

Typ	EU-medel/Investeringar för tillväxt och sysselsättning/Mellersta Norrland/5 Att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinfrastruktur
Status	Skickad
Sparad	2016-09-15
Mottagare	Tillväxtverket

1. Uppgifter om projektet

Projektets namn	KOLL2020
1.2 Datum för projektstart	2017-01-02
1.3 Datum för projektavslut	2020-04-30

1.4 Län och kommuner som omfattas av projektets verksamhet				
Västernorrland				
Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå
Ånge	Örnsköldsvik			

1.5 Typ av projekt 8

1.6 Har projekt sökt finansiering ur minst två programområden? Nej

1.7 Sammanfattande projektbeskrivning

KOLL2020 är ett samverkansprojekt mellan länets sju kommuner, Kollektivtrafikmyndigheten, landstinget, länsstyrelsen och Trafikverket. Landstinget är stödmottagare. Projektet kommer att löpa över tre år och fyra månader (januari 2017 - april 2020) där de sista fyra månaderna är avsatta för att avsluta och utvärdera projektet.

Projektet syftar till att ytterligare utveckla den regionala allmänna och särskilda kollektivtrafiken genom:

- 1.utredningar och analyser,
- 2.information, marknadsföring och Mobility Management (beteendeförändringar och attitydpåverkan),
- 3.infrastrukturinvesteringar, samt
- 4.utveckling av ny landsbygdstrafik.

Målet är att åtgärderna i projektet ska leda till att:

- ∫ fler resor utförs med den allmänna buss- och tågtrafiken,
- ∫ kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade transportarbetet ökar, samt
- ∫ ökad fysisk och regional tillgänglighet i länet.

2. Uppgifter om sökande

Organisationsnummer	232100-0206
Organisationsnamn	Landstinget Västernorrland
Juridisk form	18
Organisationens postadress	Storgatan 1
Organisationens postnummer	871 85
Organisationens postort	Härnösand
Arbetsställennummer	1926-1239

Arbetsställenamn	Landstinget Västernorrland
Besöksadress	Storgatan 1
Postnummer	871 85
Postort	Härnösand
Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Omfattas er organisation av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?	Ja
Eventuellt beviljat stöd utbetalas till ert	2
Ange nummer för valt betalningssätt	5514-2517

2.15 Kontaktperson

Namn	Henric Fuchs
Telefon	0732707557
E-post	henric.fuchs@lvn.se

2.16 Projektledare

Namn	Henric Fuchs
Telefon	0732707557
E-post	henric.fuchs@lvn.se

2.17 Ekonomi

Namn	Henric Fuchs
Telefon	0732707557
E-post	henric.fuchs@lvn.se

3. Samverkansparter

3.1 Organisationsnummer	212000-2411
3.2 Samverkanspart	Sundsvalls kommun
3.3 Juridisk form	Kommuner
3.4 Organisationens postadress	Norrmalmsgatan 4
3.5 Organisationens postnummer	851 85
3.6 Organisationens postort	Sundsvall
3.7 Är samverkansparten momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
3.8 Omfattas Samverkansparten av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?	Ja
3.9 Arbetsställennummer	1949-4236
3.10 Arbetsställenamn	Sundsvalls kommun
3.11 Kontaktperson	
Namn	Niklas Bergström
Telefon	060191818
E-post	niklas.bergstrom@sundsvall.se
3.12 Projektledare	
Namn	
Telefon	
E-post	
3.13 Ekonomi	

