det første gjennomarbeidede forsøk på å klargjøre og beskrive regionale ubalanser i EU – området.

ESDP har 3 hovedmål for utviklingen:

- økonomisk og sosial samhörighet
- vern av natur – og kulturressurser,
- samt mer balansert konkurransekraft

Disse målene skal nås gjennom:

- et balansert og polysentrisk mønster for byene,
- bedre samhørighet mellom bystrøk og landlige områder,
- likeverdig tilgang til samfunnsmessig infrastruktur og kunnskap,
- samt bærekraftig utvikling og ansvarlig forvaltning og vern av ressursene

EU's forordning for Interreg IIC gjenspeiler målene for ESDP til punkt og prikke. Lanseringstidspunkter var også godt – Programmene ble godkjent på tampen av 1997, ESDP kom i 1999, og prosjektene kunne løpe til slutten av 2001.

Det er verd å legge merke til at denne grenen av Interreg er et politisk virkemiddel på den måten at det regelverket som styrer programmene helt klart er formulert for å fremme "EU – policies". Imidlertid er målformuleringene såpass generelle at landene ikke har hatt vansker med å gi sin tilslutning. Dessuten har man holdt nøye på nærhetsprinsippet, som i denne sammenheng betyr at forvaltning av plansystemer og administrative ordninger er landenes eget ansvar og ikke noe EU skal blande seg borti.

For Norge som ikke – medlem i EU har det under skiftende regjeringer ikke vært noen prinsipielle innvendinger mot de generelle prinsippene som har ligget til grunn for ulike generasjoner av Interreg – programmene. I Stortinget har Interreg – virksomheten i alle år hatt bred politisk tilslutning.

2.1 Norsk deltakelse i Nordsjø – og Østersjøprogrammene.

Norge møtte velvilje fra EU – kommisjonen og naboland med hensyn til deltakelse i Nordsjø – og Østersjøprogrammene. I Norge var Kommunal – og Regionaldepartementet (KRD) etablert som koordinator på statlig plan i nært samarbeid med Miljøverndepartementet, representert ved Planavdelingen. På regionalt nivå falt det naturlig å etablere kontakt med organisasjoner for flerfylkes – samarbeid: Østlandssamarbeidet (8 fylkeskommuner) og Samarbeidsrådet for Vest – og Sørlandet

SAVOS (6 fylkeskommuner). Disse ble utpekt som nasjonale kontaktpunkt for henholdsvis Østersjø – og Nordsjøprogrammene, med utstrakt virksomhet når det gjaldt å gjøre programmene kjent og brukt i Norge.

Nordsjø – programmet inneholdt lett gjenkjennelige faglige ESDP – inspirerte prioriteter:

- bymessige og regionale systemer,
- transport og kommunikasjon,
- naturressurser og kulturarv.

Østersjøprogrammet hadde mange likhetstrekk, men la i tillegg vekt på spesielle utfordringer i regionen, som demokratibygging og etablering av samfunnsmessig infrastruktur.

Etableringsfasen ble ekte pionerarbeid, både for EU, medlemslandene og Norge. Alt var nytt, og forutsetningen var en utstrakt grad av delegering fra Brussel, med sekretariater i hvert programområde. For Nordsjøprogrammet ble det etablert sekretariat i Danmark, med Viborg Amt som vert og Ervervsfremmestyrelsen i Silkeborg som økonomisk ansvarlig. Slik er det fortsatt.

De første årene var sekretariatet for Nordsjøkommisjonen under CPMR også lokalisert til Viborg (*dette betjenes i dag av Telemark Fylkeskommune*). Det har hele tiden vært et nært og positivt samarbeid mellom Nordsjøprogrammet og Nordsjøkommisjonen.

For Østersjøprogrammet ble tilsvarende sekretariat etablert i Rostock, Tyskland, der det fortsatt ligger. Østersjøprogrammet har dessuten etablert en ordning med undersekretariater (*branch office, tidligere Sverige, nå Latvia*). Økonomisk ansvarlig for programmet er Investitionsbank Schleswig - Holstein, Kiel.

I Norge ble de 8 Østlandsfylkene utpekt som virkeområde for Østersjø – programmet. Nordsjøprogrammet fikk alle fylker sør for Nord – Trøndelag (*minus Hedmark og Oppland*) som sitt virkeområde.

2.2 Norsk deltakelse i Artikkel 10 – programmet Nordlig Periferi.

Som nevnt pågikk det samtaler mellom Skottland og de nordiske land om et prosjektrettet EU – samarbeid (*Scot – Nordic Cooperation*). Skottene så med interesse på muligheten for en EU – utvidelse nordover og drev lobby – virksomhet for å strekke definisjonen på naboland til å omfatte sjøgrense i Interreg – sammenheng. Det var ikke helt enkelt, og det var heller ikke lett å etablere et nytt Interreg II C – område nord for Nordsjøen. Løsningen ble å bruke forsøkshjemmelen ”Artikkel 10”. I neste generasjon ble Nordlig Periferi et transnasjonalt Interreg – program på linje med de andre.

Artikkel 10 – programmet kan beskrives som et ”Interreg – light” – program, med mindre budsjett, men med tydelig familielikheter. Den faglige innretningen var svært godt tilpasset virkeområdet, som omfattet nordlige deler av Skottland, Norge, Sverige og Finland. Programmet var tilpasset utfordringene i nærings – og samfunnsliv i spesielt gravgrendte strøk, som småskala næringsutvikling, samt bærekraftig ressursutnyttelse i sårbare områder.

Norsk virkeområde ble de 4 nordligste fylkene, med Landsdelsutvalget for Nord – Norge og Nord – Trøndelag som nasjonalt kontaktpunkt. Sekretariatet for programmet ble lagt til Sverige og er senere flyttet til København, der det fortsatt er.

2.3 Programarbeidet.

Programarbeidet startet så snart det geografiske virkeområdet for de ulike programmene var klarert. Norske statlige og regionale representanter fant sin plass i programkomiteene på linje med EU – landenes mannskap.

Styringssystemet - et hovedmønster:

Hvilket apparat ligger bak hvert enkelt programdokument, og hvordan forvaltes og styres prosjektprosessen? Her en skjematisk oversikt som viser et hovedmønster – det finnes flere varianter:

- På EU-nivå vedtas de overordnede rammebetingelsene

- På EU-nivå bestemmes hvilke geografiske områder som skal inngå i virkeområdet
- På EU-nivå, i dialog med hvert medlemsland, bestemmes EU– bevilgningen til programmet
-
- Medlemslandene + Norge kommer sammen og oppretter et sekretariat for programmet
- Medlemslandene + Norge utpeker en arbeidsgruppe (kalt PPG – Programme Preparation Group) som utarbeider et programutkast
- PPG består av administrativt personell fra statlig og regional forvaltning
- Sekretariatet assisterer PPG
- Hvert land oppretter en referansegruppe som følger programmet tett og som foretar høringer og innspill
- Høringer under utarbeidelse av programutkastet følger EU – prosedyre, som innebærer at berørte parter skal ha anledning til å uttale seg
- Hvert land etablerer et nasjonalt kontaktpunkt, som samordner innsatsen i programmet
-
- PPG leverer sitt ferdige produkt til godkjenning i deltakerlandene, bl.a kontrolleres at innholdet er i samsvar med nasjonal politikk
- Etter godkjenning i hvert land videresendes programutkastet til EU – Kommisjonen for endelig godkjenning.
- Nå etableres styringsstrukturen for programmet, gjerne med 2 komiteer:
- Overvåkingsskomiteen (Monitoring Committee), som står ansvarlig overfor EU for programmets gjennomføring og som ellers håndterer problemer som måtte oppstå.
- Beslutningskomiteen (Steering Committee) som behandler og tar stilling til prosjektsøknader, etter innstilling fra sekretariatet
-

- Lead Partner - prinsippet praktiseres, det betyr at ledepartneren står fullt ansvarlig overfor EU når det gjelder faglig og økonomisk gjennomføring av prosjektet. Norge kan i noen programmer være formell ledepartner, i andre er man funksjonell leder, mens det formelle ansvaret ligger hos en partner fra EU-land.
- I MC og SC møter landene, inklusive Norge, med statlige og regionale representanter, utpekt av nasjonal myndighet. Ledervervene går på rundgang. Nordmenn kan ikke lede MC, ellers behandles man likt. Medarbeidere fra DG Regio møter som observatører i komiteene.

Å utarbeide et programdokument for en stor samarbeidsregion er en møysommelig, men spennende prosess. Selv om det samme overordnede EU – regelverket gjelder for alle programmene gis det rikelig rom for regionale forskjeller tilpasset utfordringene i området.

Programkomiteen bruker derfor mye energi på å diskutere seg frem til de faglige hovedprioritetene. Det ferdige programmet ligger til grunn for hundrevis av prosjektsøknader og bevilgning av anselige beløp.

Programarbeidet er i seg selv en konkret øvelse i å jobbe i partnerskap: ingen ting er ferdig før alt er klarert og den store enighet er oppnådd! Arbeidsformen veksler mellom plenum, idédugnader, arbeidsgrupper, innspill, høringer, ekspertutredninger, oppdrag til sekretariatet osv. Blir norske synspunkter tatt tilbørlig hensyn til i programprosessen? Som regel ja – så sant man har noe å fare med! Så snart komiteen begynner å jobbe som et team oppdager man at utfordringer og problemstillinger er forbausende parallelle fra land til land.

De første transnasjonale programmene var farget av ESDP – tankegangen og Spatial Planning. Programkomiteene hadde en bred sammensetning med folk fra ulike miljøer og ståsteder – ikke alle like fortrolige med overordnet planlegging. Internt i de ulike komiteene kunne det derfor være større uenighet mellom ”planfolk” og ”næringsfolk” enn spenninger landene imellom.

Selv om Interreg pr definisjon er tverrfaglig, og selv om man jobber på tvers av landegrenser og forvaltningsnivåer, så vil den enkelte naturlig nok bringe med seg sin bakgrunn. For eksempel satte det sitt preg på programarbeidet at ”planfolkene” kom fra landsiden og ikke hadde særlig erfaring med maritime spørsmål. Fra norsk side måtte man øve påtrykk for å få med problemstillinger for sjøområdene. I EU – sammenheng skulle det gå om lag 10 år før man for alvor fikk øynene opp for ”Maritime Spatial Planning” (*konf. EUs Maritime Grønnbok, 2006*).

Uansett, man diskuterer seg frem til *modus vivendi* og får sine handlingsprogrammer godkjent i tur og orden. Har programarbeidet en egenverdi? Ja – absolutt!

Det er verd å merke seg at gjennom utarbeidelse av Interreg – programmene har Norge en direkte påvirkningsmulighet for iverksetting og konkretisering av EU – politikk.

For EU – medlemsland har programmene verdi i løpende strategiprosesser. Østersjøregionen kan tjene som eksempel. Det er ingen tvil om at i alt 3 generasjoner Interreg - programmer med tilhørende prosjekter og strategiske analyser har spilt en konkret rolle for utarbeidelsen av EU’s Østersjøstrategi i 2009, som det første eksempel på en Makro – Region, med handlingsplan. Dette kan best forstås som en bred, tverrsektoriell utviklingsstrategi, som skal omfatte samfunnet som helhet. Strategien skal ikke kreve nye bevilgninger, nytt regelverk eller nye institusjoner. Kommisjonen la frem sitt forslag medio juni, og Ministerrådet vedtok saken ultimo oktober. Begrepet Makro – Region er en nyskaping, som det knyttes forventninger til.

På kommisjonshold nevnes at både Nordsjøen og Nordlig Periferi har kvaliteter i seg til å kunne bli tilsvarende Makro - Regioner. Blir det aktuelt, vil man ha et solid erfaringsmateriale fra Interreg – virksomhet gjennom omlag 15 år.

2.3.1 Strategisk tilnærming – Visjonsprosjekt

Som påpekt hadde IIC – generasjonen av Interreg – programmer klar strategisk forankring preget av prosessen rundt ESDP. Dette ga en tilsiktet og ønsket familielikhet mellom de 7 godkjente programmene, og i 4 programområder ble det gjennomført et

visjonsprosjekt. I Nordsjøprogrammet ble dette til prosjektet Norvision. Alle 6 deltakerland var med i prosjektgruppen med statlige og regionale representanter – fra Norge deltok Miljøverndepartementet og en fylkesplansjef. Programsekretariatet og et tysk konsulentfirma supplerte prosjektgruppen med administrative og faglige ressurser.

Prosjektet munnet ut i 10 visjons – teser for en vellykket og balansert Nordsjø – region, med tilhørende operative hovedmål og utviklings – strategier. I sum et bredt og ambisiøst rammeverk, som kom til å gi prosjektvirksomheten en indre logikk og sammenheng. Visjonsarbeidet ble ferdigstilt i år 2000. Det foregikk parallelt med og i dialog med de første prosjektene.

Visjonen, som inneholder regionens muligheter og utfordringer frem mot år 2020, ble dessuten et viktig referansedokument for de neste Interreg – programmene. Materialet ble oppdatert i 2005 på enkelte områder og brukt under utarbeidelse av Nordsjø – programmet for 2007 – 13. Også i dette arbeidet deltok norske representanter.

Det er klart at slike faglige prosesser har hatt avgjørende betydning for kvaliteten av de prosjektene som ble igangsatt. Visjonen inneholder en rekke ideer og forslag til relevante prosjekter. Høyst sannsynlig har også program – og visjonsdokumentene inspirert landenes policy – dokumenter innen området regional og bærekraftig utvikling.

Nordsjøkommisjonens Generalforsamling i Bergen år 2000 sluttet seg til Nordsjøvisjonens innhold, med en oppfordring til landenes regjeringer om å følge opp. Ansvar for konkret oppfølging ligger i hvert lands nasjonale, regionale og lokale myndigheter, et EU – prosjekt har kun som formål å vise vei.

Nordsjøkommisjonen har i 2009 på nytt satt i gang arbeidet med en Nordsjø - strategi. Første gang var tidlig på nittitallet: den gangen ble strategidokumentet brukt aktivt overfor EU - myndighetene for å få til et Interreg - program for Nordsjøen. Om den nye strategien vil føre til at Nordsjøen fremstår som en Makro - Region får tiden vise!

Noe tettere mellomstatlig samarbeid om romlig utvikling (*Spatial Development*) var det ikke grobunn for i Nordsjø – regionen

omkring år 2000. I Østersjøen har man Østersjø – rådet, og det kunne synes naturlig å etablere noe tilsvarende også for Nordsjøen.

Fra norsk side hadde skiftende regjeringer på 90 – tallet uttrykt interesse for en slik tilnærming, men uten å få særlig respons fra andre land. Man forsøkte i forbindelse med nevnte møte i Bergen å få i stand et møte på ministernivå for å diskutere saken, men lyktes ikke. Det ble fra flere hold sagt at man inntil videre fikk klare seg med OSPAR og apparatet rundt den (*Oslo – Paris – konvensjonen om maritime forurensinger*). OSPAR er viktig nok, men dekker bare en del av de utfordringer man møter i Nordsjø – området. Blir det noen gang aktuelt å lage en Makro - Region i Nordsjøområdet kan spørsmålet få ny aktualitet!

I Østersjø – regionen finner man samarbeidsorganisasjonen VASAB (*Vision and Strategies around the Baltic Sea*). Sekretariatet ligger i Riga, og norsk kontaktpunkt er KRD. VASAB har grunnleggende betydning for strategiarbeidet. VASAB omfatter samfunnsplanlegging i vid forstand og finansieres med bidrag fra de enkelte land. Det er tett kontakt mellom VASAB og Interreg – programmet for Østersjøen, med høy grad av personfellesskap.

2.3.2 Lansering/prosjektutvikling/idedugnader

Straks etter avklaring av Norges rolle i de transnasjonale Interreg – programmene satte man i gang forberedelsene på hjemmebane. Det var ikke helt enkelt: man skulle spre kunnskap om og interesse for et EU – virkemiddel som så vidt hadde forlatt tegnebrettet og som var knyttet opp mot politiske EU – prosesser. Arbeidet ble påbegynt allerede i 1996 – ett år før programmene forelå i godkjent form.

Målet i første runde var å skape grobunn for gode prosjekt – initiativ. I Norge var det flere miljøer som allerede hadde stiftet bekjentskap med EU – programmer, spesielt innen forskning og utdanning. Dette var en god hjelp i starten, men samtidig var det også en utfordring for dem med noe erfaring å sette seg inn i Interreg – programmenes særtrekk og identitet.

I landsdelene ble igangsatt omfattende møteserier (*“road shows”*), med programinformasjon, idedugnader og prosjektverksted, gjerne med deltakelse av erfarne prosjektfolk fra EU-land, samt personell

fra programsekretariatene. Slike møter er gjentatt og fulgt opp etter behov, både i III – og IV – programmene, supplert med spesialkonferanser, f.eks om fjellsamarbeid, IT, eller maritime tema. Alt i alt en krevende innsalgs – prosess, men den har båret frukter.

Det transnasjonale regionsamarbeidet på politisk nivå spilte en sentral rolle allerede fra starten av. I Østersjøen ble det under Østersjø – rådet i 1993 dannet en regional organisasjon BSSSC (*Baltic Sea States Subregional Co-operation*), med arbeidsgrupper innen institusjonsbygging, regional utvikling, samt miljøvern.

Østlandssamarbeidet har hele tiden spilt en toneangivende rolle i dette samarbeidet. Senere på 90-tallet ble Baltic Sea Commission under CPMR dannet, og ellers kjennetegnes Østersjø – samarbeidet ved et stort antall nettverksorganisasjoner og vennskapsavtaler, som inkluderer alle forvaltningsnivåer, samt næringsliv og frivillige organisasjoner.

I Nordsjø – området vokste Nordsjøkommisjonen under CPMR frem fra en sped begynnelse med skotsk – norske relasjoner i begynnelsen av 90 – tallet. Generalforsamlingen i Lillesand i 1993 valgte dansk formannskap (*Viborg Amt*), som ble langvarig og positivt for organisasjonen. Norge (*Telemark Fylkeskommune*) overtok stafettspinnen fra danskene, og i dag fremstår Nordsjøkommisjonen som en betydningsfull partner også når det gjelder gode Interreg – initiativ. Dette skyldes ikke minst at man har valgt å samkjøre Generalforsamling og prosjektsamling for Nordsjø – programmet. Til sammen møtes over 400 mennesker ved slike anledninger, som igjen representerer solide nettverk på sine hjemsteder. Mellom generalforsamlingene utføres det faglige arbeidet i regi av tematiske grupper, som har hatt mye å si for prosjektutviklingen i Nordsjøprogrammet.

Samarbeidet i regi av Nordsjøkommisjonen ga direkte uttelling for Norge ganske umiddelbart. Flere viktige prosjekter med norsk ledelse så dagens lys – noen er fulgt opp også i senere programmer: North Sea Cycle Route, NAVE/Nortrail og Viking – prosjektene er eksempler på dette. Andre initiativ via Nordsjøkommisjonen ga norske interessenter anledning til å hekte seg på som vanlig partnere, eksempelvis Regional Development Strategies og Nordic Transportpolitical Network NTN, med hele 10 norske fylkeskommuner som deltakere.

For Nordlig Periferi – området finnes ikke noen tilsvarende organisasjon som har ”adoptert” Interreg – programmet. Imidlertid finnes mange interesserte nettverk og organisasjoner å spille på: Scot – Nordic – samarbeidet, Barents – samarbeidet, Arktisk Råd og Nordisk Atlantsamarbeid (NORA) for å nevne noen.

2.3.3 3 prosjekteksempler med start i første generasjon.

Eksempelene nedenunder, ett fra hvert program, illustrerer hver på sin måte vellykket jobbing i partnerskap med prosjektideer som treffer blink i forhold til hva programmene etterspør.