Namn	
Telefon	
E-post	
3.1 Organisationsnummer	222000-2923
3.2 Samverkanspart	Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
3.3 Juridisk form	Kommunalförbund
3.4 Organisationens postadress	Box 114
3.5 Organisationens postnummer	872 23
3.6 Organisationens postort	Kramfors
3.7 Är samverkansparten momsredovisningskyldig för projektets verksamhet?	Ja
3.8 Omfattas Samverkansparten av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?	Ja
3.9 Arbetsställesnummer	2084-7364
3.10 Arbetsställesnamn	Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
3.11 Kontaktperson	
Namn	Hans Fälldin
Telefon	0701903880
E-post	hans.falldin@dintur.se
3.12 Projektledare	
Namn	
Telefon	
E-post	
3.13 Ekonomi	
Namn	
Telefon	
E-post	
3.1 Organisationsnummer	212000-2445
3.2 Samverkanspart	Örnsköldsviks kommun
3.3 Juridisk form	Kommuner
3.4 Organisationens postadress	Nygatan 16
3.5 Organisationens postnummer	891 88
3.6 Organisationens postort	Örnsköldsvik
3.7 Är samverkansparten momsredovisningskyldig för projektets verksamhet?	Ja
3.8 Omfattas Samverkansparten av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?	Ja
3.9 Arbetsställesnummer	1921-3149
3.10 Arbetsställesnamn	Örnsköldsviks kommun
3.11 Kontaktperson	
Namn	Elisabeth Strand Hübinette
Telefon	0660-88479
E-post	elisabeth.strand.hubinette@ornskoldsvik.se
3.12 Projektledare	
Namn	
Telefon	

E-post

3.13 Ekonomi

Namn

Telefon

E-post

3.1 Organisationsnummer

202100-6297

3.2 Samverkanspart

Trafikverket

3.3 Juridisk form

Regionala statliga myndigheter

3.4 Organisationens postadress

Box 417

3.5 Organisationens postnummer

801 05

3.6 Organisationens postort

Gävle

**3.7 Är samverkansparten
momsredovisningsskyldig för projektets
verksamhet?**

Ja

**3.8 Omfattas Samverkansparten av Lagen om
offentlig upphandling (LOU) eller annan
upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?**

Ja

3.9 Arbetsställesnummer

3965-5956

3.10 Arbetsställesnamn

Trafikverket

3.11 Kontaktperson

Namn

Ingela Öhrling

Telefon

010-123 7517

E-post

ingela.ohrling@trafikverket.se

3.12 Projektledare

Namn

Telefon

E-post

3.13 Ekonomi

Namn

Telefon

E-post

4. Bakgrund och omvärld

4.1 Bakgrund

I den analys av regionalt tillväxtarbete i norra Sverige, Norge och Finland som OECD just håller på att slutföra lyfts en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik fram som en av de viktigaste tillväxtfaktorerna. Det finns en stor potential att öka resandet i kollektivtrafiken och dess bidrag till hållbar regional tillväxt i Västernorrland.

I Västernorrland har landstinget och kommunerna kraftigt ökat satsningarna på den regionala kollektivtrafiken de senaste åren, exempelvis finansierar landstinget den nya regionala tågtrafiken i norra Sverige inom ramen för Norrtågssystemet sedan 2012. I tillägg har kommunerna och landstinget tagit ett ökat ansvar för finansieringen av den regionala buss- och tågtrafiken i takt med att statliga bidrag för viss trafik minskat över tid eller upphört. Landstingets och kommunernas bidrag till kollektivtrafikens finansiering har ökat från cirka 327 miljoner kronor 2011 till drygt 450 miljoner kronor 2015, en ökning med nästan 40 procent.

Den regionala busstrafikens linjeläggning behöver utredas mot bakgrund av den nya regionala tågtrafiken, i syfte att skapa ett effektivt stomlinjenät med buss och tåg.

Fler bilpendlare och sällanresenärer ska kunna se kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ genom upplysning och marknadsföring som utformas från aktuella kunskaper om befolkningens resvanor. Genom att utveckla nya biljett- och reskortlösningar såsom elektroniska biljetter och reskort som kan köpas och skickas genom appar i smarta telefoner, via sms och mejl kan vi göra buss- och tågtrafiken mer tillgänglig och attraktiv.

Högre standard och tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade på hållplatserna längs de regionala stomlinjerna (E4, E14, väg 90 och andra prioriterade stråk), busstationerna i Sundsvall och Örnsköldsvik (Navet och Örnparken) och viktiga besöksmål såsom länets tre sjukhus.

Färdtjänst- och sjukresesystemet är en resurs som genom samordning med allmän kollektivtrafik skulle kunna komma fler till del. I synnerhet i glesbygd kan sjukresesystemet erbjuda en flexibel kollektivtrafik i områden som idag saknar kollektivtrafik. Det finns ett behov att pröva nya trafiklösningar på landsbygden.

Sammantaget kommer projektet att bidra till att den regionala kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och därmed mer attraktiv och relevant för alla grupper i samhället. Åtgärderna och investeringarna i projektet kommer att bidra till ökad rörlighet för exempelvis kvinnor, ungdomar, personer med funktionshinder och nyanlända samt andra resenärsg grupper som annars är underrepresenterade i den allmänna kollektivtrafiken.

4.2 Omvärld och samverkan

KOLL2020 är ett samverkansprojekt mellan länets sju kommuner, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, landstinget, länsstyrelsen och Trafikverket. Den samlade kompetensen, om kollektivtrafik och transportinfrastruktur, bland de deltagande organisationernas medarbetare är omfattande.

Projektet har fokus på att underlätta, möjliggöra och stimulera till att fler resor kan utföras med allmän kollektivtrafik (främst med buss men även med tågtrafiken) istället för med bil, särskild kollektivtrafik eller att resor inte kan utföras alls. I projektet kommer vi att arbeta för att allmänheten ska ha fler och bättre möjligheter till att åka buss och tåg än vad som är möjligt eller upplevs vara möjligt idag.

Projektet har sitt ursprung i och utgår från tidigare och pågående projekt och samverkansgrupper som exempelvis Bästa resan, Transportlösningar i glesbygd (RTS), Mittstråket och Hållbara resor samt åtgärdsvalsstudier och utredningar som har genomförts i länet under senare år.

Projektet utgår från nationell transportplan och länstransportplan. Genom projekt KOLL2020

I KOLL2020 kommer vi att arbeta nära och samverka med projekten Hållbara resor och Mittstråket för att hushålla med de gemensamma resurserna samt maximera nyttan av projekten.

Projektet är strategiskt och resultaten och erfarenheterna från KOLL2020 kommer dels att användas i processen med regionbildning i Västernorrland dels i arbetet med en storregion i norra Sverige.

4.3 Koppling till det regionala näringslivet

Transportbranschen är en viktig del av länets ekonomi med en hög omsättning och många arbetstillfällen. Det ligger i alla kollektivtrafikbolags (buss, tåg och taxi) intresse att en större andel resor utförs med kollektivtrafik.

Den regionala besöksnäringen växer i omfång och betydelse. Det är viktigt att alla grupper har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Det är också viktigt (för besöksnäringen) att det är enkelt och smidigt för invånare så väl som för besökare att kunna köpa biljetter och reskort för buss- och tågtrafiken.

Utvecklingen av en applikation för elektroniska biljetter och färdmedel har många fördelar och mervärden för projektdeltagarna men även för andra privata och offentliga verksamheter och företag. Applikationen för att generera elektroniska biljetter och reskort kan användas för att utveckla nya tjänster och produkter. I projektet kommer vi även att utreda vilka förutsättningar som finns och hur vi kan stimulera till att mer kollektivtrafik utförs på kommersiella grunder än vad som görs idag.

KOLL2020 är ett samverkansprojekt mellan länets sju kommuner, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, landstinget, länsstyrelsen och Trafikverket. Den samlade kompetensen, om kollektivtrafik och transportinfrastruktur, bland de deltagande organisationernas medarbetare är omfattande.

Projektet utgår bland annat från EU:s Östersjöstrategi, de nationella transportpolitiska målen, nationell transportplan och länstransportplan samt övriga regionala strategidokument som exempelvis den regionala utvecklingsstrategin, trafikförsörjningsprogrammet och landstingsplanen.