Felles for disse prosjektene er også at samarbeidet utvikler seg og forsterkes gjennom flere programperioder – første fase brukes gjerne til å utrede grunnlaget for et reelt samarbeid og til å gjennomføre pilotprosjekter. Det finnes flere eksempler – her er de valgte:

- a. Roadex (Nordlig Periferi)
- b. Metropolitan Areas (Østersjøen)
- c. North Sea Cycle Route (Nordsjøen)

Roadex

Roadex – prosjektet startet som et artikkel – 10 – prosjekt og har vært igjennom 3 faser. Fjerde generasjon er godkjent og igangsatt (juli 09) og vil vare i 3 år. Høy faglig kvalitet og konkret nytteverdi er stikkordene, noe som førte til finaleplass og rosende omtale fra EU – Kommisjonen i deres tildeling av Regio Stars Awards 2009..

Roadex er et nettverk av de ytre etater, bokstavelig talt, som steller med veier i utkantstrøk. Prosjektet ledes fra Sverige, som fra starten av hadde med deltakere fra Finland, Norge og Skottland. Etter hvert er nettverket utvidet med partnere fra Island, Grønland og nå også Irland. Også russiske og canadiske interesser er trukket med i aktivitetene. I Norge har Statens Vegvesen i Troms og Norges Lastebileierforbund spilt hovedrollen.

Felles for alle partnerne er at de befinner seg i utkantstrøk med spredt bebyggelse, store klimavariasjoner, svake veier med telehiv og rasfare, samt små budsjetter til vedlikehold. Ekstreme

utfordringer kaller på kreative og innovative løsninger, og nettopp Interreg – verktøyet har vært velegnet. Samarbeidet på tvers av landegrenser og faglige sektorer har vist seg meget nyttig.

I begynnelsen var erfaringsutvekslingen viktigst, etter hvert har teknologiutvikling, innovasjon, forskning og kursvirksomhet fått stor betydning. I nyere tid har spredning av resultater til stadig nye brukere blitt vektlagt.

Roadex har etter vel 10 års virksomhet blitt litt av en idébank og kunnskapsbase for alle som har ansvar for et trygt og effektivt veinett i nordre utkant av Europa. I tider med økende krav og trangere budsjetter har man søkt løsninger med best mulig vei for tilgjengelige midler. Ikke minst har det vært viktig å arbeide for en likeverdig vinter – standard landene imellom. I hele perioden har man lagt vekt på nærkontakt med næringslivet, særlig i transportsektoren og skogbruket. Også sosio – økonomiske aspekter er trukket inn i prosjektvirksomheten, samt helse, miljø og sikkerhet.



Fagjuryen i EU la i sin premiering av prosjektet spesiell vekt på formidlingen av resultater:

- a. mer enn 1000 fagfolk har hatt nytte av kurstilbudene
- b. utarbeidelse og bruk av elektroniske opplæringspakker
- c. utarbeidelse av kunnskapsmaterieil på 6 språk.

Juryen ønsket prosjektet lykke til videre. Fornyet tillit fikk prosjektet som nevnt i Interreg IV – programmet med sitt Roadex IV, som betyr en forsterking av samarbeidet både i bredden og dybden. Mer om dette siden.

Metropolitan Areas.

Prosjektet avspeiler hovedideen i ESDP – prosessen og går rett inn i kjerneområdet for Interreg II C – programmene, som er romlig planlegging (*Spatial Planning*). Tyskland (*ledpartner*), Sverige, Litauen og Norge utgjør det sentrale partnerskapet. Norsk partner er Østlandssamarbeidet. Prosjektet handler om storbyproblemer, med spesiell vekt på hovedstadsområdene. Man søker blant annet å utvikle et administrativt planleggingsverktøy, der målet er en bærekraftig byutvikling med rimelig avstand mellom hjem og arbeidssted, og med grønne lunger og gode oppvekstvilkår.

I tillegg til storbyproblematikk tar prosjektet opp spørsmål rundt en flerkjernet bystruktur. Den norske partneren fikk god drahjelp av både miljøvern – og kommunaldepartementene, som så både prinsipiell og praktisk nytte av å delta i arbeidsgrupper med mer.

I Norge ble det spesielt jobbet med spørsmål knyttet til transport og arealbruk. Arbeidet ble knyttet direkte til prosessen med rullering av Nasjonal Transportplan, og i Østlandssamarbeidet viser man til at Interreg – prosjektet hadde avgjørende betydning for Østlandets innspill til NTP (*”Østlandspakke”, der vei – og jernbanesystemer, samt overordnede scenarier for landsdelens utvikling var grunnpilarer*).

I det transnasjonale partnerskapet hadde man glede og nytte av å få sine regionalpolitiske problemer diskutert med og kommentert av kolleger fra andre land, både politikere og tjenestemenn. Kravet til transnasjonalitet ble oppfylt nettopp ved dialog og utveksling av erfaringer.

For Østlandssamarbeidet ble prosjektet viktig også som ledd i arbeidet med å skape en styrket samarbeidsplattform på hjemmebane. For alle partnerne representerte prosjektet en viktig læreprosess.

I Litauen måtte myndighetene i Vilnius lære at moderne planlegging var noe annerledes enn det plansystemet man praktiserte før murens fall!

Som i de fleste prosjekter erfarte man også i Metropolitan Areas at det er tidkrevende å bygge opp tillit og etablere et reelt samarbeid på tvers av landegrensene. Kulturforskjeller gjør sitt, ulikt lov – og rammeverk gjør sakene vanskelig sammenlignbare i praksis,

språkproblemer vil det alltid være osv. Likevel – partnerskapet fant tonen og kjemien stemte. Dermed var grunnlaget lagt for neste generasjon i III B - programmet (*Metropolitan Areas +*). En begrunnelse for å gå videre var for hovedstadsområdene i Østersjøen å danne en motvekt til de store bykonsentrasjonene vest og sør i Europa som attraktive steder for investeringer etc.

Kjernen i partnerskapet var den samme, men med Warszawa og St. Petersburg inn som nye partnere. I tillegg til Østlandssamarbeidet gikk flere fylker inn som direkte partnere, sammen med sine byer (*Buskerud, Østfold, Akershus og Oslo*).

Tematisk representerte det nye prosjektet en videreutvikling, med vekt på byutvikling, identitets- og nettverksbygging, samt markedsføring av egne ressurser. Norge leverte bl.a. et bidrag utarbeidet av NIBR om byutvikling og stedsprofilering (*NIBR – notat 2005 nr 131*).

Drammen kommune var en av flere aktive byer i MA+, og dette prosjektet var nøye knyttet sammen med byens vellykkede strategi med fornyelse og ansiktsløfting.

The North Sea Cycle Route

Ideen til en sammenhengende sykkelrute ble lansert i Nordsjøkommisjonens gruppe for kultur og turisme. Den ble bearbeidet videre av Rogaland Fylkeskommune. Godt lagarbeid har preget prosjektet, med et partnerskap på bortimot 70 medlemmer. Et søk på Internett gir over 2 millioner treff på denne 6000 km lange sykkelruten, som i 2005 fikk sin plass i Guinness rekordbok som verdens lengste!



Et visjonært prosjekt som dette hadde ikke sett dagens lys uten faglig og finansiell støtte i Interreg – programmet for Nordsjøen.

En ting er å ha de gode ideene i en internasjonal arbeidsgruppe, noe helt annet er det å ha et verktøy i form av et arbeidsprogram med penger til rådighet.

Kontakt – og forarbeidet startet høsten -96, og i forbindelse med Nordsjøkommisjonens årsmøte og Interregs prosjektsamling i Göteborg i -97 ble det avholdt et godt besøkt arbeidsseminar. Et interims – partnerskap ble etablert med Rogaland Fylkeskommune i førerretet, og i september -98 var et 3 – årig prosjekt etablert.

Mål og strategi for prosjektet var å utvikle et bærekraftig reiseliv med vekt på natur – og kulturopplevelser, samt å integrere sykkelruten i fysisk planlegging av grønne områder.

Gjennom prosjektperioden har planlegging, investering og oppgaver knyttet til sykkeltraseene stort sett vært finansiert via andre budsjetter, utenom Interreg – potten.



En viktig del av prosjektet har vært å gjøre offentlige transportmidler sykkel – vennlige: en stor jobb i seg selv. Selvsagt spiller selve markedsføringen av sykkelruten en sentral rolle, med etablering av webside og utarbeidelse av informasjonsmaterieil, som sykkelkart og brosjyrer. Dessuten var det en vesentlig del av prosjektet å slå et slag for sykling som livsstil innen hele Nordsjø – området. Prosjektet henvender seg direkte til publikum og har vært bevisst på solid forankring, politisk og administrativt, i de

deltakende regioner. Også samarbeidet med sykkelorganisasjoner på europeisk og nasjonalt nivå har vært positivt.

Markedsføringen har gitt uttelling. Det ble arrangert et storslått åpningsritt i mai/juni 2001 fra Hamburg til Aberdeen. To lag ble sendt av gårde – nordover og sørover. Langs hele ruten ble det kraftig mediedekning. Det må også nevnes at prestisjetunge magasiner som "Spiegel" og "Stern" har gitt sykkelruten bred omtale, med flotte bildereportasjer.

Suksessen stimulerte til en ny runde under Interreg III – programmet for Nordsjøen, kalt "Cycling on" (2003-06). Prosjektet vektlegger videreutviklingen kvalitativt med 3 arbeidspakker:

- a. bedring av styringsstrukturen og IT – verktøyet
- b. demonstrasjonseksempler på rimelige fysiske forbedringer av traseene, bedre skilting
- c. produktutvikling (pakketurer, transportforbindelser, overnattingsmuligheter)

Etter mange års samarbeid representerer de 68 partnerne hver for seg og til sammen en kunnskapsbase av stor verdi for videre utvikling av sykling som fritidsaktivitet og livsstil. Sykkelruten benyttes av svært mange, selv om de færreste sykler alle 6000 kilometerne! I alle regioner har man stor nytte av det arbeidet som er nedlagt. I Norge har fylkene kysten rundt fra Østfold til Hordaland deltatt, med positiv medvirkning fra Vegdirektoratet.

I Interreg IV – programmet finner man ingen direkte oppfølger, men Coast Alive – prosjektet ledet av Hordaland tar sikte på lokal næringsutvikling basert på oppnådde resultater fra Sykkelruten og Nordsjøløypa.

Fra første dag av har man i Sykkelprosjektet vært opptatt av hvordan forankringen best kan skje etter utløp av prosjekt – perioden (2006). Ingen permanent løsning er for hånden i dag – imidlertid har ledepartneren Rogaland Fylkeskommune påtatt seg å vedlikeholde websiden, i denne omgang ut 2010. Dette illustrerer et problem som opptar EU – kommisjonen og andre i stigende grad – hvem følger opp resultater fra gode prosjekter?

2.4 Erfaringer med Interreg II – programmene.

Sett på bakgrunn av at Interreg IIC og Art 10 – programmene kom i stand midt i en programperiode og fikk kort virketid (1997-99) med små budsjetter er det all grunn til å si seg fornøyd med utbyttet, både for EU og Norge. Det var ekte pionerarbeid, med ambisjoner om å skape samarbeid over landegrensene.

Visjonsprosjektet i Nordsjøregionen og VASAB i Østersjøregionen var gode inspirasjonskilder. Første generasjon ble i stor grad brukt til utredninger om tiltak som burde gjennomføres, men som programmet ikke hadde midler til å gjøre noe med.

Likevel rakk man i flere prosjekter å bygge opp en betydelig kunnskaps – og erfaringsbase, som ga full uttelling på et senere tidspunkt, konferer f.eks Roadex – prosjektet.

Flere prosjekter var innrettet mot utarbeidelse av policyforslag og praktiske anbefalinger, som også ble nyttige etter hvert, konferer Nordic Transportpolitical Network (NTN).

Transnasjonaliteten i prosjektene har vært en utfordring helt fra starten av. Roadex – og sykkelprosjektet har helt klare transnasjonale dimensjoner, mens Metropolitan Areas viser til erfaringsutveksling og evaluering av hverandres aktiviteter som sitt transnasjonale element. Dette gjelder også for en rekke andre prosjekter.

Utbyttet av Interreg II - programmene fremkommer først og fremst gjennom utstrakt nettverksbygging, etablering av kunnskapsbaser, utarbeidelse av policy – forslag og forstudier, samt erfaring med å jobbe i partnerskap.

Iverksettelsen av programmene var preget av en bortimot rendyrket ”bottom - up” – tilnærming. Dette til stor inspirasjon for lokale og regionale interesser. Imidlertid er dette lite i tråd med ambisjonsnivået i ESDP, som forutsetter samarbeid mellom plan - nivåene både hjemme og ute. Dette aspektet kommer mer til syne i senere programmer, med klar tendens i retning ”top-down”.

2.4.1 Norske aktiviteter.

Norge gikk inn i Interreg – programmene som fullt betalende medlem og ble behandlet mest mulig som fullverdig medlem på linje med EU-land. Fra dag 1 har man tilstrebet en høy faglig standard, med ønske om å fremstå som seriøs partner. Det har man klart.

I Nordlig Periferi – programmet involverte man seg aktivt i en rekke prosjekter, i stor grad knyttet til kultur – og naturbaserte ressurser og småskala næringsliv. Reiseliv var et populært temaområde. Det var norske partnere i 29 av 36 prosjekter, herav 3 med norsk ledepartner (*tema marine ressurser, reiseliv og regional utvikling*). NPP – programmet var det eneste som direkte støttet privat virksomhet.

Dessuten satset man tidlig på infrastruktur, telemedisin og folkehelse, tema som ble videreutviklet i neste runde.

Østersjø – programmet engasjerte norske partnere i ulike tema som regional utvikling, næringsutvikling, turisme, kystsoneplanlegging, vannforvaltning, regionale flyruter, kulturminnevern. Norske partnere deltok i 8 prosjekter (*Norge kunne ikke være ledepartner i dette programmet*). Ett prosjekt hadde Miljøverndepartementet som norsk partner,

Vasab 2010+. Prosjektet leverte grunnmateriale til planministermøtet for Østersjø - området i Wismar, 2001.

I Nordsjø – programmet konsentrerte norske interesser seg i stor grad om kultur – og naturbaserte prosjekter (*sykkel, vandring, viking*), samt transport og miljø (NTN, Greenport, Forum Skagerrak). Også stedsutvikling var et aktuelt tema (*City Centre Management Network, String of Pearls*). Norske partnere deltok i halvparten av omlag 40 prosjekter. 7 ble ledet fra Norge.

Nordsjø – programmet ga rom for at nordmenn kunne være formelle ledepartnere, og disse har oppsummert sine erfaringer i eget notat (2002, *Interreg.no*). Her gis en rekke gode råd mht transnasjonalitet, viktighet av politisk forankring, god prosjektbeskrivelse, fornuftig ressursbruk, pleie av partnerskapet osv.

De 7 ledepartnerne har med andre ord på kort tid tilegnet seg erfaringer og kompetanse av stor allmenn verdi, til glede både for egen region og for det norske "Interreg – fellesskapet".

I Norge gjorde man helt fra starten av et viktig grep med dannelsen av en felles referansegruppe for de 3 programmene, bestående av regionale og sentrale fagpersoner med ansvar for programmene og med funksjoner i de transnasjonale komiteene som hvert program utstyres med.

Det normale i andre land er en referansegruppe for hvert program. Den norske modellen sikrer god kontakt og kommunikasjon mellom programmene og danner et forum der man kan ta opp store og små problemer som dukker opp gjennom programperioden. Dette har vist seg nyttig.

I sum må det sies at Norges engasjement i de transnasjonale Interreg II – programmene var viktig og har hatt konkret betydning for den videre utvikling. Selv om enkelte prosjekter har gått i glemmeboken etter 10 år, er det mer enn nok av initiativ og arbeid som peker fremover og som har spilt en tydelig rolle i utviklingen av europeisk regionalt samarbeid.

Prosjektene Roadex, Metropolitan Areas og North Sea Cycle Route, og særlig Norvision kan tjene som eksempler i så måte. I samme gate som Norvision kan nevnes Vasab 2010 +, med Miljøverndepartementet som partner (*overordnet Østersjø - strategi*).

I tillegg kan nevnes norske initiativ når det gjelder kulturarv/ kulturbasert reiseliv. North Sea Viking Legacy handler om formidling av vår norrøne kulturarv. Dette prosjektet ga støtet til en rekke parallelle prosjekter senere i Nordlig Periferi - og Østersjø - programmene, samt i Interreg C.

Det kan også nevnes at kultur - opplevelsesprosjektet Nave/Nortrail (*Nordsjøløypa*), initiert av Hordaland Fylkeskommune, startet i Interreg II - programmet, med oppfølgere i III - og IV - programmene.

Norge tok også initiativ som var nyttige for EUs politikktutvikling. Telemarks Greenport - prosjekt (*miljøarbeid i havneområder*) er f.eks direkte knyttet opp mot oppfyllelse av EUs havnedirektiv. Dette ble fulgt opp i neste periode med svensk ledepartner.

3 Interreg III B OG C – Programmene (2000-06).

I Interreg III – perioden kommer en nyskapning, de ”inter – regionale” programmene – disse får betegnelsene Interreg III C. Dessuten kommer det til 3 nye tiltak, som alle finansieres innenfor Interreg – rammen, kalt Espon, Interact og Urbact. .

Man er inne i en periode med aktiv produktutvikling innenfor Interreg - familien. EU – kommisjonen har satset sterkt på Interreg, som også fikk et gigantisk økonomisk løft.

Kommisjonen reduserte antallet Fellesskapsinitiativ fra 11 til 4 for å oppnå en tydeligere profil og bedre målretting i verktøykassen.

Innenfor Interreg er også i denne perioden A – programmene overlegent de største i budsjettmessig tyngde, men B – programmene fikk i de fleste land et løft på mellom 5 – og 10 dobling! Dette er et klart uttrykk for politisk oppbakking over hele Europa – også fra norsk side.

Det totale norske økonomiske engasjementet i B – og C – programmene var på om lag 375 mill kroner, fordelt med 160 på Nordsjøen, 100 på Østersjøen, 90 på Nordlig Periferi og 25 på III – C. I tillegg vel 4 mill kr til fordeling på Espon og Interact. Tilsvarende norsk ramme for A – programmene var ca 600 mill kroner.

Er det mer nytt i tillegg til økte økonomiske rammer? Ja, i EUs retningslinjer finner man en klar endring i vektleggingen av hovedperspektivet: romlig planlegging (*spatial planning*) er fortsatt med, men suppleres med tydelige føringer som jobbskaping, økt konkurransekraft, bærekraftig utvikling og likestilling mellom kjønnene.

En annen forskjell er at programperioden øker fra 2 til 7 år, noe som i seg selv betød mye for perspektivet i prosjektvirksomheten. For eksempel ble det mulig for vellykkede prosjekter å søke tilleggsfinansiering innen samme programperiode, noe man ser flere eksempler på.

Dessuten ble det åpnet for fysiske investeringer, riktignok i mindre målestokk. Det var mulig å komme forbi utredningsstadiet ved å gjennomføre gode eksempler i praksis, som regel i form av enkle demonstrasjonsprosjekter.

Tematisk ble den maritime dimensjon vektlagt tydeligere, en endring som skulle komme til å bety mye, ikke minst for den norske innsatsen i programmene. I første generasjon var det nok en ulempe for prosjektvirksomheten at man stort sett oppfattet spatial planning som et begrep for landjorda og kyststripen.

Hovedmålene fra tidligere programmer ligger fast: en balansert utvikling med vekt på økonomisk og sosial samhörighet. I tillegg fokuseres det tydeligere på utvikling i EUs ytre grenser – man legger til rette for de utvidelsene som kom i løpet av perioden. I det store og hele kan man si at Interreg III – generasjonen representerer en klar videreutvikling, basert på positive erfaringer og god politisk medvind.

For Norge var det spesielt viktig at Nordlig Periferi – programmet fikk status som et fullverdig Interreg III B – program, fortsatt med Landsdelsutvalget som kontaktpunkt og kunnskapsbase. Det norske virkeområdet for programmet er uendret: de 4 nordligste fylkene. Nytt er at Island, Grønland og Færøyene kommer med for fullt, ikke minst etter sterke oppfordringer fra norsk side på bakgrunn av kjennskap og samarbeid gjennom NORA – programmet.