Vi har hittills upparbetat en ringa del av de medel som har prioriterats till tillgänglighetsförbättrande åtgärder och kollektivtrafikanläggningar. KOLL2020 bidrar till och underlättar genomförandet av prioriteringarna i den regionala transportplanen. Genom att alla berörda parter (kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna, landstinget och Trafikverket) kan samverka inom projektet och samordna fler åtgärder (analyser, utredningar, investeringar och pilotprojekt) i en organisation underlättar och effektiviserar det regionala utvecklingsarbetet i regionen.

4.4 EU's strategi för Östersjöregionen

Genom investeringar i transportinfrastrukturen och ny teknik (elektroniska biljetter och reskort) kommer den regionala kollektivtrafiken att attrahera fler resenärer och möjliggöra att fler resor kan utföras med kollektivtrafiken.

Utredningarna och analyserna som ska genomföras i projektet är viktiga i det fortsatta arbetet med att optimera och utveckla den regionala kollektivtrafiken.

Sammantaget kommer insatserna och åtgärderna i projektet att bidra till minskad negativ klimatpåverkan från persontransporter.

Projektets innehåll kommer också att bidra till att regionen länkas ihop på ett ännu bättre sätt än idag och kommer att ge bättre förutsättningar för att uppnå ett ökat välbefinnande i regionen genom fler och bättre resmöjligheter för fler invånare.

5. Mål och resultat

5.1 Mål

Projektet syftar till att ytterligare utveckla den regionala allmänna och särskilda kollektivtrafiken genom investeringar i busshållplatser och bytespunkter,

- ∫ tillgängliga biljett- och reskortlösningar,
- ∫ utredningar och analyser,
- ∫ information, marknadsföring och Mobility Management samt
- ∫ pilotförsök med en ny transportlösning på landsbygd.

Målet är att åtgärderna i projektet ska leda till att fler resor utförs med den allmänna kollektivtrafiken (buss och tåg) och att kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade transportarbetet ökar.

Förväntat resultat vid projektavslut

Målmått

- ∫ Fler resor utförs med den allmänna regionala kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- ∫ Antalet enkelresor har ökat 2019 i jämförelse med 2015.
- ∫ En större andel resor (marknadsandel) utförs med den allmänna kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- ∫ Kollektivtrafikens marknadsandel har ökat 2019 i jämförelse med 2015.
- ∫ Personer med funktionshinder kan resa med den allmänna kollektivtrafiken i högre utsträckning än tidigare och är mindre beroende av särskild kollektivtrafik i taxi.
- ∫ Det genomsnittliga antalet sjukresor i taxi per invånare och år är lägre 2019 än i jämförelse med 2015.

5.2 Målgrupp(er)

Primär målgrupp:

Arbets- och studieresenärer (resor till grundskola och gymnasiet är undantagna), tjänsteresenärer, fritidsresenärer, sjukresenärer, sällanresenärer och framtida resenärer.

Sekundär målgrupp:

Arbetsgivare, asylboenden, besöksnäring, utbildningsinstanser, tjänstemän och beslutsfattare regionalt och kommunalt.

5.3 Förväntat resultat vid projektavslut

- ∫ Fler resor utförs med den allmänna regionala kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- ∫ En större andel resor (marknadsandel) utförs med den allmänna kollektivtrafiken 2019 jämfört med 2015.
- ∫ Personer med funktionshinder upplever sig ha fler och bättre möjligheter att resa med den regionala buss- och tågtrafiken 2020 jämfört med 2015.
- ∫ Optimerad kollektivtrafik med fler resenärer i befintlig trafik; intäkterna från kollektivtrafiken stiger mer än utgifterna (kostnadstäckningsgrad eller subventioneringsgrad).
- ∫ Minskat beroende av särskild kollektivtrafik i taxi (färdtjänst och skolskjuts).