I Østersjøen holder III B – programmet gjennom perioden 2000 – 06 tritt med EUs utvidelse, med de baltiske land og Polen som nye medlemmer fra 2004. Dessuten blir samhandlingen mellom Interreg og EU-programmet Tacis gjort enklere ved opprettelsen av Neighbourhood – programmet i 2003. Det betyr at partnere fra Russland og Hviterussland kan delta i Interreg – prosjekter. I seg selv store og kompliserte omlegginger i løpet av programperioden, men nok et eksempel på hvordan EU-virkemidlene hele tiden tilpasses nye realiteter.

I Norge blir hele landet virkeområdet for Østersjø – programmet, men fortsatt med tyngdepunkt på Østlandet og kontaktpunkt i Østlandssamarbeidets sekretariat. Begrunnelsen for denne utvidelsen er at både Nord – Midt og Vest – Norge har viktige relasjoner til Østersjøområdet i tillegg til at relevante kunnskapsmiljøer befinner seg i disse landsdelene.

I Nordsjøen er det bare mindre endringer med hensyn til virkeområdet, den viktigste er at Belgia (*de flamske provinsene* + *Antwerpen*) kommer med. I Norge ble fylkene Hedmark og Oppland inkludert i virkeområdet. Nasjonalt kontaktpunkt ble som før SAVOS, avløst av Vestlandsrådets sekretariat i 2003.

Ny Interregional gren – Interreg III C:

Denne nye grenen er skreddersydd for samarbeidsprosjekt mellom regioner som verken grenser til hverandre eller hører til samme geografiske region. Man kan finne partnere over hele Europa. På EU – språket heter dette ”Interregionalt” samarbeid.

Om lag 6 pst av Interreg - budsjettet ble øremerket til formålet i III – generasjonen, for Norges del ble det 3 mill euro statlige midler.

Innovasjon og spredning av kunnskap og ”best practice” er sentrale stikkord i dette programmet – på mange måter avløste det tidligere tiltak vinklet på regionale analyser av næring og innovasjon.

Prosjektsamarbeidet mellom regionene kunne gjerne omfatte brede samarbeidsavtaler, med en rekke tema og delprosjekter, men det var også hjemmel for prosjekter basert på samarbeid om enkelt – tema. CPMR var blant de organisasjoner som drev aktiv lobbyvirksomhet for å få dette nye tiltaket på beina.

Sør - Trøndelag Fylkeskommune ble utpekt som nasjonalt kontaktpunkt for programmet; funksjonen er senere overtatt av Vest - Agder Fylkeskommune.

Forberedelse og implementering av III B og C – programmene, for eksempel hva angår programarbeid, samt lansering og idédugnader, fulgte stort sett samme mønster som før. I de nye programmene ble ordningen med nasjonale

kontaktpunkter for programmene formalisert, for Norge betød dette en videreføring av etablerte ordninger.

Erfaringene fra Interreg II – prosessen kom godt til nytte under utarbeidelse av de nye arbeidsprogrammene. På norsk side hadde man grundige diskusjoner i den nasjonale referansegruppen og med ulike fagmiljøer om hvilke tema og innspill som skulle fremlegges i programkomiteene. I det store og hele kunne man si seg godt fornøyd fra norsk side med den faglige delen av arbeidsprogrammene for Interreg III, slik de til slutt ble godkjent av EU – kommisjonen.

Godkjenning av den økonomisk/ administrative delen av programmene var en stor tålmodighetsprøve. EU skjerpet kravene til kontroll og revisjon og introduserte helt nye regler angående ”paying and managing authority” i hvert enkelt land. Samtlige innsendte programforslag ble returnert, med pålegg om å tilfredsstille de nye kravene, noe som skapte frustrasjon og merarbeid. Formell godkjenning kom for de flestes vedkommende først på tampen av 2001, ett år etter at programmet skulle vært på lufta.

Begrunnelsen for skjerpet kontrollvirksomhet er EUs generelle innsats for å forebygge og påvise misbruk av tildelte midler.

3.1.1 Kort om Espon, Interact og Urbact.

Disse tiltakene har oppstått som resultat av Interreg – virksomheten på bakgrunn av behov som er klarlagt underveis. Formelt er de prosjekter finansiert av Interreg – rammen på bakgrunn av initiativ på områder der man har ønsket forbedringer. I praksis fremstår de som egne programmer med sterk tilknytning til Interreg.

Espon

Espon (*European Spatial Planning Observation Network*) er et verktøy for romlig planlegging og har klare røtter i ESDP – prosessen. Å skaffe til veie og analysere sammenlignbare data landene imellom er av grunnleggende betydning, f.eks når det gjelder utarbeidelse av EUs samhörighetspolitikk.

Som regel er det tale om analyser av data som lar seg kartfeste, noe som fra norsk side gjør Espon spesielt viktig og nyttig. På EU – kart over Europa fremstår Norge tradisjonelt som en hvit flekk. Dette skjer fortsatt, men Espon har hjulpet til med å frembringe kart der data fra Norge er med.

I Espon – samarbeidet finner man tallrike forskernettverk, der norske miljøer deltar. Sekretariatet ligger i Luxembourg, og Interreg III – perioden har frembrakt en lang rekke fargerike kart som belyser sentrale europeiske utviklingstrekk.

Målet med Espon er økt kunnskap på følgende hovedområder:

- romlige strukturer og mønstre,
- territorielle utviklingstrekk/scenarier,
- virkning av sektorpolitisk innsats i en europeisk helhet.

I Norge spiller NIBR (*Norsk Institutt for by – og regionforskning*) en sentral rolle i gjennomføringen av Espon – programmet, både som kontaktpunkt og deltaker/ ledepartner i ulike prosjekter. Også andre fagmiljøer, f.eks innen transport og landbruk, har vært aktive.

Espon er videreført i programperioden 2007-13, med økt budsjett (47 mill euro). EØS – landene + Sveits deltar. I tillegg til fortsatt innsats mht sammenlignbar informasjon, analyser og scenarier vil programmet også kunne finansiere spesielle oppdrag fra ulike europeiske partnerskap.

Ett eksempel på dette er prosjektet Espon TeDi, som ledes av Nordregio og med KRD som leder av det bestillende partnerskap. Prosjektet går ut på å analysere utkantområders bidrag til oppfyllelse av Lisboa – og Göteborg – strategiene. Prosjektet avsluttes i 2010 (konf www.espon.eu).

Interact

Dette tiltaket samler og strukturerer kunnskap fra Interreg – programmene og – prosjektene. Det er et verktøy som tar sikte på å heve kvaliteten på fremtidig prosjekt – innsats.

Hovedsekretariatet ligger i Bratislava, med medarbeidere spredd i hele EU – området.

Hovedinnsatsen er opplæring og oppdatering av sekretariatsansatte og ledepartnere i prosjekter. Tiltaket har vist seg nyttig, særlig når man ser på EUs utvidelser i perioden og antall nye programmer som er kommet til. Ikke minst drives en stor aktivitet østover ved etablering og implementering av en rekke programmer under European Neighbourhood Partnership Instrument (ENPI).

Norge deltar i finansieringen av Interact med et mindre beløp, vesentlig for å kunne følge programmet aktivt. I den grad Norge har ansatte ved ulike Interreg – sekretariater kan man også si programmet har direkte nytte.

KRD er kontaktpunkt for Interact.

Urbact.

Urbact er et nettverksopplegg for læring og utveksling av erfaringer knyttet til byutvikling. Det ble etablert i Interreg III – perioden, og Norge sluttet seg til i perioden 2007-13 (Urbact II). Programmet skal stimulere til praktiske utviklingsstrategier og samtidig understreke den nøkkelrolle byene spiller i samfunnsutviklingen.

Aktivitetene i nettverket kan deles i 4 hovedgrupper:

- koordinering av utvekslingsvirksomhet,
- analysearbeid og implementering av kunnskap, spredning av informasjon og resultater
- prosjektstøtte.

Prosjektene er i størrelsesorden 10' – 300' euro, som et spleiselag mellom programmet og deltakerne. Urbact omfatter 185 byer i 29 land. Norge deltar med 350.000 euro, Sveits deltar også på samme nivå. Totalbudsjettet for inneværende periode er på nærmere 70 mill euro, der om lag 80 pst kommer fra EUs regionalfond.

28 prosjekter er pr dato igangsatt under Urbact II, ingen av disse har norsk partner. Imidlertid følger man programmet aktivt, med deltakelse i nettverk og arbeidsgrupper.

KRD er kontaktpunkt for Urbact.

3.1.2 Eksempler på norsk engasjement – koplinger til politiske prosesser.

I Interreg III – generasjonen tas strategiske grep, ofte knyttet opp mot politiske prosesser. Programmene bygger på en prinsipiell og strategisk angrepsvinkel. Prosjektene og de involverte beløp blir større, man har høstet erfaringer og mange aktører har testet hverandres evner til samarbeid.

Fasit for norsk engasjement i perioden var deltakelse i nærmere 100 B - og C - prosjekter innenfor temaområder med stor spennvidde, f.eks:

- a. Regional og lokal utvikling: demokrati – og stedsutvikling, næringsutvikling, innovasjon, folkehelse, velferd for unge og eldre, bymiljø.
- b. Transport og kommunikasjon: takling avstandsulemper, utvikling av transportkorridorer, IT – utvikling, brukerdeltakelse i informasjonssamfunnet, telemedisin.
- c. Energi/ressurs/miljø: vannforvaltning, bekjempelse av forurensinger, utvikling av nasjonalparker og grønne områder, alternative energikilder, klimatilpasning.
- d. Kultur/reiseliv: nettverksbygging rundt felles kulturminner fra historisk og forhistorisk tid, kulturbasert reiseliv, gjenskapning av historiske vannveier og kanalområder.

Listen er ikke komplett. Med det imponerende antall prosjekter som ble igangsatt i perioden vil det ligge utenfor rammen for dette notatet å forsøke seg på en uttømmende gjennomgang. Det er foretatt et utvalg, med vekt på prosjekter som har marin og maritim tilknytning. Dette både fordi norske interesser har satset på disse områdene og fordi innsatsen har koplinger til politiske prosesser hjemme og ute.

Politiske prosesser:

På hjemmebane kommer nordområde – politikken stadig mer i fokus under skiftende regjeringer. Det ble tatt initiativ vedrørende havforvaltning og havpolitikk, både på nasjonalt og regionalt plan, konf stortingsmeldingen ”Rent og rikt hav” (*St. meld 12, 2001-02*) og samarbeidsprosjektet ”Havrett og Havdomene” (2002 -05) i regi

av Europaprogrammet (*nå Noris*) og med Landsdelsutvalget og Vestlandsrådet som hovedpartnere.

Forvaltningsplanen for Barentshavet så dagens lys, og man er nå i gang med tilsvarende for Norskehavet og siden Nordsjøen. Mens den første var et norsk anliggende, vil de to neste være transnasjonale.

På europeisk nivå spiller marine og maritime tema en viktig rolle i aktivitetene rundt Nordlig Dimensjon. Dessuten tar EU viktige initiativ for utarbeidelse av retningslinjer for en mer bærekraftig havforvaltning – kalt Marine Strategy. (*DG Environment*).

Og ikke minst startes en omfattende prosess for å utarbeide en maritim strategi på bred basis, først i form av en ”grønnbok” (*A European vision for the oceans and seas, 2006*). En norsk nasjonal ekspert deltar i dette arbeidet på kommisjonsnivå. (*DG Mare*). Grønnboken har vært gjenstand for en meget omfattende høringsprosess og er i ettertid fulgt opp av EU.

På regionalt nivå i Europa etablerte CPMR et følgeprosjekt til grønnbok – prosessen kalt ”Europe of the Sea”, der også norske partnere utfoldet stor aktivitet. Prosjektet avholdt en stor faglig konferanse i Bergen i 2006 der EU – topper og fiskeriministeren deltok.

Konferansen satte søkelys på utfordringene i de nordlige havområdene. EUs administrative leder av grønnbok – prosessen, briten John B Richardson, ga velfortjent ros til CPMR da han på deres generalforsamling uttalte: ”*Without CPMR, no Maritime Strategy*”.

Utenriksdepartementet påtok seg å koordinere det norske innspillet til grønnboken, der Interreg – virksomheten på maritim sektor ble vist behørig oppmerksomhet. Utenriksdepartementet dannet en bred referansegruppe for det norske høringssvaret, og som ledd i dette arrangerte departementet et eget arbeidsseminar med tema maritime aktiviteter i norske regioner. Slik kom de maritime Interreg – prosjektene direkte til nytte i en for Norge viktig politisk prosess.

Norge leverte sitt høringssvar til EU i mars 2007 i en av de mest omfattende høringsprosesser i EUs historie: I løper av 8 måneder ble det avholdt 230 arrangementer over hele Europa, og det kom

490 innspill til EU – kommisjonen. Kommisjonen kom med sin ”oktoberpakke” samme år i form av 2 dokumenter: premisser og handlingsplan for en Integrert Maritim Politikk (*Integrated Maritime Policy*), ofte referert til som ”blåboken” (*maritim sjargong for hvitbok*). Denne ble gjenstand for oppsummering av EUs Ministerråd (november 2009): på 2 år er 56 av 65 handlingspunkter gjennomført, og ministrene ga EU ryggdekning til å trappe opp virksomheten.

På regionalt nivå har engasjementet vært en spore til videre innsats, både gjennom CPMR – systemet og landsdelsorganisasjonenes virksomhet. Eksempelvis er Vestlandsrådet (2009) i gang med utarbeidelse av et maritimt handlingsprogram for landsdelen, der Interreg vil være et nyttig verktøy.

I Nordlig Periferi – og Nordsjø – programmene kommer den maritime dimensjonen klart frem gjennom Nordlig Maritim Korridor (NMC) – og Safety at Sea (S@S) – prosjektene. De to programmene utviklet og gjennomførte samkjørte og parallelle prosjekter knyttet til transportkorridorer og sjøsikkerhet.

Den maritime dimensjon i Østersjø - og Interreg – C – programmene illustreres gjennom eksempler der norske partnere har gjort en spesiell innsats: SuPortNet og Aquareg.

Begrepet ”Nordlig Maritim Korridor” omtales i Nasjonal Transportplan for 2002-11, der det bl.a. sies (avs. 6.5.2):

”Videre er det fra norsk side satt økt fokus på mulighetene for å legge til rette for en Nordlig Maritim Korridor til Nordvest – Russland og en eventuell fremtidig sjørute gjennom Nordøstpassasjen.”

I Nordsjø – området hadde Nordsjøkommisjonen i lengre tid drevet et aktivt arbeid for å styrke nærsjøfarten (*Short Sea Shipping – SSS*) gjennom utredningsarbeid og kontakt med ulike næringsklynger.

På regionalt plan i Norge forente 2 landsdelsorganisasjoner, LU og SAVOS, kreftene og utarbeidet et felles innspill til Nasjonal Transportplan (*januar 2001*) der utvikling av transportkorridorene er en hovedsak. Det sies bl.a. at man vil satse på Interreg – programmet for å utvikle sjøtransporten. Det var opphavet til prosjektet Northern Maritime Corridor (NMC).

3.2 NMC I (Nordsjø - + Nordlig Periferi – programmene):

Som sagt så gjort: på Nordsjøkommisjonens årsmøte og Interreg - treff i Ålborg 2001 ble prosjektideen lansert på et godt besøkt presentasjonsmøte. Ambisjonsnivået var høyt: man ville gjennom Interreg – programmene legge til rette for sikker og bærekraftig sjøtransport langs en korridor som strekker seg fra havneområdene på kontinentet og helt opp til Murmansk og Arkhangelsk. Ideen fenet, og det ble dannet et tallrikt interims – partnerskap.

Ledepartner for Nordsjø – prosjektet ble Rogaland Fylkeskommune, og partnerskapet talte 15 medlemmer fra 5 land. Prosjektet kom i gang i 2002 og varte i 3 år.

I Nordlig Periferi – programmet var det en parallell prosess. Prosjektet var innovativt på mange måter, ikke minst ved at det strakte seg over 2 Interreg III B – programområder. Så vidt vites er det første gang noe slikt ble prøvd. Ledepartner i nord ble Landsdelsutvalget, med et partnerskap omtrent like omfattende som i Nordsjøen og med 6 land representert.

Den faglige innretningen i begge prosjekter var lik, og så snart prosjektene kom i gang ble det full sammensmelting så langt det lot seg gjøre. Utad fremsto man som ett prosjekt. Innad måtte man holde regnskapene fra hverandre og rapportere til hvert sitt sekretariat.

- a. Aktivitetene i prosjektet er inndelt i 5 grener, utformet etter ønsker og behov fra partnerne:
- b. Etablering av regionale maritime næringsklynger, med deltakelse fra private interesser
- c. Fremme av nærsjøfart og utvikling av nye ruteforbindelser i korridoren
- d. Optimal logistikk og transport mht. sjømat
- e. Sjøtransport innen petroleumsnæringen (*Nordsjø – og Barentsregionen*)
- f. Fremme av bærekraftig transport og sjøsikkerhet, samt risikohåndtering

På det administrative plan ble det tatt et viktig grep til støtte for de 2 ledepartnerne: ved hjelp av KRD ble det etablert en

referansegruppe med deltakelse fra de mest berørte fagdepartementene. God koordinering og forankring var en nødvendighet, og den kontaktflaten prosjektet fikk via gruppen var verdifull.

Det er ingen tvil om at NMC – prosjektet ga betydningsfulle resultater. Partnerne fant tonen, og for næringsaktørene var nettverket rundt prosjektet et unikt møtested med hensyn til å skape nye kontakter og relasjoner. Næringsklyngene på hvert enkelt sted fungerte som planlagt og utfoldet stor aktivitet og initiativrikdom.

Om lag 15 nye sjøforbindelser og andre konkrete tiltak for styrking av sjøtransporten har vært bearbeidet. Imidlertid er nærsjøfart ingen dans på roser – sjøruter kommer og går. Pr i dag (2009) er det for eksempel ingen direkte sjøruter for passasjerer og biler mellom Norge og UK. Men uansett har operatører og andre aktører stor glede av de nettverk og den kunnskap som ligger i prosjektet. Dette vil komme til nytte også ved opprettelse av nye sjøruter i fremtiden.

Prosjektet har utvilsomt hatt stor betydning som arenaskaper. Tallrike faglige konferanser, samt delegasjonsbesøk på embets – og politikernivå har hatt konkret betydning for utforming av samarbeidstiltak på tvers av landegrensene. Harmonisering av systemer for sjøsikkerhet på russisk og norsk side er ett eksempel på dette.

Nevnes må også scenario – rapporter vedrørende oljetransporter både i Barents – og Nordsjø – regionen. Innen miljø og sikkerhet har prosjektet gitt gode faglige anbefalinger som er blitt bearbeidet videre i Safety at Sea – prosjektet.

I forhold til EU – politikk har prosjektet jobbet bevisst med sikte på at korridoren skal bli kvalifisert som en av EUs Motorways of the Sea innen TEN – T – systemet (*Transeuropean Networks*). Nordlig Maritim Korridor er av EUs såkalte ”High Level Group” i 2005 nevnt som en av EUs transportkorridorer til naboland, definert som en forlengelse av ”Motorways of the Sea of Western Europe”. Altså så langt en anerkjennelse og inspirasjon til videre innsats.

3.3 NMC II (Nordsjøprogrammet):

Partnerskapet ville gjerne følge opp resultatene, og Northern Maritime Corridor II ble godkjent i 2005, med 3 års varighet. Ønsket om utvikling mot en fullverdig transportkorridor i EU – systemet var hovedmotivet for å gå på ny runde. Kjernen og ledelsen i partnerskapet var den samme, men nye og interessante maritime knutepunkt kom til: Hamburg, Humberside og Esbjerg. Cuxhaven trakk seg ut. Barentssekretariatet kom inn som selvsending partner og har spilt en viktig rolle i kontakten mot Russland.

Prosjektet omfatter følgende hovedaktiviteter:

- a. Utvikling av en strategisk plan for å kvalifisere NMC i forhold til kravene i MoS mht intermodalitet.
- b. Videre arbeid med nærsjøfarten, oppfølging av gamle og etablering av nye ruter.
- c. Utvikling og standardisering av IT – opplegg og – prosedyrer
- d. Utvikling av scenario for en polysentrisk havnestruktur, samt sammenlikning av rammebetingelsene for nærsjøfart.