5.4 Förväntade effekter på lång sikt

- ∫ Genom att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig (för exempelvis personer med funktionsnedsättningar) och att den blir tillgänglig för fler (personer som bor på landsbygden, nyanlända, kvinnor och unga) kommer fler att kunna och vilja bo kvar i länet. Länet attraktivitet och konkurrenskraft kommer också att öka då fler personer som bor i länet kan resa längre sträckor för arbete och högre studier. Länet blir dessutom mer attraktivt för inflyttning och besök (turism- och besöksnäring).
- ∫ Projektet har skapat bättre förutsättningar för strategisk samt målmedveten styrning och samordning av kollektivtrafiksystemet i länet.
- ∫ En ökad kostnadstäckningsgrad i den allmänna och upphandlade kollektivtrafiken möjliggör nya investeringar och satsningar samt mer trafik.
- ∫ Ett minskat beroende av särskild kollektivtrafik (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med taxi) frigör medel som kan användas för allmän kollektivtrafik istället och kommer fler till del.
- ∫ En ökad andel resor med allmän kollektivtrafik har bidragit till mindre utsläpp av växthusgaser och därmed minskad klimatbelastning.
- ∫ Fungerande kollektivtrafik i hela länet har bidragit till större arbetsmarknadsregioner vilket också ger fler jobb och ökad sysselsättning.
- ∫ Fler har tillgång till högre studier vilket bidrar till att andelen invånare med högre utbildningsnivå än gymnasiet har ökat.
- ∫ Bättre kompetensförsörjning till arbetsgivare.
- ∫ Ökad attraktivitet genom bättre tillgänglighet gör att fler företag etablerar sig i länet, och ger ökad konkurrenskraft näringslivet generellt.
- ∫ Fler invånare, bland annat tack vare bättre förutsättningar för integration av nyanlända.
- ∫ Det samlade kollektivtrafiksystemet i norra Sverige är mer jämlikt och jämställt då historiskt svagare och missgynnade grupper i samhället har en bättre tillgänglighet och tillgång till kollektivtrafik än tidigare.
- ∫ Bättre regional samverkan kring kollektivtrafikfrågorna.
- ∫ Berörda tjänstemän och politiker i länet har större kunskap om länets kollektivtrafiksystem, hur det används, vad som behöver göras i framtiden och vad som är möjligt.
- ∫ Kännedomen om vilka kollektiva resealternativ som finns i länet har ökat bland invånarna. Bilden av smart resande är i högre grad kopplat till att resa med tåg och buss.
- ∫ Hela resan har blivit bekvämare och snabbare för resenären, det vill säga från dörr till dörr.

6. Organisation och genomförande

6.1 Projektorganisation

Projektorganisation

Landstinget kommer att leda projektet som helhet och kommer dessutom att ansvara för WP (Work Package) 1 och 4. Kollektivtrafikmyndigheten kommer att vara samverkanspart för WP 2. Trafikverket kommer att vara samverkanspart för WP 3 för de åtgärder och investeringar som riktas till busshållplatser och bytespunkter efter statlig väg.

Landstinget, Sundsvalls kommun och Örnsköldsviks kommun kommer att vara samverkansparter för de åtgärder och investeringar som sker på egen fastighet eller mark samt att Kollektivtrafikmyndigheten kommer att vara samverkanspart för investeringar i biljetmaskinteknik och framtagande av applikation för elektroniska biljetter och reskort.

Bemanning

Landstinget Västernorrland blir projektägare och en styrgrupp bildas med representanter från alla deltagande organisationer. Regelbundna möten (fysiska eller och via distansmötesteknik) ska hållas med styrgruppen under hela projekttiden. Ett arbetsutskott tillsätts av styrgruppen som stöd till projektledningen i de mindre vardagsbesluten.

Landstinget kommer att rekrytera en projektledare (som också kommer att ansvara för WP 1 och 4) samt en projektkononom på heltid under hela projekttiden.

Trafikverket kommer att avsätta interna resurser för att leda arbetet med infrastrukturåtgärder vid det statliga vägnätet under projekttiden (2017 i 2019).