For Norge gir prosjektet et viktig bidrag i arbeidet med å redusere avstandsulempene. Dersom man lykkes i å komme med i MoS for alvor vil det få stor fremtidig betydning for alle regioner langs korridoren. Prosjektet bidrar til en interessant kopling mellom Norges og EUs transportpolitikk og gir verdifulle bidrag til NTP – prosessen. NMC - prosjektet har dessuten vært en pådriver bak opprettelsen av en egen ”Task Force” for utvikling av Motorway of the Sea for Nordsjøregionen, der prosjektet deltar som observatør.

3.3.1 Resultater:

NMC – prosjektene oppnådde finaleplass i Regio Stars Awards for 2009. Blant de 19 finalistene kom NMC på andreplass innen kategorien klimavennlige prosjekter.

I sin begrunnelse vektlegger juryen bl.a. prosjektets betydning når det gjelder å flytte gods fra land til sjø. De innovative elementene er også vektlagt, spesielt utvikling av IT – systemer og opplegg for sporing av gods. Samarbeidet mellom privat og offentlig sektor er

understreket, og ikke minst får man anerkjennelse for samarbeidet med Russland. Viktigst er likevel perspektivet med å få korridoren til å bli den femte ”Motorway of the Sea”.

Regjeringen har omtalt NMC – prosjektet i sin strategiplan for nordområdene (2006):

”Regjeringen vil i årene som kommer utvikle dette prosjektet gjennom et samarbeid med sikte på å binde sammen havnene i korridoren og utvikle dem til logistikknutepunkter. I Moskva betrakter man NMC som en del av den Nordlige Sjørute fra Murmansk i vest til den russiske stillehavskysten i øst. I Brussel betrakter man NMC som en viktig transportåre mellom Europa og Nordvest – Russland og en av EUs ”Motorways of the Sea”.”

Arbeidet med utvikling av transportkorridorer i Europa er nevnt i rulleringen av NTP (*St. meld 16 2008-09*). Der omtales at Norge deltar i 2 arbeidsgrupper for utvikling av Motorveger til sjøs, Østersjøen og Nordsjøen. Det understrekes at Norge er opptatt av at sjøtransporten langs norskekysten helt opp til Barentshavet og Nordvest – Russland skal bli omfattet av disse motorvegene til sjøs.

Interreg – virksomheten har gitt og vil gi helt sentrale bidrag i dette arbeidet. NMC – prosjektet har gitt en rekke faglige uttalelser, spesielt om transportkorridorer til tredjeland, og deltatt som innleder på EU – konferanser på høyt nivå. Imidlertid er det fortsatt et stykke frem. Det er motivet for at NMC – partnerskapet har satset også i Interreg IV – programmet med prosjektet Stratmos, mer om dette siden.

3.4 Safety at Sea (Nordsjøprogrammet).

Prosjektet ble godkjent medio 2004 og har tre års varighet. Initiativet kom fra norske regioner (*Vestlandsrådet 2003*), og man søkte med dette prosjektet å få med partnere fra statlig nivå i Nordsjø – landene. NMC I - prosjektet hadde arbeidspakker myntet på sjøsikkerhet og risikohåndtering, men dette manglet deltakelse fra de fagmyndigheter som har ansvaret for sjøsikkerhet

i de enkelte land. Dessuten rakk budsjettet ikke lengre enn til å gjøre forstudier.

I tillegg seilte temaet opp på den politiske agenda i Europa. Erika – og Prestige – forlisene i -99 og -02 utløste stor aktivitet på EU – nivå, blant annet ble EMSA (*European Maritime Safety Authority*) opprettet, med kontor i Lisboa. Tiden var absolutt moden for et større prosjekt.

Kystverket i Norge stilte seg i spissen for prosjektet og gjorde en stor innsats for å få med tilsvarende myndigheter i Nordsjø – området. Det klarte man. I Tyskland holdt man på med organisering av den føderale myndighet (*Havariekommando*), som sluttet seg til som observatør. Ellers var deltakelsen komplett fra de øvrige lands sentrale fagmyndigheter.

På regionalt nivå var interessen stor ved lanseringen på den årlige Interreg - samlingen (2003), men de fleste regionale interessentene falt fra under forberedelsene. Fra Norge deltok et konsortium av tre fylker fra Vestlandet, ledet av Møre og Romsdal, og fra Nederland deltok en frivillig organisasjon som arbeider med maritimt miljø og holdninger blant publikum. I tillegg deltok en del kunnskapsmiljøer på ulike fagfelt; i alt talte partnerskapet om lag 20 medlemmer. Budsjettet var på ca 5 mill euro.

Prosjektet har som målsetting å harmonisere strategier for risikohåndtering i Nordsjøregionen, og å utvikle disse strategiene til praktiske metoder for planleggere, beslutningstakere og operasjonelle instanser med ansvar for sjøsikkerhet og beredskap.

Strategiene ble utviklet gjennom seks praktiske delprosjekter, som inkluderer nødhavn og beredskap, samt beslutningsstøtte for maritime sikkerhetssentre. Det meste av aktivitetene foregikk i følgende arbeidspakker:

- a. klassifisering og risikovurdering av oljetransport i Nordsjøen
- b. anvendt risikoberegning basert på datainformasjonssystemer (AIS)
- c. kystsoneplanlegging som redskap for å identifisere nødhavner, samt samvirke mellom ulike instanser i en akutt situasjon
- d. risikovurdering for offshore vindmølleparker
- e. utvikling av risikovurderingsmetoder til bruk i en hovedredningssentral

- f. økning av sikkerhetsbevisstheten hos publikum, inkludert sikkerhet for små og hurtiggående fartøyer.

3.4.1 Resultater

Resultatene av prosjektet er mange og positive. Ikke minst viktig var det at tyngden av partnerskapet besto av instanser som har ressurser til å sette konklusjonene ut i livet. Noen av arbeidspakkene er av mer teknisk karakter og handler om høyt prioriterte oppgaver i de ulike land. Utbyttet på disse områdene var førsteklasses. Den transnasjonale harmoniseringen var særdeles viktig; hvert land har tendens til å utvikle sine egne strategier og fremgangsmåter, og på et område som sjøsikkerhet sier det seg selv at en koordinering er av største betydning.

Selv om den regionale representasjonen i partnerskapet var beskjedent, klarte man å nå ut til publikum ved gjennomføringen av de ulike arbeidspakkene. Særlig viktig i så måte var arbeidet med et system for nødhavner; her lærte nok de statlige instansene en god del av det regionale nivå.

Også holdningsarbeidet rettet mot publikum nådde frem til mange maritime nettverk. Imidlertid er det nok et langt lerret å bleke å innarbeide gode vaner hos båtfolket.

En ser også at prosjektet var forut for sin tid når det gjelder kartlegging av risikomomenter ved offshore vindmølleparker.

Toppsjefen i EMSA deltok på prosjekts avslutningskonferanse i 2007 og sa at arbeidet har hatt banebrytende betydning også for dem. Alt i alt en suksess, som inspirerte partnerskapet til å satse på nytt under Interreg IV, denne gang i Østersjøprogrammet med EfficienSea – prosjektet. Mer om det siden.

3.4.2 Safety at Sea (Nordlig Periferi – programmet).

I Nordlig Periferi – programmet var det den skotske Kystvakten (*The Maritime and Coastguard Agency*) som stilte seg i spissen for et Safety at Sea – prosjekt. Partnerskapet ellers kom fra Norge, Island, Grønland og Færøyene. Totalt budsjett er ca 0,7 mill euro og varighet 2005 -07. Prosjektet har 3 hovedaktiviteter:

- Spredning av kunnskap og oppmerksomhet omkring AIS – systemet, med sikte på fremtidig innføring. Da prosjektet startet var det bare Norge som hadde landbasert AIS – infrastruktur. I stor grad drev man samarbeid med ”søsterprosjektet” i Nordsjøen.
- Delprosjekt vedrørende holdninger til sikkerhet i fiskeflåten. Fiskebåten er regnet som en ulykkesutsatt arbeidsplass, og det viser seg at mange alvorlige ulykker også skjer ved landligge. Bevisst innsats når det gjelder sikkerhet og beredskap er nødvendig. Prosjektet var innrettet på kartlegging av sikkerhets – kulturen blant ulike grupper av fiskere, som grunnlagsdata for konkrete forslag til tiltak.
- Delprosjekt vedrørende erfaringsutveksling og kompetanseheving angående samarbeid og koordinering av redningsarbeid ved ulykker om bord i større passasjerskip, bl.a. cruisefartøyer. Med sterkt økende passasjertrafikk i dette store området økes kravet til redningsberedskapen. Erfaringer fra andre deler av kloden med tilsvarende klimatiske og andre naturgitte utfordringer inngikk i virksomheten.

3.4.3 Resultater:

Landene deltok aktivt i de delprosjekter som hadde størst relevans for dem og fulgte de øvrige aktivitetene på mer konsultativ basis. Hevet bevissthetsnivå og økt kunnskap var konkrete resultater av prosjektet, der landene i ettertid har en jobb å gjøre hver for seg, f.eks når det gjelder holdninger til sikkerhet.

Faglige myndigheter hadde dessuten utbytte av kjennskap til hverandres systemer for redningsberedskap, bedre koordinering når ulykken er ute er et konkret og viktig resultat.

3.5 MSUO (Maritime Safety Umbrella Operation): et samarbeidsforsøk på tvers av III B - programmene.

Ideen bak MSUO var at Interreg B – prosjekter som handler om maritim sikkerhet i vid forstand, skulle ha en felles arena der man

kunne ha glede av hverandres erfaringer og gjerne legge grunnlaget for felles fremtidige aktiviteter. I tillegg skulle man være en idebank og et kompetansesenter for dem som ønsket å engasjere seg i arbeidet med maritim sikkerhet. Dessuten ønsket man å strukturere den samlede kunnskap fra prosjektvirksomheten til glede for alle interesserte.

Nordsjøprogrammets sekretariat i Viborg la ideen på bordet og var den drivende kraft for å få til et samarbeid. EU – kommisjonens medarbeidere i DG Regio støttet tanken, og i Nordsjøprogrammets styrende organer syntes man tanken om et temasamarbeid med andre programmer var positiv og at maritim sikkerhet var et relevant tema å forsøke seg på.

Ideen var absolutt innovativ, men den skulle vise seg svært tung å iverksette. Nordsjøprogrammet bevilget en rund sum og stilte lokaliteter til rådighet for to medarbeidere på engasjementsbasis. I Norge hadde ideen støtte, og vår EU – delegasjon stilte lokaler til rådighet og drev utstrakt kontaktarbeid for å få tiltaket på beina.

III B – programmene for Nordsjøen, Nordlig Periferi og North West Area gikk inn i samarbeidet, Østersjøprogrammet var lite entusiastisk, men deltok på de fleste møtene. Atlantic Area – programmet ga blankt avslag.

Virksomheten ved MSUO kom etter hvert i gang, men ble aldri noe forum for de igangværende prosjektene. Man konsentrerte seg om produksjon av informasjonsmaterieil av god kvalitet og man profilerte seg som arrangør av faglige konferanser, også disse av god kvalitet og med bra besøk.

De forskjellige grenene i EU – administrasjonen begynte også å ytre seg, man lurte på i generaldirektoratet for transport (DG Tren) hva regionaldirektoratet (DG Regio) egentlig holdt på med på ”deres” område. Ved utløpet av programperioden for Interreg III var det ikke stemning blant partnerne for å gå videre med saken.

3.5.1 Resultater:

Det vil være galt å kalle MSUO en fiasko. Ideen var god nok og kvaliteten av det som ble levert holdt faglige mål, men man får trekke den konklusjon at programmene først og fremst er til for å drive prosjektarbeid innenfor eget virkeområde. Det er også en

iboende motvilje mot å bygge opp noe som kan minne om permanente strukturer.

Riktignok er man opptatt av hvor det blir av kompetansen opparbeidet i prosjektene, men i dette tilfellet var nok en forankring i MSUO en feil ”havn”. Kanskje Interact, som skal ivareta lagring og strukturering av Interreg - resultater kunne brukes? Dette ble ikke forsøkt.

Hvilken lærdom kan man trekke av MSUO - prosjektet?

- Sjøsikkerhet er viktig nok, men formelt hører fagområdet hjemme i DG Tren og EMSA.
- Interreg B - programmene har ikke ressurser på sine administrasjonsbudsjetter til å gå inn i spleiselag av noen størrelse.
- Hvert program har mer enn nok med sine egne primæroppgaver. Det er ingen prosedyrer for å gjøre prosjekter på tvers av programmene.
- De enkelte prosjekter som handler om sjøsikkerhet har heller ingen budsjetter til å betale for MSUO. Prosjektene kan like gjerne ta nødvendige kontakter med andre på direkten.
- På sjøsikkerhet finnes sterke administrasjoner med høyere fagkompetanse enn MSUO.
- MSUO hadde ingen formell kompetanse til å uttale seg på vegne av prosjektene eller programmene overfor fagmyndigheter og ble hengende i luften.

Dette er observasjoner gjort i ettertid. Lærdommen må være at eventuelle spesielle satsinger bør gjøres på programmenes kjerneområder, med skikkelig finansiering og med alle sorter myndigheter i ryggen.

3.6 SuPortNet II – Sustainable Spatial Development with a Network of Ports for Boat Tourism (Østersjø-programmet).

Dette prosjektet ble ledet av Østfold Fylkeskommune, som for øvrig har en meget aktiv profil i Østersjø – programmet. Også på det politiske plan utøver Østfold stor aktivitet overfor Østersjø – regionen, bl.a har fylkesordføreren hatt vervet som president i BSSSC.

Kort fortalt kan SuPortNet – prosjektet sies å være for småbåtfolket hva North Sea Cycle Route er for syklistene: et systematisk og samordnet løft for bærekraftige og miljøriktige løsninger knyttet til en raskt voksende fritidsaktivitet. Det er verd å merke seg at EU's maritime grønnbok fra 2006 legger vekt på båtlivet som del av livskvaliteten i kystområdene.

Samarbeidet begynte allerede i 1995 mellom partnere i Tyskland og Polen. Interreg – prosjektet ble utført i perioden 2002 – 05 og hadde et budsjett på ca 3,5 mill euro, den norske statlige andelen var om lag 350.000 euro. Prosjektet hadde et meget stort antall partnere og tilknyttede interessenter fra 7 land (*Norge, Sverige, Tyskland, Polen, samt de 3 baltiske land*).

Bakgrunnen for prosjektet er samarbeid om kystsoneplanlegging, der hensynet til vern og økonomisk utvikling må veies mot hverandre. De konkrete målene er:

- fremme av bærekraftig småbåtturisme, med særlig vekt på økonomisk utvikling, ikke minst i områder med sviktende inntekter,
- fremme natur – og miljøvern i områder med voksende småbåttrafikk,
- fremme god planlegging av småbåthavner i by og land, stimulere samarbeid med private aktører.

3.6.1 Resultater

Prosjektet har levert konkrete resultater, særlig gjennom demonstrasjonsprosjekter som forbilde for partnerne og omverdenen for øvrig. Det er for eksempel utviklet et

plankonsept for utvikling av båthavner, der alle interessegrupper er trukket inn. Videre har man utført pilotstudier for etablering av småbåthavner langs innenlandske kanaler. Det er utviklet et felles system for flerspråklig skilting av hva man kan finne av utstyr etc i havnene, og ikke minst er det utviklet systemer for avfallshåndtering. Det er også utført konkret arbeid for å kople data fra land – og sjøkart, samt å utarbeide oversikter over attraksjoner etc.

Det er utviklet nyttige hjemmesider og annet informasjonsmateriell, spesielt viktig er at man har søkt allianser og samarbeid med de regionale friluftsrådene, samt frivillige organisasjoner og andre prosjekter som arbeider i samme gate.

I Norge deltar alle fylker fra svenskegrensen til og med Sogn og Fjordane. Det er et stort antall partnere og underpartnere, konferer hjemmesiden www.suportnet.org . Etter utløpet av prosjektperioden er det dannet en organisasjon, som vedlikeholder hjemmesiden, til glede for båtfolket.

3.7 Aquareg (Interreg III C).

Sør – Trøndelag fylkeskommune utførte et pionerarbeid på norsk side gjennom sin innsats i dette prosjektet.

Aquareg hører hjemme i den avdelingen i C – programmet som er innrettet mot brede samarbeidsavtaler mellom regioner og gir rom for ulike delprosjekter man søker på under marsjen (IIIC-RFO).

Det faglige grunnlaget for prosjektet er å gjøre effektiv bruk av erfaring og kunnskap innen oppdretts – og fiskerinæring, samt forskningsmiljøer, på tvers av region – og landegrenser.

Prosjektet var i utgangspunktet 3 – årig, men i praksis ble det 4 – årig fordi flere av delprosjektene fikk forlenget levetid.

Totalbudsjettet var på om lag 4,5 mill kr, og det norske bidraget var ca halvannen million.

Nøkkelen til prosjektets suksess var at marine næringer spiller en stor rolle hos alle partnerne, samt alliansen med fremstående fagmiljøer. Partnerskapet geografisk består av Galicia i Spania, Trøndelags – fylkene og regionene Border, Midland og Western i Irland. The Marine Institute i Galway og SINTEF utgjorde faglige

tyngepunkt. I alle regionene var næringsorganisasjoner og faglige myndigheter med i aktivitetene, i tillegg til lokale og regionale instanser.

Prosjektet er inndelt i 3 hovedstrategier:

- a. AquaLink: Styrke samarbeidet mellom havbruksnæringen og forskningsinstitusjonene, samt å iverksette innovative prosjekter, med spesiell vekt på små og mellomstore bedrifter i kystregionene. Delprosjekter støttes med 50-300.000 euro
- b. AquaEd: Gi ansatte og viderekomne studenter trening i å arbeide i et internasjonalt miljø, samt gi forståelse av marine næringers potensial. Drive utveksling. Delprosjekter støttes med 20-300.000 euro.
- c. AquaPlan: Bedre kunnskap om og praktiseringen av kystsoneplanlegging, sørge for erfaringsutveksling og ”best practice”, samt ha spesiell oppmerksomhet mot mangfoldet av marine arter. Delprosjekter støttes med 20-300.000 euro.

3.7.1 Resultater

Mer enn et titalls delprosjekter ble gjennomført, med en faglig spennvidde fra avfalls – og transportproblemer til GIS i kystsoneplanleggingen, likestillingutfordringer og produksjon av hummeryngel for å redde bestanden.

I startfasen ble det gjort detaljerte sammenliknende studier mellom de deltakende regionene innen fiskeri – og havbrukssektorene, næringsaktører, forsknings – og utdanningsinstitusjoner, fagmyndigheter og ulike nettverk.

Dette, sammen med prosjektbeskrivelsen, lå til grunn for de gjennomførte delprosjektene, som alle har fungert etter intensjonene. ”Best practice” og erfaringsutveksling lar seg vanskelig kvantifisere ut over at deltakerne synes det er vel anvendt tid- og pengebruk. Uansett borger det for kvalitet at EU – kommisjonen ba 4 prosjekter om å fortsette virksomheten.

Her skal nevnes spesielt kystsoneprosjektet, som innebærer utvikling av metode og verktøy for innsamling av nøkkeldata med kopling til digitale kart (*hovedaktør SINTEF*). Dette høstet mange positive kommentarer og er spådd store muligheter for spredning langt ut over de samarbeidende regioner.

3.8 Erfaringer med Interreg III B og C – programmene.

Eksempelene viser at nordmenn ikke viker tilbake for store oppgaver. Dette stemmer med det generelle inntrykket fra perioden. Man har fått nødvendig erfaring og er blitt flinkere til å fokusere på de sentrale tema som programmene etterspør. Resultatene fra prosjektvirksomheten er mange og synlige.

Den tradisjonelle måten å tenke resultat på, er hva Norge har ”henter ut” av programmene og prosjektene. Imidlertid er det vel så viktig å legge merke til hva Norge ”legger inn” – det vil si hvilke bidrag norske partnere gir til programmenes faglige måloppfyllelse. Sett på begge måter havner Norge på pluss – siden i III – programmene!

3.8.1 Prosjektkvalitet:

I Interreg III - perioden er prosjektforslagene i mye større grad knyttet til programmenes sentrale mål. I den forrige perioden kunne man støte på prosjektsøknader som bar preg av å være utarbeidet og kanskje refusert under andre EU – programmer, gjerne forskningsprogrammet.

I første periode kunne det også være tendenser til ”hestehandel” i beslutningskomiteene, i III – programmene legges utvilsomt hovedvekten på det faglige innholdet. Flere års erfaring med arbeid i beslutningskomiteene, som ofte var tilfellet for mange av medlemmene, hadde klare positive virkninger.

Det ble gjennomført en omfattende konferansevirksomhet og skolering med sikte på å dyktiggjøre prosjektfolk, og sekretariatene utarbeidet systemer for faglig bistand og testing av prosjektideer. Etter hvert opparbeidet de forskjellige sekretariatene en betydelig faglig kompetanse, som også bidro til å heve prosjektkvaliteten.

I noen programmer kunne man gjennomføre forprosjekter eller ”mikro – prosjekter”. I Nordsjø-programmet ble det innført en ordning med delvis dekning av forberedelseskostnader. Slike tiltak ga også positive utslag på prosjektkvaliteten. Fra EU – hold fikk de nord – europeiske programmene godt skussmål.

Fra partnerne på program – og prosjektnivå fikk nordmenn ord på seg for å opptre ryddig og saklig. Partnere fra EU – land kunne ofte undre seg over at nordmenn kunne så mye om programmene; en del av forklaringen ligger nok i at Norge har tilgang til ganske få EU- programmer i forhold til medlemslandene.

Også medarbeidere på ledende nivå i EU – kommisjonens DG Regio gir positive tilbakemeldinger om nordmenns rolle i programmene og prosjektene. Ved større Interreg – samlinger i Norge har man gjerne besøk av kommisjons – medarbeidere, som etter hvert opparbeidet stor kunnskap om norske aktiviteter. Ved en anledning fikk nordmenn utdelt følgende karakterbok fra EU - hold:

- a. Norge har erfarne prosjektledere og – deltakere
- b. Norge har gode nettverk og god kommunikasjon
- c. Norge viser god evne til strategisk tenkning
- d. Norge holder god orden med hensyn til økonomi og administrasjon

Under sitt Norges – besøk i 2007 viste regionkommissær Danuta Hübner stor innsikt i norske forhold, samt begeistring for ting som var nye for henne. Etter presentasjon fra NMC – og Safety at Sea – prosjektene inviterte hun disse til Brussel med sikte på en spesial – briefing for sine nøkkelfolk.

3.8.2 Oversiktsrapporter:

Det er utarbeidet to rapporter som omtaler Interreg III B og C myntet på norske forhold. Disse gir et godt bilde av situasjonen midtveis i programperioden:

Notatet ”Noreg i Europa” (Moen og Skålnes 2005, NIBR – notat 107)

Rapporten ”Norske regioner som internasjonale aktører” (KS/AsplanViak og EuroFutures, 2006)

Rapportene vier programmene og utvalgte prosjekter bred omtale og viser klart at man befinner seg i en oppbyggings – og gjennombruddsperiode for Interreg i Norge. Oppbygging fordi man fortsatt er i en periode der ulike systemer for administrasjon

og økonomi holder på å gå seg til, og gjennombrudd fordi strategiske satsinger begynner å gi synlige resultater.

NIBR – rapporten gir et bilde av norske aktørers erfaringer i om lag 15 B – og C – prosjekter. Erfaringene er jevnt over positive, selv om man sliter med en del innkjøringsproblemer i prosjektene og vansker ellers, ofte knyttet til praktiske sider av virksomheten. På den positive siden er gleden og nytten av å løse viktige oppgaver i lag med partnere fra andre land.

KS – rapporten har som perspektiv fylkeskommunenes internasjonale virksomhet på bred basis, der Interreg fremstår som en viktig aktivitet. Rapporten avspeiler en virksomhet i vekst og utvikling, men der fylkeskommunene i nokså ulik grad benytter seg av Interreg – verktøykassen. Rapporten tar også opp at den politiske og administrative forankringen av prosjektvirksomheten kan forbedres i flere fylker.

Konklusjonene fra rapportene har fortsatt gyldighet.

3.8.3 Nordlig Periferi – programmet:

Hovedinntrykket er at programmets ”distriktsprofil” har virket etter hensikten. Til tross for enorme avstander og svært tynt befolkningsgrunnlag har man funnet en form på prosjektvirksomheten som har gitt gode resultater.

Programmet leverte 45 prosjekter, 30 med norsk deltakelse og herav 5 med norsk ledepartner. Som en ser et meget høyt norsk engasjement i programmet!

I tillegg til prosjekter som er omtalt tidligere skal her kort nevnes noen som illustrerer andre viktige sider av programmet:

Kultur – og naturbasert reiseliv/ kulturminnevern:

Nature Based Tourism

Destination Viking

Northern Coastal Experience (NORCE)

Nature Based Tourism hadde et 60 – talls deltakere fra 4 land. De fleste deltakerne kom fra bedrifter med færre enn 5 ansatte. Prosjektet (2004-06) var ledet av Landsdelutvalget og hadde et totalbudsjett på om lag 1,5 mill euro. Et typisk nettverksprosjekt,

der deltakerne gjennom konferansevirksomhet og utveksling av kunnskap både fikk faglig oppdatering og rike muligheter for inspirasjon og gode ideer til forbedring av egen bedrift.

Destination Viking og NORCE ble begge ledet fra Island, men bygger på kunnskap og nettverk etablert i Interreg II – perioden gjennom prosjektet North Sea Viking Legacy i Nordsjøprogrammet. Prosjektene ble gjennomført i perioden 2003-07 og hadde en samlet økonomisk ramme på bortimot 2,8 mill euro. Formålet er samarbeid omkring felles historiske maritime røtter. Det var store partnerskap fra alle deltakerland, samt også fra Canada. Norske partnere var Vikingmuseet på Borg, Troms Fylkeskommune og Nord – Troms Museum.

Prosjektene dreier seg om formidling av vikingkulturen, håndverks – og båttradisjoner, tradisjonsmat, skikk og bruk, samt felles kulturbakgrunn. Det transnasjonale elementet i disse prosjektene er ingen vanskelighet – det dreier seg i stor grad om norrøne vikinger som dro over store havstykker og slo seg ned.

Som en ytterligere understrekning av dette må nevnes at også Østersjø – programmet (IIIB) har prosjekter som tilhører samme prosjektfamilie, nemlig ”Vikings” og ”Ancient Times”, begge ledet fra Sverige og med deltakelse fra Norge, Danmark, Tyskland, Estland, Latvia, Polen og Russland. Alle disse prosjektene har funnet nytte i kontakt og samarbeid – det er til og med utviklet et eget Interreg – C prosjekt som ivaretar dette (Knot).

Resultatene er konkrete i form av høy kvalitet på det stoffet som formidles til publikum ved trykksaker og moderne audiovisuelle teknikker, utstillinger, demonstrasjoner, foredrag med mer.

Velferd/styrking av småsamfunn:

Our Life as Elderly
Sustainable Rural Health Care Networks

Disse prosjektene tar tak i generelle problemstillinger, men sett fra NPP – programmets synsvinkel.

Our Life as Elderly - prosjektet (2003 -07) ble ledet fra Sverige og hadde et samlet budsjett på bortimot 1 mill euro. Norsk partner var Bodø Kommune. Det er et utviklingsprosjekt som forsøker å se noen år frem i tid og foreslå tiltak. Det er et dialogprosjekt som

baserer seg på de eldres ønsker og behov. I Interreg IV – programmet er prosjektet vist ny tillit, med prosjektet OLE II, der perspektivet er implementering av resultatene fra III – perioden.



Sustainable – Health – prosjektet dreier seg om bærekraftige og gode helsetjenester i griskrendte strøk. Prosjektet (2006-07) ble ledet av Utviklingssenteret i Midt – Troms og har partnere fra Sverige, Finland og Skottland. Prosjektet bygger på utvikling av nye samarbeidsmodeller, utdanningsmetoder og ny teknologi. Partnerne gjennomførte hver sine konkrete demonstrasjonsprosjekter.



Erfaringsene fra prosjektene, som dreier seg om ”mykere” verdier, er positive og oppmuntrer til oppfølging. Denne typen tema har fått en bredere plass i Interreg IV – programmene.

3.8.4 Østersjøprogrammet:

Interreg III- perioden i Østerjøn avspeiler en rivende utvikling i regionen, med nye medlemsland og utvidelser av programmet,

samt etablering av nye. Det er ingen tilfeldighet at EU valgte Østersjøen som sin første Makro-region. Som ledd i dette arbeidet ble Interreg – sekretariatet konsultert av EU – kommisjonen. Prosjektresultatene utgjorde et konkret grunnlagsmateriale i deres arbeid.

Programmet leverte 129 prosjekter, herav vel 40 med norsk deltakelse, av disse 6 med norsk prosjektledelse.

I tillegg til tidligere omtale av prosjekt, skal her nevnes et par norske eksempler som utvilsomt har vært av stor betydning for programmet:

PIPE (Participation – Identity – Planning - Entrepreneurship) ble ledet av Østfold Fylkeskommune (*med Telemark og Finnmark som norske partnere*), og med partnerskap ellers fra Sverige, Finland, de baltiske land, samt Russland. Totalbudsjett vel 2 mill euro, med norsk andel ca 0,9 mill euro. Prosjektperiode vel 2 år.

Prosjektet henvender seg til ungdom og deres engasjement i lokalsamfunnet. Det handler om engasjement og innlevelse på ungdommens premisser og stimulerer til tiltakslyst.

Man tar aktivt del i planleggingen av lokalsamfunn og oppmuntres til entreprenørskap. Aktivitetene varierer fra store workshops med faglig ekspertise til utarbeidelse av konkrete forslag til forbedringer av nærmiljøet, i samarbeid med planmyndigheter.

Et omfattende nettverk mellom skoler, næringsorganisasjoner og myndigheter ble etablert. I stor grad praktiserte man ”learning by doing”, og mange av de konkrete forslagene ble gjennomført. Det ble flere steder etablert ungdomsråd. Alle partnerne utarbeidet ”Future Charters”, med visjon for fremtidig utvikling på deres hjemsted.



Prosjektet er et godt eksempel på hvordan Interreg – programmet ble brukt til å sette i gang positive utviklingsprosesser med læringsverdi langt utenfor partnerskapet og med ungdom som målgruppe. PIPE er fulgt opp av Innovation Circle – prosjektet i IIIB og Trans-Inform – prosjektet i IV B, med Notodden kommune som ledepartner.

Connect Baltic Sea Region og Connect + handler også om initiativ og entreprenørskap, i disse prosjektene med klar forretningsprofil. Ledepartner er Oslo Teknopol (*interkommunalt utviklingselskap for Oslo og Akershus*) og med omfattende partnerskap fra samtlige land unntatt Polen. Det norske partnerskapet dekker stort sett hele landet. Prosjektene ble gjennomført i perioden 2002-07 og har en

samlet budsjetttramme på bortimot 4 mill euro, der den norske andelen utgjorde ca halvparten.

Prosjektenes mål er å stimulere til etablering av bedrifter innen kunnskapsbaserte næringer.

Connect – metoden er utviklet i USA på 90 – tallet og baserer seg på den såkalte ”springbrett – metoden”: personer med en forretningside presenterer sitt konsept for et panel av eksperter og får gode råd til forbedringer, slik at man møter eventuelle investorer bedre rustet. Dessuten drives veiledning når det gjelder å skaffe risikovillig startkapital (*venture capital*).

Nettverksbygging er et sentralt element, og etter hvert som Connect - virksomheten griper om seg etableres permanente nettverk. I prosjektperioden ble det gjennomført mer enn 1200 springbrett – øvelser, og det er skaffet til veie nærmere 300 mill Euro i investeringskapital. Det er dannet permanente Connect – nettverk i så å si alle deltakerland, og prosjektet har utarbeidet felles retningslinjer for springbrett – aktivitetene.

Nytten av prosjektvirksomheten er udiskutabel: Connect - prosjektene danner et bindeledd mellom gründere og investorer ved hjelp av frivillig innsats av faglige eksperter og forretningsfolk. Etableringen av de mange nettverk og størrelsen av investert kapital dokumenterer suksessen.

I sum en begivenhetsrik periode i Østersjø – regionen, der nordmenn viste godt igjen i prosjektvirksomheten og der norske initiativ har gitt verdifulle bidrag til programmets gjennomføring.

3.8.5 Nordsjøprogrammet:

Nordsjøprogrammet leverte 55 prosjekter, der Norge deltok i 25, herav i 5 som ledepartner. I tillegg til sykkelruten, NMC og Safety at Sea ledet Norge HiTrans (*kollektivtrafikk i byområder/ bybane*) og GeoShare (*tilgang til informasjonssamfunnet*). Over halvparten av de prosjektene Norge deltok i har marin/ maritim tilknytning, de øvrige fordeler seg hovedsakelig på tema som regional/lokal utvikling, miljø, samferdsel og informasjonssamfunnet. Nedenunder en kort omtale av et par av disse:

IT – prosjektet GeoShare (2002-05) handler om tilgang til informasjonssamfunnet. Ledepartner er Sogn og Fjordane Fylkeskommune (*i samarbeid med lokale IT – miljøer*), og partnerskapet ellers kom fra Nederland, Tyskland og Skottland. Totalbudsjett ca 3,4 mill euro.

En viktig side av prosjektet er at innbyggerne og lokalsamfunn skulle få bedre tilgang til såkalte eGovernment-tjenester, med spesiell vekt på geografisk informasjon. Offentlig forvaltning får tilgang til bedre dataverktøy for å kunne tilby mer brukerorienterte, interaktive og integrerte tjenester.

Aktiviteten konsentrerte seg om tre demonstrasjonsprosjekter: analyse av arbeids – og utdanningsstatistikk, regional planlegging, samt kartfesting av informasjon til nytte for kultur – og naturbasert reiseliv.

Nytten av prosjektet er bl.a. å gjøre det mulig å kombinere geografiske data fra ulike typer kilder og gjøre disse lettere tilgjengelige for publikum. Sett med norske øyne er det også nyttig at gode fagmiljøer i distriktene tar ledende roller i transnasjonale partnerskap.

Fisheries Partnership handler om en bærekraftig forvaltning av fiskeriressursene i Nordsjøen. Prosjektet (2002-05) har en ramme på ca 1 mill euro med partnere fra alle Nordsjøland. Norske partnere Norges Fiskarlag og Havforskningsinstituttet.

Prosjektet handler om å skape et uformelt dialogforum der fiskere og forskere skal kunne snakke fritt og uforstyrret sammen. Dermed håper man å kunne forebygge sterke meningsforskjeller og stridigheter om hva som er naturens tålegrense. Målet er blant annet å skape forståelse og respekt for fangskvoter som iverksettes for de ulike fiskeslag.

Ideen oppsto i Nordsjøkommisjonens fiskerigruppe etter en faglig konferanse. Partnerskapet ble etablert med deltakelse på høyt nivå fra de ulike land. Dette var helt klart et innovativt bidrag til en bærekraftig ressursforvaltning, som vakte betydelig interesse i EUs generaldirektorat for fiskeri.

Prosjektet er den direkte inspirasjonskilden til EUs etablering av de såkalte ”RAC” (*Regional Advisory Council*), som er blitt et permanent EU – nettverk (konf. www.nsrac.org)

Nordsjøkommisjonen innen CPMR betrakter dette som et av sine mest betydningsfulle resultater. I denne prosessen sitter EU – land naturlig nok i førersetet, men den norske deltakelsen har utvilsomt vært av gjensidig verdi.

Det norske engasjementet i Nordsjøprogrammet under Interreg III har vært meget høyt, og utbyttet for Norge har vært positivt når en ser på antall viktige og vellykkede prosjekter. Flere av prosjektene ledet fra Norge fremstår som sentrale referanseprosjekter for hele programmet.

3.8.6 Interreg III C – programmet:

I III C – perioden opererte programmet med 4 sekretariater i hver sin geografiske sone. Aquareg hører hjemme i Nord - sonen. Norge deltok i 16 prosjekter, herav 3 som ledepartner. Norske partnere deltok i alle 4 programsoner, her skal kommenteres 2 prosjekter med hovedtema regional utvikling:

Enable. Prosjektet hører hjemme i kategorien RFO (*regional framework operation*) og ble ledet fra Tyskland (*Thüringen*) – Region Øst. Partnerskapet ellers kom fra Norge (*Hordaland og Sogn og Fjordane*), Østerrike og Litauen. Total budsjettramme ca 5 mill Euro, varighet 3 år (2004+05+06).

Hovedformålet er å fremme entreprenørskap, innovasjon og omstilling, med fokus utenfor de store byområdene. Hovedvekten er på små og mellomstore bedrifter. Teknologioverføring og prosesser for å ta i bruk forskningsresultater er sentrale aktiviteter. Nettverksbygging og styrking av kunnskap om internasjonalisering inngår også i prosjektet. I tillegg omfatter prosjektet også veiledning og hjelp, med nyetablerere som målgruppe.

På bred front tok prosjektet sikte på å styrke regionenes konkurransedyktighet, helt i tråd med Lisboa – strategien og for så vidt også vår hjemlige RUP– tankegang. Resultatene ligger i kompetansheving og dyktiggjøring hos den enkelte prosjektdeltaker og hans bedrift, samt økt kjennskap og gjensidig inspirasjon når det gjelder de ulike lands og regioners systemer for regional utvikling.

Tilbakemeldingene fra de norske partnerne er positive i form av nyttig erfaringsutveksling og nye kontakter.

Euromountains.net. Prosjektet ble ledet fra Italia - Region Sør i programmet. I tillegg til flere italienske regioner deltok 4 norske fylkeskommuner (*Buskerud, Oppland, Sogn og Fjordane, samt Telemark*), pluss regioner fra Spania, Portugal og Skottland. Budsjettramme ca 2 mill euro, herav norsk statlig bidrag ca 250' euro. Varighet 3 år (2004-07).

Hovedtema i prosjektet er hvordan man best skal overvinne de naturgitte ulemper offentlig og privat sektor må kjempe imot i fjellregionene, samt utvikling av disse regionenes ”komparative fortrinn”. Aktivitetene er inndelt i 3 hovedtema:

- Bedring av offentlig og privat tjenesteyting i fjellområdene
- Fremme og utvikle fjellressurser og kvalitetsprodukter
- Forvaltning av sårbart landskap, miljøet og naturressursene

Prosjektet ga deltakerne verdifulle erfaringer og konkret utbytte på disse områdene. Det er interessant å merke seg at prosjektet er nøye i tråd med EUs fjell – initiativ fra år 2000, lansert av daværende Kommissær for regionalpolitikken Michel Barnier.

I tillegg har prosjektet en klar forankring i interesseorganisasjonen for fjellpolitikk Euromontana, der hele det norske prosjektpartnerskapet har medlemskap. Aktivitetene i Euromontana har positiv støtte i KRD. Norsk fjellpolitikk får dermed en internasjonal dimensjon, og Interreg – prosjektet settes inn i en større sammenheng, der resultatene av prosjektet kan følges opp. Euromontana skal avholde sin årskonferanse i Norge i 2010.

I sum er erfaringene med Interreg III C – programmet positive for norske regioner.

4 Interreg IV B - OG C – Programmene (2007-13).

Utviklingen av fjerde generasjon Interreg – programmer har klare linjer til den overordnede politikkutviklingen i EU.

Samhørighetspolitikken (*Cohesion Policy*) står sentralt i europeisk debatt og handler om en balansert utvikling med vekst og nye arbeidsplasser i alle deler av et etter hvert omfattende EU - territorium. Begrepet Territorial Cohesion vil etter mange års diskusjoner finne sin plass i den reviderte Lisboa – traktaten og være helt i sentrum av EUs virksomhet.

Territorial Cooperation (*territorielt samarbeid*), som er det nye samlebegrepet på alle programmer innen Interreg -familien, etableres som et tredje målområde i EUs samhørighetspolitikk (*i tillegg til "convergence" og "competitiveness"*). Det betyr en fast forankring i virkemiddelapparatet og at Interreg er kommet for å bli.