Kollektivtrafikmyndigheten kommer att rekrytera en projektledare för WP 2 på heltid under de tre första åren av projektet (2017 i 2019). I tillägg avsätts medel för ytterligare tjänster under projekttiden (2017 i 2019), dels för att stärka myndighetens kapacitet att ta fram utredningsunderlag och datainsamling, samt dels för att arbeta med information, marknadsföring och kunskapsspridning om kollektivtrafik och om projektet samt åtgärderna i projektet.

Samverkansparterna deltar i projektets gemensamma delar och har ansvar för aktiviteter såsom redovisning av ekonomi, investeringar och upphandlingar i de delar som gäller den egna organisationen.

Styrgruppen, styrgruppens arbetsutskott samt projektledaren bär ansvaret för sammanhållningen av och samordningen mellan de olika insatsområdena i projektet.

Alla deltagande samverkansparter har kompetens inom upphandlingsområdet.

Utvärdering

Projektet följs upp löpande genom framtagning av resandestatistik från de deltagande organisationerna avseende projektets förväntade resultat. En löpande och slutgiltig projektutvärdering enligt processutvärderingsmodell är också budgeterad i projektet.

Information

En kommunikationsplan för projektet som omfattar alla aktiviteter tas fram. Kollektivtrafikmyndigheten samordnar och ansvarar för information, kommunikation och Mobility Management i projektet. Det kommer tydligt att framgå hur användningen av EU:s grafiska profil ska tillämpas etcetera.

6.2 Arbetssätt

WP (Work Packages)

1. Utredning, analys och kunskap (landstinget)

Den anställda projektledaren ansvarar för arbetet och samtliga deltagande organisationers tjänstemän bereds plats att ingå i en arbetsgrupp för framtagande av kravspecifikationer och upphandlingsunderlag. Landstinget upphandlar utredningarna. Arbetet kommer att samordnas och integreras i största möjliga mån med det i projekten Hållbara resor och Mittstråket för att maximera nyttan med utredningarna samt för att hushålla med resurserna.

2. Information, marknadsföring och Mobility Management (Kollektivtrafikmyndigheten)

Kollektivtrafikmyndighetens projektledare för WP 2 leder arbetet.

Projektmedarbetaren/na kommer primärt att arbeta med att ta fram statistik och data, som underlag till utredningar och analyser, samt med information, marknadsföring, Mobility Management och kunskapspridning om de åtgärder som genomförs i projektet och om den regionala kollektivtrafiken i allmänhet.

3. Infrastrukturåtgärder och investeringar i biljettmaskiner och applikation för elektroniska biljetter och reskort

Trafikverket ansvarar för och samordnar de åtgärder och investeringar som riktas mot det statliga vägnätet (hållplatser och bytespunkter).

Landstinget, Sundsvalls kommun och Örnsköldsviks kommun ansvarar själva för och samordnar de infrastrukturåtgärder som planeras på egen mark och fastighet.

Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för och samordnar investeringar i biljettmaskinteknik och framtagande av applikation för elektroniska biljetter och reskort.

4. "Nya tider" - utveckling av kollektivtrafik på landsbygden

Idag utförs många färdtjänst- och sjukresor med taxi på landsbygden medan stora delar av den regionala busstrafiken är koncentrerad till mer befolkningstäta områden. Färdtjänst- och sjukresor i taxi är särskild kollektivtrafik och därmed inte publik (inga tidtabeller) och heller inte öppen för allmänheten att åka med.

Med Byabussen i Kölsillre och länets tre sjukreselinjer som förlaga avser projektdeltagarna, under landstingets ledning och i nära samverkan med Kollektivtrafikmyndigheten, att testa en modell med allmän kollektivtrafik i anropsstyrd (bokas via telefon, app, webbsida eller liknande) trafik. Trafiken utförs med ett specialfordon (en större taxi med åtta sittplatser som kan dukas om för att ta personer i rullstol och till och med på bår) som är helt tillgänglighetsanpassat.

På så sätt skulle alla som bor på eller besöker landsbygden kunna ta del av mer kollektivtrafik.