Samlet innsats fra EU er 8,7 milliarder euro, en økning på nærmere 60 pst fra forrige periode. A – programmene veier fortsatt tyngst i budsjettet, ca 70 pst, mens B – programmene står for om lag 25 pst og de resterende 5 pst går til C – programmene, samt Espon, Urbact og Interact.

Norske statlige midler er stort sett uendret og skal muliggjøre en videreføring av aktivitetene. De utgjør vel 90 mill Euro, med 68 pst til A – programmene, 24 pst til B – og 8 pst til C – programmene.

En nyskaping innen A – programmene er at man i større grad åpner opp for samarbeidsprogrammer mellom naboland som har sjøgrenser. For Norge betyr det at man deltar i et helt nytt program for Øresund - Kattegat/ Skagerrak, der alle kystfylker fra Agder til Østfold deltar. Programmet er forankret i fylkene, og

tematisk utgjør det en blanding av A og B. Det betyr at en del av erfaringene fra Nordsjø – programmene innen transport og miljø kommer godt med.

Regelverket for de nye B - programmene åpner for noe større fleksibilitet med hensyn til å ta inn partnere utenfor de geografiske virkeområdene, samt økt mulighet til å samarbeide med partnere utenfor EU. På de fleste områder representerer perioden en videreføring for Norge av de samarbeidsforhold som allerede er etablert. Norges innsats i programprosessen, samt hjemlige aktiviteter når det gjelder utarbeidelse av faglige innspill og lansering av de ferdige programmene, fulgte samme mønster som ved tidligere programmer.

Med oppgradert status blir tiltakene i Interreg - familien enda tettere knyttet til EUs overordnede mål og strategier. Lisboa – og Göteborg – strategiene (*økt konkurransekraft og økte krav til en bærekraftig utvikling*) ligger i bunn i alle programmer, og innovasjon går inn som en obligatorisk prioritet. Dessuten skal hvert program frembringe et synlig innslag av strategiske prosjekter. Programmene skal også bidra til økte investeringer fra privat og offentlig side.

På bakgrunn av ulike typer evalueringer av EUs regionalpolitikk skjerpes kravene til prosjektene, både når det gjelder konkrete resultater, transnasjonalitet og informasjonsvirksomhet. Mulighetene for oppfølging av aktivitetene etter prosjektperioden skal gis større vekt. Også kontroll – og revisjonsprosedyrene skjerpes. Dessuten gjennomføres en såkalt ”SEA – Strategic Environmental Assessment” for hvert program, det vil si en forhåndsvurdering av programmets miljøvirkninger.

I og med at programmene og prosjektvirksomheten er i startfasen vil det være for tidlig å vise til resultater. Nedenunder et overblikk over hovedinnholdet i programmene og noen eksempler på igangsatte prosjekter.

4.1 Nordlig Periferi – programmet:

Programmet har en økonomisk ramme på vel 35 mill Euro fra EUs regionalfond og 10 mill Euro fra Norge, Island, Færøyene og Grønland som statlig bidrag. Virkeområdet er blitt vesentlig

utvidet, med regioner i Irland og Nord-Irland, samt nye regioner i Skottland og Norge. Norge har fått en solid tilvekst i virkeområdet med Svalbard, samt Sør – Trøndelag og hele Vestlandet. I tillegg kommer de tidligere områdene for programmet. Til sammen bor om lag 8 mill mennesker i virkeområdet, herav ca 2 mill nordmenn. Det har altså funnet sted en vesentlig utvidelse geografisk og befolkningsmessig, men innholdsmessig beholder programmet sin profil.

Den Nordlige Dimensjon er omtalt i programmet, som nå får økt mulighet til å ha med partnere fra Nordvest – Russland. Den økte fleksibiliteten gjør det også mulig å ta inn partnere fra Canada.

Programmet har 2 hovedprioriteter, innrettet på EUs sentrale strategier, nemlig:

- fremme innovasjon og konkurransekraft i perifere områder,
- en bærekraftig utvikling av samfunnskapitalen og naturressursene

Under den første prioriteten vektlegges arbeid med nye investeringer i området, kompetanseheving, etableringer, særlig blant ungdom, samt styrking av bånd mellom foretak og kunnskapsmiljøer. Også utvikling innen samferdsel og telekommunikasjoner tillegges en hovedvekt. Spesiell oppmerksomhet vies små og mellomstore bedrifter.

Den andre prioriteten vektlegger miljøet som en ressurs. Det pekes på store og viktige ressursbaserte næringer som fiskeri, skogbruk, reiseliv og gruvedrift. Disse må drives på en langsiktig og bærekraftig måte.

Klimautviklingen krever tilpasning, men også her ligger utviklingsmuligheter. Programmet har dessuten fokus på alternative energikilder.

Programmet fremhever verdien av kulturarv og samfunnskapital. Samvirket mellom by og land er vektlagt, spesielt er det viktig å støtte utviklingen i de mange småbyer og landsbyer i området.

Programmet er kommet godt i gang, og etter ett års virketid er ca 50 prosjekter iverksatt, med en tematisk spredning på alle kategorier. Et markant trekk er igangsatte klimaprojekter. De nye

partnerne er kommet bra med i programmet. 13 prosjekter har norsk deltakelse.

Roadex er et eksempel på vellykket prosjektvirksomhet i NPP - programmet som har fått fornyet tillit. Det nye prosjektet, Roadex IV, har et totalbudsjett på 2,1 mill euro og 3 års virketid (2009-12). De nye regionene i Skottland og Irland er kommet med i partnerskapet, som har hovedtyngden i landenes veimyndigheter. Målet med prosjektet er at innovative metoder utviklet av Roadex – partnerskapet skal tas i bruk i hele NPP - området. Prosjektet er organisert i 4 hovedaktiviteter:

- Etablering av en permanent veiledningstjeneste og kunnskapsbase.
- Utvikling av konkrete demonstrasjonsprosjekter egnet til gjennomføring i hele NPP – området.
- Utdanning av personell ved IT – baserte læremoduler.
- Videre forsknings – og utviklingsvirksomhet.

Tematisk handler det mye om en oppfølging og videreutvikling av et vellykket prosjektsamarbeid, med interessante nye elementer som etablering av en permanent veiledningstjeneste. Ambisjonen er at verdier skapt av prosjektet ikke forsvinner når Interreg – virksomheten en gang tar slutt. Roadex har allerede etablert seg som det viktigste miljøet når det gjelder konstruksjon og vedlikehold av veier i perifere og grisgrendte strøk i NPP – området. Et annet viktig trekk er prosjektets vektlegging av veisystemenes tilpasning til klimaendringer. Også dette perspektivet går ut over prosjektperioden, så en utfordring for de involverte blir å finne en hensiktsmessig organisering etter 2012.

4.2 Østersjø – programmet:

Interreg IVB – programmet for Østersjø – regionen (2007-13) samsvarer godt med EUs forordning og bygger på de to foregående transnasjonale programmene. De strategiske målene er knyttet nært opp til Lisboa – og Göteborg – strategiene. Virkeområdet er uendret fra perioden før og omfatter 8 EU – land, samt Norge, Hviterussland og Nordvest – Russland.

Budsjettrammen fra EUs Regionalfond er på 209 mill Euro, norsk statlig bidrag er 6 mill Euro, og tilskuddet fra ENPI (*European Neighbourhood and Partnership Instrument*), myntet på deltakelse fra Russland og Hviterussland, er på 23 mill Euro.

Programsekretariatet befinner seg i Rostock, med et avdelingskontor i Riga. Programmet styres av 1 komité, som ivaretar både overordnet tilsyn og godkjenning av prosjekter.

Programmet er inndelt i 4 hovedprioriteter:

- a. Fremme innovasjonsprosesser og spredningen av innovasjonsvirksomhet over hele Østersjøregionen. Det siktes til innovasjon både på tekniske områder og til innovativ virksomhet for eksempel innen forretningslivet, design eller markedskunnskap.
- b. Fremme eksternt og intern tilgjengelighet i Østersjø – regionen. Det siktes her til både samferdselsområdet og telekommunikasjoner. Man vil styrke eksisterende utviklingsområder og støtte arbeid med nye transnasjonale transportkorridorer.
- c. Fremme Østersjøen som felles ressurs i vid forstand og støtte en bærekraftig forvaltning av marine ressurser. Spesiell vekt legges på sjøsikkerhet. Programmet vil fremme en integrert forvaltning av sjøområdene og kystsonen.
- d. Fremme samarbeid mellom de større byområdene, samt mellom by og land, for å øke livskvalitet og for å tiltrekke investeringskapital. Programmet støtter spredning av økonomisk vekst til utkantområder ved partnerskap mellom større og mindre steder.

Programmet støtter partnere fra de baltiske land og Polen med inntil 85 pst av prosjektkostnadene, partnere fra Sverige, Finland, Danmark og Tyskland kan få inntil 75 pst dekket, mens norske partnere får inntil 50 pst. Hittil (nov 2009) er det igangsatt 45 prosjekter i Østersjøprogrammet, med god geografisk dekning og spredning på alle hovedprioriteter.

Norske partnere deltar i 17 prosjekter, herav 1 med norsk ledepartner (*Trans – in – form, Notodden Kommune*).

Som eksempel fra løpende prosjekter skal nevnes **EfficienSea**, som står for Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea og handler om sjøsikkerhet og miljø (se www.efficiensea.org)

Prosjektet ledes av det danske Farvandsvæsen, som er fagmyndighet for sikkerhet til sjøs. Det har et totalbudsjett på ca 8 mill Euro og en norsk statlig finansiering på ca 0,6 mill Euro. Prosjektet har et bredt partnerskap, der kjernen er fagmyndighetene i Østersjøregionen med ansvar for maritim sikkerhet. I tillegg er fremstående kunnskaps – og forskningsmiljøer representert. Prosjektet har en varighet på 42 måneder (2008-12). Den norske delen av partnerskapet består av Kystverket, samt Møre og Romsdal Fylke og Runde Miljøsentor.

Prosjektet handler om maritim sikkerhet i bred forstand. Det er 4 tematiske arbeidspakker:

- Kompetanseheving og rekruttering til maritim sektor.
- Utvikling og utprøving av elektronisk navigasjon.
- Utvikling av bedre og mer pålitelige sett av trafikk – og miljødata for planleggingsformål av transportkorridorer og kystsoner.
- Utvikling av beslutningsverktøy for løpende vurdering og håndtering av risiko.

EfficienSea har status som ”strategisk prosjekt” i Østersjø-programmet, som betyr tett oppfølging fra programmets sekretariat og styrende organ Monitoring Committee. I tillegg har EU – kommisjonen utpekt det til et ”flaggskip - prosjekt”, som betyr en posisjon i arbeidet med Østersjø – strategien.

Sett med norske øyne kan man merke seg at prosjektet på mange måter er en videreføring av Safety at Sea – prosjektet i Nordsjøen, ledet av Kystverket: Fagmyndighetene fra Norge, Danmark og Sverige ønsket å følge opp ideene og resultatene fra Safety at Sea, og interimspartnerskapet merket klar interesse fra Østersjø – området. De tema man ønsket å samarbeide om var dessuten klarest beskrevet i Østersjø – programmet. I tillegg kan man si at jobben i Nordsjøen og Nordlig Periferi – områdene var gjort gjennom allerede vellykkede prosjekter.

Det er verd å merke seg at man i disse prosjektene har statlige direktorater som kjerne i partnerskapet, med faglig interesse av å løse problemene og evne til å følge opp etter prosjektperioden – i så måte en klar parallell til erfaringene fra Roadex – prosjektene i Nordlig Periferi.

I Østersjøen har man hatt et vellykket regionalt basert prosjekt med sjøsikkerhet som tema, Baltic Master. Det har fått fornyet tillit – Baltic Master II og handler spesielt om de utfordringer og farer skipstrafikken representer for kystområdene. Det er etablert kontakt mellom prosjektene, som vil tjene på et samarbeid om informasjon, seminarer etc.

4.3 Nordsjøprogrammet:

Nordsjøprogrammet Interreg IV B bygger videre på erfaringene fra II – og III – generasjonen og er utviklet i samsvar med prioritetene i forordningen fra EU, men godt tilpasset forhold og utfordringer i regionen. Virkeområdet har økt: Den mest vesentlige endringen, i hvert fall for nordmenn, er at hele Norge nå inngår. Det øker fleksibiliteten for bruken av programmet betydelig og forenkler prosedyrene hvis man ønsker å lage prosjekter som strekker seg langs kysten opp til Russland.

Ellers er Kent i England også kommet med. Budsjettrammen videreføres og er på ca 140 mill Euro fra EUs regionalfond. I tillegg kommer det norske statlige bidraget på 10 mill Euro. Egenandelene fra partnernes side er som hovedregel på 50 pst, det betyr en totalramme for prosjektene i Nordsjøregionen på ca 300 mill Euro for hele perioden.

Programmet har som mål å styrke innovasjonskompetansen og samfunnskapitalen. Programmet skal stimulere et tverrfaglig samfunnsengasjement og styrke samhørigheten mellom by og land. En bærekraftig bruk av ressursene som gjenspeiler utfordringene ved klimaendringer er et viktig mål i tillegg til økt integrasjon i regionen gjennom bedret samferdsel og telekommunikasjoner.

Programmet er inndelt i 4 hovedprioriteter:

- a. Innovasjon: programmet skal oppmuntre produkt – og prosessutvikling, stimulere innovasjon gjennom nettverk og klynger, samt fremme innovativ bruk av IKT.
- b. Miljø: Programmet vektlegger integrert kystsoneplanlegging, tiltak for å hindre og forebygge forurensing av det marine miljø, redusere risiki som følge av klimaendringer, samt stimulere en mer miljøvennlig energiproduksjon.
- c. Bedring av tilgjengeligheten: programmet skal fremme strategier for perifere områder og utviklingen av transportkorridorer. Det skal satses på styrket intermodalitet og mer effektive logistikkøsninger.
- d. Bærekraftige og konkurransedyktige samfunn: Fokus er styrking av verdiskapingen i utkantområder, men også vekstproblemer i de mer ekspansive delene av regionen. Programmet skal fremme mer energieffektive løsninger i bo – områder og bidra til å løse problemer knyttet til demografiske skjevheter.

Programmet skisserer en del strategiske prosjektaktiviteter med følgende tema: Maritime næringsklynger, blå bioteknologi, alternativ energi, maritim planlegging til havs og i kystsonen, sjøsikkerhet, masterplan for sjøruter, høyhastighetstog, samt utvikling av bærekraftig reiseliv.

Det er ved utgangen av 2009 igangsatt 39 prosjekter. Norge deltar i 13, herav 4 med norsk prosjektledelse: StratMos - sjøtransport, ledes av Rogaland Fylkeskommune, Coast Alive! - lokal utvikling, ledes av Hordaland Fylkeskommune, IFP – Innovative Foresight Planning for Business Development, ledes av kommuner på Nord-Jæren, samt Blast – Bringing Land and Sea Together, ledes av Statens Kartverk Sjø. I Norge har prosjektvirksomheten et tyngdepunkt langs kysten fra Møre og Romsdal til Aust – Agder. Nord – Norge er ennå ikke kommet i ”saget” i sitt nye programområde ut over aktiv deltakelse i StratMos.

StratMos (Motorways of the Seas Strategic Demonstration Project, www.stratmos.com) er et eksempel på oppfølging og videreføring av tidligere prosjektvirksomhet (NMC I og II). Prosjektet har en samlet budsjetttramme på bortimot 6 mill Euro, herav ca 2 mill Euro fra EUs regionalfond og bortimot 1 mill Euro som norsk statlig innsats. Prosjektet har 3 års virketid (2008-11).



Partnerskapet er bredt sammensatt og kommer fra alle land i Nordsjøprogrammet, bortsett fra Sverige. Det norske partnerskapet inkluderer medlemmer fra Telemark til Finmark.

Formålet med prosjektet er å fremme overgang av transportvirksomheten fra land til sjø, med spesielt fokus på bedret intermodalitet og optimale logistikk løsninger. Man skal støtte innarbeidelsen av Motorways of the Sea – konseptet i Nordsjøregionen.

MoS – konseptet er i seg selv utviklingspreget og trenger atskillig støtte for å kunne realiseres. De praktiske demonstrasjonsprosjektene som StratMos inneholder vil helt klart kunne bringe utviklingen i riktig retning.

På strategisk nivå skal man levere løsninger og materiale til nytte for Nordsjølandenes Task Force for MoS i Nordsjøregionen, samt til relevante EU – myndigheter. Prosjektet er klassifisert som et strategisk prosjekt i Nordsjøprogrammet.

Man samarbeider med andre relevante prosjekter i regionen, som f.eks Dry Ports, ledet av Vestre Gøtaland, NS – FRIT, ledet av Hull og TransBaltic, ledet av Skåne. Det er også positive linker til Marco Polo – programmet for styrket sjø – og jernbanetransport, som drives av DG Tren. Til nå har imidlertid norske interesser ikke hatt særlig suksess i Marco Polo; EU ser ut til å konsentrere seg om prosjekter med store budsjetter.

4.4 Interreg IV C – programmet:

Dette programmet henvender seg til regionale og lokale aktører i hele EU – området samt Norge og Sveits. Formålet er å effektivisere regional utviklingspolitikk gjennom erfarings – og kunnskapsutveksling. Det understrekes at folkevalgte organer skal spille en rolle i prosjektene, i hvert fall som mottaker av resultatene. Det er spesielt vektlagt at mindre utviklede regioner, spesielt fra nye medlemsland, skal nyte godt av erfaringer fra mer utviklede deler av Europa. Dessuten vektlegges at nyttige erfaringer fra prosjektvirksomheten skal kunne overføres til EUs hovedprogrammer for regional utvikling.

Programmet er finansiert med vel 320 mill Euro fra EUs regionalfond, samt nasjonale tilskudd fra Sveits og Norge. Det norske tilskuddet er på 3 mill Euro. Programmet kan støtte prosjekter med inntil 75 pst (*nye medlemsland og Hellas/Portugal inntil 85 pst*), for Norge inntil 50 pst. Administrativt forvaltes programmet fra et sekretariat i Lille, Frankrike, med 4 informasjonsenheter. Norge betjenes fra info – enheten i Rostock, Tyskland. Nasjonalt kontaktpunkt i Norge er Vest – Agder Fylkeskommune.

Det er 2 hovedprioriteter i programmet:

- *Innovasjon og Kunnskapsøkonomi*. I denne prioriteten inngår bl.a forskning og utvikling, entreprenørskap, informasjonssamfunnet, sysselsetting, menneskelige ressurser og utdanning.
- *Miljøvern og Risikohåndtering*. I denne prioriteten inngår bl.a energi, bærekraftig transport, biodiversitet, naturvern, og teknologiske risiki, vannforvaltning, samt kulturminne – og landskapsvern.

Programmet omfatter 2 kategorier prosjekter:

Regionale Initiativ, som tilsvarer den ”tradisjonelle” samarbeidsmodellen

Kapitaliseringsprosjekter, som handler om erfaringsoverføring til svakere regioner.

Interreg IV C har hatt stor søknadspågang. 2 utlysingsrunder er gjennomført (2009). Nesten 1000 søknader er behandlet, 115 prosjekter er godkjent, herav 9 med norske partnere. Den enorme pågangen gjør at sekretariatene ikke har hatt kapasitet til kontakt med partnerskapene i søkerfasen. Det har f.eks ført til at søknader med bagatellmessige mangler blir lagt til side. Prosedyrene bør vurderes, med mulighet for forhåndsvurdering og kontakt, slik man har i B – programmene.

Som eksempel på et godkjent prosjekt med norsk deltakelse kan nevnes

Creative Metropoles: 11 byer i Europa har dannet et nettverk i kategorien Regionale initiativ og innen prioriteten innovasjon og kunnskapsøkonomi.

Ledepartner er kulturmyndighetene Riga, og tema er vilkårene for skapende virksomhet (*creative industries*). Kunst og kultur danner tyngdepunktet, og målet for prosjektet er å bedre rammevilkårene for skapende virksomhet, sett i et utviklingsperspektiv. Norsk partner er Oslo, representert ved Oslo Teknopol.