7. Aktiviteter

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Extern kommunikation och resultatspridning	2017-01-02	2020-04-30	1 590 000	Information, marknadsföring och Mobility Management, delar av Work Package 2.
Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Personalkostnader	2017-01-02	2020-04-30	10 309 272	Projektledning består av projektledare (100%) och ekonom (100%) som anställs på Landstinget Västernorrland. Projektledare och projektmedarbetare på Kollektivtrafikmyndigheten samt personalkostnader på Trafikverket.
Investeringar och pilotprojekt	2017-01-02	2019-12-30	52 250 000	Kostnader för investeringar och material framgår av budgeten och utgörs av Work Package 3 och 4 samt delar av (investeringar i optiska läsare och applikation) Work Package 2.
Extern sakkunskap och tjänster	2017-01-02	2019-12-30	6 850 000	Upphandling av utredningar och analyser i Work Package 1.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Avslutsarbete	2017-01-02	2019-12-31	650 000	Består av den löpande och avslutande utvärderingen (följeforskningen).

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Utvärdering och lärande	2020-01-01	2020-04-30	200 000	Utvärdering, avslutning och kunskapsspridning.

7.2 Innebär någon/några av aktiviteterna i projektet att projektet bekostar insatser som är riktade till enskilda företag?

Nej

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Om ja, ange budgeterad kostnad

7.3 Finns aktiviteter av socialfondskaraktär?

Nej

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Om ja, ange budgeterad kostnad

7.4 Genomförs aktiviteter i projektet utanför det programområde som denna ansökan gäller, men ska finansieras genom denna ansökan?

Nej

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Om ja, ange budgeterad kostnad

8. Indikatorer

8.1 Ange investeringsprioritering

Utveckla och förbättra miljövänliga, inbegripet tystare, och koldioxidsnåla transportsystem, däribland transporter på inre vattenvägar och havstransporter, hamnar, multimodala förbindelser och flygplatsinfrastruktur för att främja hållbar regional och lokal trafik

8.2 Kvantifiera

projektets bidrag i följande

aktivitetsindikatorer

Antal projekt som tar fram strategier/
förstudier/analyser/planer med utgångspunkt i fyrstegsprincipen

5 projekt

Antal smarta systemlösningar för kollektivtrafiken

3 systemlösningar

Kommentarer till indikatorerna

Utredningar i Work Package 1

8.3 Ange programspecifikt mål

År 2020 har andelen resenärer som använder miljövänliga trafikslag ökat.

9. Budget

Kostnadstyp	2017	2018	2019	2020	Totaler
Personal	1 940 000	1 927 000	1 876 000	540 000	6 283 000

- Projektledare landstinget	420 000	420 000	420 000	140 000	
- Projektekonom landstinget	420 000	420 000	420 000	140 000	
- Projektmedarbetare kollektivtrafikmyndigheten	420 000	420 000	420 000	140 000	
- Projektmedarbetare kollektivtrafikmyndigheten	360 000	360 000	360 000	120 000	
- Persnalkostnader Trafikverket	320 000	307 000	256 000	0	
Extern sakkunskap och externa tjänster	3 680 000	2 280 000	2 280 000	200 000	8 440 000
- Extern sakkunskap och externa tjänsteri WP 1	3 000 000	1 500 000	1 500 000	0	
- Löpande och slutgiltig utvärdering (följeforskning)	150 000	250 000	250 000	200 000	
- Information-, marknadsföring- och Mobility Management-åtgärder	530 000	530 000	530 000	0	
Resor och logi	200 000	50 000	50 000	75 000	375 000
- Buss, tåg och logi	200 000	50 000	50 000	75 000	
Investeringar materiel och externa lokaler	13 033 334	26 033 333	13 183 333	0	52 250 000
- Optiska läsare och applikation	1 000 000	1 000 000	1 000 000	0	
- Infrastruktur, Trafikverket	3 000 000	7 900 000	7 250 000	0	
- Infrastruktur, Landstinget	2 500 000	2 600 000	2 600 000	0	
- Infrastruktur, Sundsvalls kommun	1 333 334	9 333 333	1 333 333	0	
- Infrastruktur, Örnsköldsviks kommun	4 200 000	4 200 000	0	0	
- Pilotprojekt "Nya Tider"	1 000 000	1 000 000	1 000 000	0	
Investeringar i portföljbolag	0	0	0	0	0
Schablonkostnader	1 243 190	1 234 861	1 202 178	346 043	4 026 272
- Varav lönebikostnader (42,68 % på ovan lönekostnad)	827 992	822 444	800 677	230 472	
- Varav OH-kostnader (15 %)	415 198	412 417	401 501	115 571	