Initiativtaker er nettveket Baltic Metropoles, og partnerskapet består stort sett av hovedsteder, også med kjente kulturbyer som Barcelona, Berlin og Amsterdam. Prosjektet har et totalbudsjett på ca 2,5 mill Euro, med et norsk statlig bidrag på 130.000 Euro.

Prosjektet vil gå nærmere inn på hvordan ulike former for kreativ virksomhet støttes i de forskjellige land, og hvordan man anerkjenner virksomheten som en viktig del av verdiskapingen i samfunnet. Spesielt i tider med finanskriser og store omstruktureringer er det viktig å se på innovative måter for etablering av nye arbeidsplasser. Prosjektet er i startfasen (konf www.creativemetropoles.eu).

4.5 Erfaringer

Det er for tidlig å trekke konklusjoner fra Interreg IV - perioden, men de omtalte prosjekteksempelene viser et norsk engasjement av høy klasse. I eksemplene Roadex, EfficienSea og StratMos har norske partnere satset sterkt på videreutvikling innenfor godt innarbeidede partnerskap, men med tilstrekkelig evne til fornyelse.

Man har oppnådd høy anerkjennelse for resultater og nye initiativ både nasjonalt og i EU – sammenheng. Dette inspirerer til å gå videre.

I Interreg IV C – programmet har kulturbyen Oslo engasjert seg i et spennende prosjekt. I Oslo – området opplyser prosjektet at man finner omtrent halvparten av Norges kulturarbeidere (*ca 50.000 personer*). Dermed har man gode muligheter til å dele solide erfaringer å dele med andre, og forhåpentlig vil Oslo hente verdifulle impulser fra det øvrige partnerskap. Et interessant trekk er at Oslo Teknopol, med sin kompetanse fra Connect – virksomheten, deltar i prosjektet.

Generelt er det positiv aktivitet på prosjektsiden; inntrykket likevel er at det er tyngre denne gangen å få til norsk deltakelse. Det største problemet for nordmenn synes å være høye egenandeler. Det bør følges opp i hvilken grad norske partnere må melde pass av budsjettmessige årsaker. En uheldig virkning av høy norsk egenandel vil også være at man unngår å påta seg rollen som ledepartner i prosjektene. Utviklingen til nå kan tyde på det.

5 Tilrettelegging og forankring

På EU – nivå har ambisjonsnivået med transnasjonale og Interregionale Interreg – programmer økt fra starten midt på nittitalet og frem til inneværende periode.

Norge har vært aktiv deltaker, helt fra Kommunalministerens første møte med Regionalkommissæren midt på nittitallet. I Norge har arbeidet med forankring og tilrettelegging utviklet seg i takt med programmene, med KRD i hovedrollen.

5.1 KRD som ”nav”.

Kommunal – og Regionaldepartementet har på en mønstergyldig måte tatt hovedansvaret for forvaltningen av programmene i Norge og spiller en avgjørende rolle for gjennomføringen, både på program – og prosjektnivå.

KRD har i beste ”Interreg – ånd” bygget opp et vel fungerende nettverk på norsk side bestående av samarbeidspartnere på statlig og regionalt nivå. Internt i KRD er funksjonene fordelt på et oversiktelig antall rutinerede medarbeidere, som i tillegg til den daglige forvaltningen også sitter i de ulike programstyrer, inklusive Espon, Interact og Urbact. Overfor andre departementer har KRD rollen som koordinator, både når det gjelder nødvendige avklaringer av programmenes faglige innhold og ajourføring med hensyn til praktiske sider vedrørende programmer og prosjekter. Budsjettansvaret ligger i KRD.

De viktigste departementene ellers i Interreg – sammenheng er Miljøverndepartementet og Utenriksdepartementet.

Miljøverndepartementet, spesielt planavdelingen, fungerer som en kvalitetssikrer av virksomheten, særlig koplet til miljøhensyn og

regional planlegging. Departementet er representert i den nasjonale referansegruppen og i enkelte av programmenes styringsorganer. Det er få eksempler på at MD deltar i prosjektutviklingen. Inntrykket generelt er at man verdsetter programmenes profil når det gjelder en bærekraftig utvikling, men at konkrete saker om Interreg sjelden havner hos politisk ledelse i departementet.

Utenriksdepartementet viser økende interesse for internasjonal virksomhet på regionalt nivå, herunder Interreg. Man deltar aktivt på Interreg – konferanser ute og hjemme, på politisk nivå er det regelmessige oppdateringer med de mest aktive regionalpolitikkerne, og ikke minst gjennom etableringen av Barentsregionen med tilhørende sekretariat har U.D gjort en banebrytende innsats når det gjelder det regionale perspektivet i utenrikspolitikken.

Gjennom etableringen av Europapolitisk Lokal – og Regionalforum, som ledes av KRD og U.D i fellesskap, er det skapt en arena for toveis informasjons - og erfaringsutveksling, der Interreg ofte er på dagsorden. Mange opplever U.D som et ”kommunaldepartement nr to”, ment som en kompliment.

De øvrige departementene spiller en ad hoc rolle. Det finner sted avklaringer om hvorvidt programutkast og andre EU – dokumenter er i samsvar med norsk politikk, relevante departementer blir invitert på programlanseringer og faglige konferanser i Interreg – regi, og i spesielle tilfeller blir man konsultert om konkrete prosjekter.

Når man opplever at prosjektene går i stadig mer strategisk retning der statlig medvirkning er ønskelig, er det klart at ulike fagdepartementer i fremtid vil komme til å spille en mer tydelig rolle, forhåpentlig ikke til fortrenghet for regionenes engasjement.

Departementene utenom KRD har i dag vanligvis ikke økonomiske ressurser å bidra med på prosjektnivå om det skulle være aktuelt. Imidlertid er den faglige kontakten vel så viktig. Med de mange ”norske” Interreg – prosjektene innen maritim sektor og transport vil det være naturlig og ønskelig med et sterkere faglig engasjement fra de relevante departementer.

På prosjektnivå vil det være de ytre statsetater, f.eks direktoratene, som normalt vil innta rollen som partnere. Konkrete eksempler på

dette er Kystverkets helt sentrale rolle i Interreg – prosjekter vedrørende maritim sikkerhet.

Interessant i forbindelse med samhandling mellom statlige og regionale myndigheter er Møre og Romsdal fylkes engasjement i prosjektet EfficienSea: på grunn av forsøket med enhetsfylke ble Fylkesmannens miljøavdeling trukket inn i prosjektet på en helt spesiell og aktiv måte. Nå skal forsøket opphøre, men i Interreg – sammenheng vil nettopp miljøavdelingene ha økende relevans i årene fremover.

KRD og regionale krefter utgjør kjernen i det norske Interreg – nettverket. Dessuten deltar ulike typer kunnskaps – og forskningsmiljøer, utviklingsselskaper og i prosjektsammenheng næringsorganisasjoner, frivillige organisasjoner, samt kommunale interesser og statlige etater på regionnivå.

Helt fra starten av har KRD satset på landsdelsutvalgene når det gjelder tilrettelegging av programmene. Disse har tatt ansvar hver på sin kant. Agder og Sør – Trøndelag deltar ikke i denne typen samarbeid, men disse har funnet sin plass i det sentrale nettverket (*referansegruppen for B – og C-programmene*).

Systemet med nasjonale kontaktpunkt har gått seg til etter hvert, og det betyr at landsdelene stiller til rådighet personer som er geografisk spredt, men som har nasjonale funksjoner. Dette til forskjell fra enkelte andre EU/ EØS - programmer, som vanligvis har etablert seg med sentralt plasserte sekretariater. Når det gjelder presentasjon og igangsetting av programmene, arrangement av faglige treff, oppfølging av prosjekter osv kan man vanskelig tenke seg dette uten et desentralisert opplegg. Dette er ressurskrevende også for regionene.

KRD er også et ”nav” i Interreg – sammenheng når det gjelder kontakten til Norges EU – Delegasjon og til de nasjonale eksperter som er av relevans. EU – Delegasjonens rolle er av helt spesiell viktighet, både når det gjelder informasjon begge veier overfor EU - myndigheter og avklaringer/ løsning av problemer underveis. Det har vist seg å være nødvendig ved en rekke anledninger i årenes løp. Erfaringen er at EU – Delegasjonens folk stiller opp og at man har førsteklasses kontakt til de relevante personer i EU – systemet.

De mange norske regionale Brussel – kontorene spiller også en positiv rolle i Interreg – prosessen, først og fremst gjennom en kontinuerlig generell informasjons – og skoleringsvirksomhet overfor sine hjemlige regioner. Som regel presenteres Interreg sammen med andre tilgjengelige EU/EØS – programmer. Det finnes også eksempler på at man deltar aktivt i prosjektutviklingen, primært ved kontaktarbeid og partnersøk.

Samlet sett er det norske Interreg B og C – teamet oversiktlig og omfatter et begrenset antall mennesker. Imidlertid har disse hver på sin kant store nettverk å forholde seg til. Denne måten å organisere samarbeidet på gir tett kontakt og høy kompetanse hos nøkkelfolkene. Det betyr effektiv saksbehandling og hurtig takling av problemer. Det blir lagt positivt merke til blant Interreg – partnerne fra andre land, der man vanligvis opplever en mye større avstand mellom forvaltningsnivåene.

Utfordringen for denne relativt fåtallige kretsen vil hele tiden være å sørge for en jevn spredning av kunnskap og engasjement til instanser som er relevante i programsammenheng.

KRD er en god base når det gjelder forankring og tilrettelegging av Interreg – programmene.

5.2 Politikeres engasjement i Interreg.

På EU – nivå deltar politisk ledelse ved lansering av programmene, samt ved større samlinger, for eksempel i regi av CPMR og andre paraplyorganisasjoner. EU – politikere er også i høy grad til stede på større strategisamlinger i Brussel, f.eks om maritim politikk eller Territorial Cooperation, samt på det årlige arrangementet Open Days, der tallrike regionkontorer opptre på arrangørsiden.

Norske politikere på regjeringnivå engasjerer seg først og fremst når EU – topper gjester landet og ellers på større konferanser og seminarer, gjerne i regi av programmene, landsdelsutvalgene eller KS.

Hovedinntrykket er at Interreg til daglig ikke vies særlig stor oppmerksomhet av regjeringen som kollegium, i de ulike departementers politiske ledelse eller i Stortinget. Oppmerksomheten har begrenset seg til knapp, men velvillig

omtale i ulike Stortingsmeldinger og budsjettproposisjoner opp gjennom årene. Positivt tolket er dette et tegn på at det er ro og konsensus om politikken på området og lite behov for ”brannslukking”. Imidlertid ser det ut til at de store perspektivene som ligger i Territorial Cooperation ennå ikke har sunket inn i den norske politiske hverdag!

Skiftende regjeringer har tatt initiativ i årenes løp for å styrke kunnskap og engasjement når det gjelder europeiske spørsmål. Fortsatt er mye ugjort. Interreg – virksomheten har dimensjoner i seg som er velegnet til å profilere Norges engasjement i Europa på en positiv måte.

Norske regionale politikere møter flittig opp på større samlinger i regi av europeiske paraplyorganisasjoner der Interreg er på dagsorden, spesielt innen CPMR – systemet og BSSSC. Enkelte har opp gjennom årene påtatt seg toppverv i denne type organisasjoner og utgjør et absolutt A – lag; en stor ressurs i seg selv.

På ledende nivå i fylker og kommuner stiller man opp ved større arrangementer, når prosjektene presenteres i en større sammenheng. Politisk ledelse i fylker og kommuner påtar seg dessuten viktige oppgaver som vertskap ved store og små arrangementer i Interreg – regi. Enkelte av de større prosjektene utfører offensiver i de deltakende land, der fremstående politikere fra ledepartnerens region gjerne stiller seg i spissen.

De fleste fylkesting har jevnlig saksfremlegg og debatter om sin internasjonale virksomhet, der Interreg har sin naturlige plass. Økonomisk deltakelse i prosjekter forankres i folkevalgte organer. I de ulike landsdelsutvalg utarbeides strategiplaner, som gjerne ligger til grunn for prosjektsøknader.

Imidlertid, når det kommer til den daglige program – og prosjektinnsats blir Interreg mer en arena for medarbeidere på administrativt nivå. Ofte føles manglende politikerdeltakelse som et savn og en mangel, og mange fremstøt gjøres for å bøte på dette. Forklaringen på manglende deltakelse er hovedsakelig at politikeren lever i en evig tidsklemme. Dermed er utfordringen å finne en riktig form og et passende nivå på politikerinnsatsen.

Når prosjektene konstituerer seg og bestemmer styringsstruktur osv bør partnerskapene diskutere og fastlegge ønsket politikerdeltakelse.

5.3 Hvem utgjør partnerskapet i Interreg - prosjekter?

Interreg er pr definisjon åpent for alle, men i praksis er Interreg B og C et verktøy som passer for utviklingsprosjekter med ulike typer myndigheter og kunnskapsmiljøer i førersetet. Privat sektor engasjerer seg alt etter hva type prosjekt det er tale om, som regel i form av deltakelse gjennom interesseorganisasjoner. Man prøver i alle prosjekter å skape gode allianser der offentlig ekspertise, uavhengige fagmiljøer og private interesser inngår.

Finnes det noe typisk partnerskap? Nei, når det som her dreier seg om et stort antall prosjekter med sterkt varierende innhold vil partnerskapenes sammensetning anta ulike former. Et forsøk på gruppering av de prosjekteksempelene som er omtalt i dette notatet kan likevel gi en pekepinn:

- Programmene engasjerer seg direkte, partnerskapet omfatter egne aktører.

Denne formen er sjelden, men Norvision (*Visjonsprosjektet for Nordsjøen*) er et viktig eksempel. I dette arbeidet brukte man også innleid ekspertise i form av konsulentbyråer, samt statlige og regionale "spatial planners" fra deltakerlandene. I praksis var dette prosjektet et supplement til programprosessen. Visjonsprosjektet var vellykket, og selve visjonen ble oppdatert i forbindelse med utarbeidelsen av IVB - programmet for Nordsjøen.

Tilsvarende eksempel er Vasab 2010+ (*Visjonsprosjektet for Østersjøen*).

- Høy statlig deltakelse, relevante regionale instanser deltar, samt privat sektor.

Prosjektene Roadex, Safety at Sea og EfficienSea kan tjene som eksempel på dette. De statlige fagmyndigheter stiller seg i spissen, gjerne med høyt prioriterte oppgaver på hjertet. Disse knytter til seg næringsinteresser, kunnskapsmiljøer og brukere av ulikt slag, samt frivillige organisasjoner osv. I Interreg - sammenheng vil

"staten" som regel være ytre etater eller direktorater.

Departementene selv har som regel ikke kapasitet eller budsjetter til å engasjere seg.

Også denne formen hører til unntakene, men eksemplene viser at resultatene kan bli bra.

- Regionale og lokale myndigheter stiller seg i spissen for å løse samfunnsoppgaver.

Som eksempler på dette kan nevnes Metropolitan Areas, PIPE, Geoshare, Our Life as Elderly, som handler om vidt forskjellige tema som bystruktur, oppvekstvilkår, tilgang til informasjonssamfunnet, samt velferd for den eldre generasjon. I denne typen prosjekt dannes brede partnerskap, der man gjerne søker allianser med fagmyndigheter på alle nivåer.

Dette er en vanlig modell for Interreg - partnerskap.

- Fylker i fellesskap utøver rollen som regional nærings-utviklingsaktør.

Som eksempler nevnes NMC - prosjektene, Stratmos, samt Aquareg, med sentrale tema som sjøtransport, havneutbygging, logistikk, havbruk og kystsoneplanlegging. Her er fylkeskommunene sentrale, i allianse med næringsliv og forsknings- og kunnskapsmiljøene; en ekte "Triple Helix".

Innslaget av næringsaktører er tydelig. I denne type prosjekter er det ikke uvanlig med statlig deltakelse, som regel med utviklingsaktører som SIVA, Innovasjon Norge, Statsbygg eller statlige selskaper i partnerskapet.

I Interreg - porteføljen finner man tallrike eksempler på denne modellen.

- Fylker/kommuner/interesseorganisasjoner/ frivillige organisasjoner danner partnerskap.

Eksempler på dette er North Sea Cycle Route og SuportNet, der sykling og båtliv er tema.

Det finnes en rekke prosjekter i denne kategorien, der fritidsinteresser og f.eks reiseliv kombinert med lokal kultur og mat settes inn i en større sammenheng. Det er som regel omfattende

partnerskap, der det private engasjementet ofte skjer i form av ulike typer samlinger.

- Styrke innovasjonsprosesser gjennom ulike typer partnerskap.

Prosjektene Enable og Connect kan tjene som eksempler, det ene med regional utvikling som grunntema, det andre henvendt direkte til gründeren. Innovasjon er en obligatorisk prioritet i alle Interreg IV - programmene. Enda ikke kommet for fullt, men man er fortsatt i startfasen på programperioden. Kjernen i slike partnerskap kan være offentlige utviklingsselskaper som Oslo Teknopol eller fylkeskommunen som utviklingsaktør..

5.4 Synergier mellom Interreg og andre EU/EØS – programmer?

Gjennom innføringen av EØS – avtalen fikk Norge tilgang til en hel del viktige utviklingsprogrammer i EU – regi. EFTA – sekretariatet og EU – Delegasjonen gjennomførte på nittitallet en større informasjonsprosess overfor norske myndigheter og andre miljøer. Det fantes ingen instans med ansvar for løpende og oppdaterte oversikter over programmene på ett brett ut over summariske oversikter fra EU – kommisjonens delegasjon i Oslo.

KS, som etablerte sitt Brussel – kontor i 1993, gjorde en viktig jobb med å informere spesielt norsk kommunesektor om hvilke programmer som sto til rådighet. I 1996 utga KS en samlet oversikt over hvilke EU/EØS – programmer som var av interesse for kommunesektoren.

KS oppdaterte kommunesektorens kunnskaper om hvilke programmer nordmenn kan benytte seg av ved et landsomfattende møteopplegg i 2008. Der deltok representanter fra alle de viktigste programmene kommunesektoren er involvert i: Forskning og teknologi, IT, kultur, ungdom og utdanning, Interreg, næringsliv, miljø, transport og energi, samt EØS – finansieringsordningene.

Møteserien viste et stort og positivt engasjement i de fleste programmene fra kommunalt og fylkeskommunalt hold, samt fra organisasjoner og institusjoner som er aktuelle for deltakelse. De ulike programmene har siden nittitallet bygget opp tilsvarende og

effektive sekretariater og kontaktpunkter som i Interreg – programmene.

Imidlertid er det et faktum at flere av nøkkelpersonene i de ulike sekretariater møtte hverandre for første gang gjennom denne møteserien; det er minimalt med kontakt og kjennskap til hverandres programmer og ingen vesentlige synergieffekter.

Når det gjelder positive effekter mellom Interreg og andre programmer er det noen få og mer indirekte virkninger: Interreg – erfaringene har helt klart påvirket utforming og vinkling av EØS – finansieringsmekanismene, og kontaktapparatet med kommunesektoren har vært nyttig i prosessen med å få i gang gode prosjekter med norsk medvirkning. KS har gjort et fortjenstfullt arbeid i så måte.

I tillegg er det høyt kompetente aktører i en rekke Interreg – prosjekter som også har solid erfaring fra andre EU – programmer, i første rekke rammeprogrammene for forskning. Innen kultursektoren og samferdselssektoren kan en også finne spredte eksempler på partnere med erfaring fra flere programmer.

Det bør være interessant, både for programfolk, prosjektaktører og publikum å utnytte potensialet for synergieffekter mellom prosjektene, programmene og sekretariatene på en bedre måte i fremtiden.

6 Konklusjoner

Nedenunder en stikkordmessig SWOT – analyse (*Styrker, Svakheter, Muligheter, og Trusler*) ved det norske engasjementet i Interreg B – og C – programmene.