Enhetskostnad	0	0	0	0	0
Avgår projektintäkter (negativ kostnad)	0	0	0	0	0
Summa, faktiska kostnader	20 096 524	31 525 194	18 591 511	1 161 043	71 374 272
Offentligt bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Privat bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Summa, bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Summa, kostnader	20 096 524	31 525 194	18 591 511	1 161 043	71 374 272

Finansiär	Beskrivning	2017	2018	2019	2020	Totaler
Offentlig kontantfinansiering		10 200 000	18 700 000	9 700 000	700 000	39 300 000
- Härnösands kommun	Kontant medfinansiering	100 000	100 000	100 000	0	
- Kramfors kommun	Kontant medfinansiering	100 000	100 000	100 000	0	
- Sollefteå kommun	Kontant medfinansiering	100 000	100 000	100 000	0	
- Sundsvalls kommun	Kontant medfinansiering	1 000 000	7 000 000	1 000 000	0	
- Timrå kommun	Kontant medfinansiering	100 000	100 000	100 000	0	
- Ånge kommun	Kontant medfinansiering	100 000	100 000	100 000	0	
- Örnsköldsviks kommun	Kontant medfinansiering	3 200 000	3 200 000	200 000	0	
- Kollektivtrafikmyndigheten	Kontant medfinansiering	700 000	700 000	700 000	0	
- Landstinget	Kontant medfinansiering	1 800 000	1 800 000	1 800 000	700 000	
- Trafikverket (medel från den regionala transportplanen)	medel från den regionala transportplanen	3 000 000	5 500 000	5 500 000	0	
Privat kontantfinansiering		0	0	0	0	0
Summa, kontant medfinansiering		10 200 000	18 700 000	9 700 000	700 000	39 300 000

Offentligt bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Privat bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Summa, bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Summa, medfinansiering	10 200 000	18 700 000	9 700 000	700 000	39 300 000
Europeiska regionala utvecklingsfonden	9 896 524	12 825 194	8 891 511	461 043	32 074 272
Stödandel (EU-medel) av faktiska kostnader	49,24 %	40,68 %	47,83 %	39,71 %	44,94 %
Stödandel (EU-medel) av stödgrundande finansiering	49,24 %	40,68 %	47,83 %	39,71 %	44,94 %
Stödandel (EU-medel) av total finansiering	49,24 %	40,68 %	47,83 %	39,71 %	44,94 %
Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel)	50,76 %	59,32 %	52,17 %	60,29 %	55,06 %
Andel privat finansiering	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total finansiering	20 096 524	31 525 194	18 591 511	1 161 043	71 374 272
Sökt belopp	32 074 272				

9.4 Förväntas projektet generera nettoinkomster efter projektavslut?

Nej

Om osäker, kommentera

Söker ni förskott på eventuellt beviljat stöd?

Nej

Om ja, belopp

Om ja, motivering

9.6 Kommentar till budget

10. Bilagor

Namn	Beskrivning/Kommentar
originalansökan_1000007175.pdf	
160915 Preliminär upphandlingsplan KOLL2020.xlsx	Preliminär upphandlingsplan KOLL2020
160915 Kommentarer till bilagor KOLL2020.doc	Kommentarer till bilagor KOLL2020

160915 Budget KOLL2020.xlsx

Budget KOLL2020

160915 Riskanalys KOLL2020.xlsx

Riskanalys KOLL2020

160915 Projektbeskrivning KOLL2020.docx

Projektbeskrivning KOLL2020

Signatur

Saknas