SWOT – analyse:

1 Styrker

- a. Arbeid for å virkeliggjøre visjoner, viktige skritt i utviklingen
- b. Setter lokale aktiviteter inn i en større sammenheng, øker kvaliteten
- c. Samarbeid med dyktige mennesker over landegrensene
- d. Gjør den lokale arbeidsplassen mer interessant
- e. Gir internasjonal erfaring og verdier ut over prosjektvirksomheten
- f. Gir innblikk i andres forvaltningssystemer
- g. Styrker samfunns – og næringsutvikling i distriktene
- h. Styrker fylkeskommunen som regional utviklingsaktør
- i. Styrker strategisk tenking og handlemåte
- j. Muliggjør norsk påvirkning i utvikling av europeiske programmer
- k. Gir inspirasjon til politikkutvikling på hjemmebane
- l. Gir god kontakt med og tidlig informasjon fra deler av EU-systemet
- m. Gir plattform for innspill til myndigheter ute og hjemme

2 Svakheter

- a. Tansnasjonalitet vanskelig å få til i praksis
- b. Vanskelig å omsette ”EU – retorikken” til konkrete prosjekter

- c. Høy terskel for å komme med i prosjektene, kompliserte prosedyrer
- d. Programmene fortsatt for lite kjent, mulighetene kan utnyttes bedre
- e. Prosjektene mer ressurskrevende enn beregnet, økonomisk og menneskelig
- f. For næringslivet for lite direkte innrettet, resultatene indirekte og langsiktige
- g. Egenandelene mellom landene varierer, og norske egenandeler øker
- h. Vanskelig å få politikerne aktivt med – knapt med tid
- i. Lite synergier med andre EU/EØS – programmer
- j. Kontakt med departementene utenom KRD for løs

3 Muligheter

- a. Utvikle suksessprosjekter som gir positive ringvirkninger
- b. Styrke profileringen av egen region
- c. Utvikle internasjonalt kontaktnett
- d. Aktiv bruk av prosjektene til å løse høyt prioriterte oppgaver
- e. Styrke medarbeideres kompetanse og erfaringsgrunnlag
- f. Sette i gang prosesser knyttet opp mot konkurransedyktighet og bærekraft
- g. Gode løsninger har gyldighet ut over partnerskapet
- h. Forbedre norsk regionalpolitikk
- i. Kan bidra til positivt til utvikling av europeiske strategier

4 Trusler

- a. Det regionale perspektivet minker når det statlige øker
- b. Mangel på regional kompetanse i forhold til økende ambisjonsnivå
- c. Fare for at prosjektet ikke leverer lovede resultater
- d. Ildsjele forsvinner i løpet av prosjektperioden/ partnerskap forvitrer
- e. Tiltaket dør når prosjektperioden slutter

- f. Prosjektet lever sitt eget liv/ konsulentmat/ dårlig forankring
- g. Prosjektet lider under store kulturforskjeller og språkbarrierer

De fleste momentene ovenfor er beskrevet og kommentert i foreliggende notat. En diskusjon av sterke og svake sider, muligheter og trusler, er nyttig når man gir seg inn i program – og prosjektarbeid.

De positive momentene veier tyngst når en skal danne seg et totalbilde av det norske engasjementet i Interreg B og C. Likevel: det er all grunn til å se på momentene under ”svakhet” og ”trusler” med sikte på å unngå fallgruver og bevisst jobbe med forbedringer.

Eksempelvis er kravet til ”transnasjonalitet” i B - programmene ikke alltid lett å forstå og etterkomme. I programmene ønsker man mer håndfaste ting enn erfaringsutveksling og ”best practice”. Pilotstudier er ikke veien å gå. De nyere programmene åpner for fysiske investeringer, men disse er ikke ment å krysse landegrenser. Løsningen i praksis har vært å utvikle demonstrasjonsprosjekter, det vil si eksempler på fysiske løsninger som har overføringsverdi til partnere i andre land.

Dessuten vil økende engasjement på statlig nivå i prosjektene bidra til å styrke transnasjonaliteten. Men det viktigste vil være at man under utformingen av prosjektet er bevisst på at det reelt sett, ved valg av tema og vinkling, er transnasjonalt.

6.1.1 Vurderinger og anbefalinger:

Interreg har på relativt kort tid utviklet seg til å bli ett av EUs viktigste virkemidler innrettet på regional og lokal utvikling. Det mest fascinerende trekket ved B og C – programmene er nettopp dynamikken. Det har funnet sted en enorm utvikling fra starten midt på nittitallet med et relativt beskjedent budsjett og et program sterkt nyttet opp mot ESDP frem til i dag der man står overfor en hel ”programfamilie”, som er blitt en del av EUs ”main stream” politikk i form av eget målområde. I denne epoken er programmene blitt tilpasset EUs utvidelser og i sterk grad knyttet opp mot overordnede politiske mål, som styrking av konkurranseevne og en bærekraftig samfunnsutvikling.

For Norge er det meget verdifullt via Interreg å følge denne utviklingen på nært hold og kunne være bidragsyter. Det er en utfordring å gjøre samfunnet generelt bevisst på og interessert i utviklingen innen denne delen av Europa – politikken.

Ambisjonsnivået i programmene er etter hvert blitt høyt. Programmene skal levere bidrag til oppfyllelse av visjoner om europeisk samhørighet og utvikling. Dette stiller høye krav til det enkelte prosjekt, i noen tilfeller for høye til å kunne oppfylles på regionalt nivå. Dels på grunn av manglende faglige og finansielle ressurser, dels på grunn av at selve temaet ofte hører inn under statlig forvaltning.

Budsjettmessig har Norge i inneværende programperiode stort sett fulgt opp med samme beløp som før. Det har allerede medvirket til en økning av de norske partnernes egenandel, som nå ligger markert høyere enn hos samarbeidspartnerne. Dette kan føre til at norske partnere må melde pass og at man ikke makter å påta seg rollen som ledepartner.

Det må vurderes løpende hvorvidt de økonomiske rammebetingelsene for Norge muliggjør en reell videreføring av aktivitetene.

Det er for tidlig å si om det statlige engasjementet har økt eller er blitt mer strategisk i inneværende periode. Det er rimelig å anta at programmene mer strategiske vinkling vil vise seg etter hvert. Imidlertid er det klart at statlige partnere med erfaring fra tidligere perioder, som f.eks Kystverket og Vegdirektoratet, følger opp. Deres satsing har allerede fått merkelappen "strategisk".

Interreg IV - programmene fokuserer i større grad på miljø. I den forbindelse vil det være nærliggende på regionalt nivå å knytte allianser med fylkesmennenes miljøavdelinger. Dette ble gjort i Møre og Romsdal i EfficienSea - prosjektet, som et direkte resultat av at man er i forsøksperiode som enhetsfylke.

Ellers er inntrykket at statlige organisasjoner involverer seg positivt i prosjektene, unntaksvis som ledepartner (*ett eksempel er Statens Kartverk avd Sjø, som leder et prosjekt i Nordsjøprogrammet*).

At Interreg – programmene beveger seg i strategisk retning er sannsynlig og ønskelig. For å kunne

videreutvikle den regionale profilen i Interreg betyr det at samarbeidet mellom regionalt nivå og statsforvaltningen må styrkes. En ser eksempler gjennom Roadex og Safety at Sea – prosjektene at dette lar seg gjøre med suksess.

En annen utfordring er at Interreg – programmene vektlegger næringsutvikling og økt konkurranseevne, men egentlig er ikke programmene vinklet inn på aktører fra næringslivet. Programmene har en innretning som gjør at private aktører viker tilbake, og dessuten er det mange tekniske hindringer som vanskeliggjør privat medvirkning. I praksis vil privat medvirkning som regel begrense seg til indirekte deltakelse gjennom næringsforeninger og offentlige næringsutviklere, samt til deltakelse på konferanser og delegasjonsreiser.

I fremtidige programmer og prosjekter bør man finne praktiske løsninger som muliggjør større grad av privat deltakelse.

Norge har vært en aktiv deltaker i programmene fra dag 1, og man kan i dag vanskelig tenke seg en utvikling uten norsk engasjement i Interreg. Våre nærmeste nordiske naboland er EU – medlemmer, og mye av deres interesser hva gjelder regional utvikling er preget av EU-programmene. Nordisk Ministerråd spiller fortsatt en rolle med sine virkemidler, men også deres verktøykasse vinkles etter hvert inn på EU – virkemidlene, NORA – samarbeidet er et eksempel på dette.

Også Nordregios virksomhet er sterkt preget av utviklingen i EU. Norge er sett på som en geografisk og faglig partner som styrker programmene og prosjektene. Interreg er ikke del av EØS – avtalen, men EØS – regelverk ligger i bunn, for eksempel angående statsstøtte og konkurranse. Norsk engasjement i fremtidige Interreg – programmer vil være en viktig del av regionalpolitikken.

Imidlertid bør de myndigheter som er involvert i Interreg – virksomheten, både sentralt og lokalt, være mer bevisste på å informere om programmene og prosjektene i sine skriftlige rapporter beregnet på offentligheten.

Som eneste ikke – medlem av EU har Norge forhandlet seg frem til en spesialstatus i Interreg – programmene. I praksis behandles Norge på lik linje med medlemsland, for eksempel når det gjelder å lede prosjekter. En viktig årsak til dette er at Norge betaler sin egen deltakelse i programmene 100 pst. For norsk engasjement i programmene betyr det mye å kunne lede prosjekter – ta fullt faglig og økonomisk ansvar for prosjektenes gjennomføring. Dette møter forståelse på ledende nivå i DG Regio, og man finner praktiske løsninger i hvert enkelt program. Som regel er dette problemfritt, men i noen tilfeller har nordmenn den reelle ledelse, mens den formelle finnes innenfor EU – området.

Det vil være viktig også i fremtidige programmer at nordmenn kan stå i spissen for prosjekter.

I den faglige utviklingen av de ulike programmene deltar nordmenn for fullt. Norske medlemmer i programkomiteene utviser stor aktivitet og møter godt forberedt. Det blir bemerket fra partnerne fra andre land at nordmenn har satt sitt preg på programutviklingen ved å bringe inn viktige perspektiver, spesielt når det gjelder miljø, energi og den maritime dimensjon. Det ferdige program ligger til grunn for alle prosjektsøknader. Ved behandlingen av søknader sjekkes det faglige innholdet nøye mot programdokumentets innhold. Å få på trykk aspekter som har stor norsk interesse har derfor mer enn ”akademisk” betydning. I de nyeste programmene ble det formulert skisser til strategiske prosjekter. Nordmenn kan glede seg over at man har hatt mer enn en finger med i spillet på godkjente strategiske prosjekter både i Nordsjø – og Østersjø – programmene (*eks StratMos og EfficienSea*).

Ved utforming av fremtidige Interreg – programmer bør man være enda mer bevisst på denne muligheten til å kunne påvirke europeisk regionalpolitikk.

I årenes løp har Interreg – engasjementet gitt positive impulser til utviklingen av norsk regionalpolitikk. I Stortingsmelding 23 (2005-06) kommenteres dette slik:

Deltakelse i Interreg – programmene kan sees på som en modernisering av norsk regionalpolitikk i forhold til arbeidsmåter, samarbeid, partnerskap og langsiktig tenkning.

Ett utviklingstrekk er selve måten å organisere samarbeid på gjennom prosjekter. Dette er et generelt trekk i tiden, men utvikling og etablering av regionale utviklingsprogrammer (RUP) har mange likhetstrekk med Interreg. RUP har dessuten vist seg nyttig når det gjelder finansiering av regionale aktiviteter i Interreg – prosjekter. Et annet eksempel er utviklingen innen fjellpolitikk, med KRD som pådriver i internasjonaliseringen. Interreg har vært et nyttig virkemiddel i utviklingen av fjellsamarbeidet Euromontana.

Interreg brakte med seg at hele landet kan delta i regionalpolitiske utviklings tiltak, i motsetning til den tradisjonelle distriktspolitikken. På den måten deltar storbyer og vekstkraftige områder ellers. Det har styrket prosjektvirksomheten.

På regionalt nivå har Interreg bidratt positivt til politikkutviklingen. Interreg – programmene har støttet opp om fylkeskommunenes rolle som regional utviklingsaktør, og flere vellykkede prosjekter har regional utvikling direkte som tema (for eksempel Metropolitan Areas). Interreg – innsats har også vært et bærende element i utvikling av regionale strategier, som Østlandssamarbeidets Østersjøstrategi og strategi for nærområdene (2009), samt Landsdelsutvalget og Vestlandsrådet med sine marine og maritime strategiprosesser. Denne formen for forankring er viktig ikke minst med hensyn til videre regional oppfølging når prosjektperioden er over.

På det praktiske plan har for eksempel sykkelprosjektet bidratt til en raskere utbygging av sykkelstier i Norge, og NMC – prosjektene har inspirert til investeringer i logistikk – knutepunkter, samt bidratt direkte til vennsksavtaler med russiske regioner og nye kontakter for næringslivet.

Også kommunene har gjort nytte av Interreg - verktøyet i sine utviklingsstrategier. Ofte finner man blandede partnerskap, der kommuner inngår sammen med fylkeskommunen, næringsorganisasjoner og frivillige organisasjoner, alt etter prosjektets karakter.

Flere byer kan tjene som eksempler: Drammen kommune har gjennom deltakelse i Interreg - prosjekter bevisst gjort bruk av erfaringene i sin fornyelses - strategi. Trondheim har gjennom to perioder deltatt i byplan - prosjekt med andre "katedral - byer" for

å ivareta det historiske byrommet på en bedre måte. Oslo har i nettverk med andre byer i Europa bevisstgjort seg med hensyn til fasaden mot sjøen. I Telemark, med start i Skien/ Porsgrunn, har man i flere perioder gjennomført en bevisst satsing langs gamle vannveier, sammen med andre europeiske "kanalbyer". Bodø har høstet verdifulle erfaringer direkte nyttige når det gjelder omsorg og velferd for eldre mennesker.

Generelt kan det sies at de viktigste og mest vellykkede Interreg – prosjektene har sin base i strategiarbeid og planarbeid som konkretiserer områder for hovedsatsing. Dette er også en gjensidig prosess: gode Interreg – prosjekter gir viktige bidrag til videre utvikling av regionale strategier. Dette kanskje den sterkeste siden ved Interreg – virksomheten og må følges opp i årene som kommer.

Norge har organisert Interreg – arbeidet på en målrettet og effektiv måte. Det er god kontakt med flere kompetente miljøer, som har utviklet en betydelig ekspertise i prosjektutvikling og – gjennomføring. Det regionale bidraget, særlig gjennom landsdelsutvalgenes innsats når det gjelder tilrettelegging og implementering av programmene, er betydelig. Den desentraliserte modellen virker i praksis, i dag uten noen form for fastere organisering.

Utenom de aktive miljøene er Interreg fortsatt for lite kjent i norsk forvaltning og blant publikum. Her er et klart forbedringspotensial; ikke minst fordi selve hovedideen med Interreg er tverrsektorielt samarbeid. Det er bra med presseoppslag om gode Interreg - prosjekter, men ofte sløyfes referansene til selve programmet. Informasjonsvirksomheten rundt programmene og prosjektene er blitt betydelig styrket gjennom årene, med blant annet velorganiserte nettsteder for programmer og prosjekter. Det norske www.Interreg.no gir en god oppdatert oversikt og gjør det lett å navigere ut i et stort "univers".

Imidlertid er det fortsatt slik at dette "universet" synes å være for de spesielt interesserte.

Behovet for en ytterligere styrking av informasjonsvirksomheten er ikke noe særnorsk fenomen, tvert imot er dette et gjennomgående tema i alle de nye programmene.

Et nytt krav til prosjektene er at man skal starte informasjonsvirksomheten fra dag 1 – med andre ord skal en ikke vente til prosjektet nærmer seg slutten med å bruke tid og krefter på å kommunisere med omverdenen. Det kan være en god ide i kontakt med godkjente prosjekter av publikumsvennlig karakter å utarbeide pressestoff om prosjektets konkrete planer og helst også foreløpige resultater. Det vil som regel være rom i media for positive nyheter hvis man er tidlig ute og det man har på hjertet er aktuelt stoff.

Informasjon om programmene til alle forvaltningsnivåer og potensielle brukere av programmene må også ivaretas kontinuerlig, i hvert fall så lenge det er ledige midler til disposisjon. Også her synes en selektiv fremgangsmåte å være den mest effektive: For eksempel ved at man foretar en innledende analyse over udekkede tema i programmet (*"gaps analysis"*) og arrangerer mer skreddersydde seminarer for de instanser som har direkte interesser på området. Dette er tid – og ressurskrevende, også når det gjelder nødvendig konseptutvikling. Imidlertid ser det ut til at de viktigste prosjektene i de ulike programmer er blitt til på denne måten.

Endelig finnes også behov for å informere om prosjektresultater som har interesse og gyldighet ut over partnerskapet eller programområdets nedslagsfelt. I forbindelse med prosjekters avslutningskonferanser skapes som regel en viss offentlig oppmerksomhet, og nøkkelfolk fra prosjektene blir gjerne invitert til å holde presentasjoner i ulike fora. Men når prosjektet er ferdig ”nedpakket” vil aktivitetene avta, særlig hvis prosjektet ikke har fast forankring.

Gode strategier for informasjon og kommunikasjon går på mange plan og må starte ved prosjektenes etablering og fortsette etter avslutningen.

Overfor det brede publikum må man kommunisere konkrete og aktuelle sider av prosjektet som angår folk direkte.

Ved spredning av kunnskap om programmene må man være selektiv og finne frem til de ”spesielt interesserte”, samt følge opp under prosjektutviklingen.

Man må gjøre samfunnet delaktig i gode prosjektresultater som kan kopieres av andre.

Referanser

Myndigheter:

- EU www.europa.eu
- EFTA www.efta.int
- KRD www.regjeringen.no
- Europa - portalen www.europaportalen.no
- Norges EU - Delegasjon, Brussel www.eu-norge.org

Organisasjoner/ Institusjoner:

- KS www.ks.no
- CPMR www.cpmr.org
- Østersjøkommisjonen www.balticseacommission.org
- Nordsjøkommisjonen www.northseacommission.org
- Euromontana www.euromontana.org
- Landsdelsutvalget www.lu.no
- Østlandssamarbeidet www.ostsam.no
- Vestlandsrådet www.vestlandsraadet.no
- Barentssekretariatet www.barents.no
- Nordisk Atlantsamarbeid www.nora.fo

Interreg - programmene:

- Norsk Interreg - hjemmeside www.Interreg.no (*med bl.a fylldig prosjektbank*)
- Nordlig Periferi - programmet www.northernperiphery.eu
- Østersjø - programmet www.eu.baltic.net
- Nordsjø - programmet www.northsearegion.eu
- **Interreg IV C - programmet** www.Interreg4c.net
- Espon www.espon.eu
- Interact www.interact-eu.net
- Urbact www.urbact.eu

(programsekretariatene har gode databaser for alle godkjente prosjekter)

Enkelte prosjekter, omtalt i rapporten:

- Norvision	www.coastalwiki.org
- North Sea Cycle Route	www.northsea-cycle.com
- Nordic Transportpolitical Network	www.ntn.dk
- Roadex	www.roadex.org
- Metropolitan Areas	www.bsrInterreg.net
- Safety at Sea	www.safetyatsea.se
- Northern Maritime Corridor	www.northernmaritimecorridor.no
- MSUO	www.maritime-safety.org
- SuPortNet	www.suportnet.org
- Aquareg	www.aquareg.com
- PIPE	www.pipeproject.no
- Connect BSR	www.connectnorge.org
- Geoshare	www.geoshare.net
- EfficienSea	www.efficiensea.org
- StratMos	www.stratmos.com
- Creative Metropolises	www.creativemetropolises.eu

Norsk engasjement i programmene (per november 2009):

(kilde: Prosjektbanken, Interreg.no, samt programsekretariatene. Antall prosjekter med norsk ledpartner i parentes)

Transnasjonale programmer:

	Nordlig Periferi	Østersjøen	Nordsjøen
Interreg IIC	29 (3)	8	20 (7)
Interreg IIIB	30 (5)	40 (6)	25 (5)
Interreg IVB	13	17 (1)	13 (4)

Interregionale programmer:

Interreg III C	16 (3)
Interreg IV C	9