

2016-08-22

Dnr. RUN 489 / 2016

ANSÖKAN OM MEDFINANSIERING TILL PROJEKT

EU Strukturfond  Annat EU  Interreg  Regionalt

Projektnamn

Inlandspendeln

Projektperiod

Start (åååå-mm-dd)

2016-10-01

Slut (åååå-mm-dd)

2017-06-30

Sökt belopp

4 750 000

avser Region 7/10 i Dalarna tillsammans.

Uppgifter om sökanden

Sökande (organisationens namn)

Destination Inlandsbanan AB

Organisationsnr.

556629-7692

Adress

Box 561

CFAR-nummer

42480913

Postnr

831 27

Ort

Östersund

Plusgiro

Telefon

063-193100

Bankgiro

5597-2806

Har sökande rätt att dra av moms för projektets verksamhet? (om nej, bifoga intyg från Skatteverket)

Ja

Nej

Län som omfattas av projektets verksamhet

Jämtland/Härjedalen samt Dalarna

Kommuner som omfattas av projektets verksamhet

Östersund, Berg, Härjedalen, Orsa, Mora

**OBS! Bifoga registreringsbevis (Bolagsverket)**

**Underskrift**

Undertecknad försäkrar, på heder och samvete, att de uppgifter som lämnas i ansökan inklusive bilagor är riktiga. Vidare intygas att inga andra offentliga stöd, utöver de i denna ansökan redovisade, kommer att sökas för detta projekts kostnader samt att lagen om offentlig upphandling har beaktats. Samtidigt medges att projektansökan får tas upp och diskuteras med berörda parter i regionen samt att sökandes kreditgivare och revisorer får lämna information som är nödvändig för bedömning av ansökan och den fortsatta hanteringen av projektstödet.

19/8-16  
Datum

*Peter Eldholm*  
Behörig firmatecknare

*Peter Eldholm*  
Namnförtydligande

<b>1. Kontaktpersoner</b>			
Kontaktperson hos sökanden Peter Ekholm		Kontaktperson ekonomi Jenny Åhgren	
Telefon nr 063-193101	Mobiltelefon nr 070-2415316	Telefon nr 063-193105	Mobiltelefon nr 070-3307197
e-postadress peter.ekholm@inlandsbanan.se		e-postadress jenny.ahgren@inlandsbanan.se	
Projektledare Peter Ekholm			
Telefon nr 063-193101		Mobiltelefon nr 070-2415316	
e-postadress peter.ekholm@inlandsbanan.se			

<b>2. Upphandling</b>	
Omfattas sökanden av Lagen om Offentlig upphandling? <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	
<b>3. Annat stöd (utöver medfinansieringen till denna ansökan)</b>	
Har annat offentligt stöd sökts för detta projekt som inte anges i finansiering i denna ansökan <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej Om Ja, ange nedan finansär och belopp	
Finansär	Belopp

Ta del av punkt 7 i projektansökan och handledning för ifyllande av projektansökan innan ni fyller i nedanstående punkter. Säkerställ att de horisontella kriterierna beaktas i både planering och beskrivning av projektet och att det tydliggörs i följande punkter i projektansökan.

<b>4. Projektbeskrivning</b>
<p>4.1 Bakgrundsbeskrivning, skäl för projektet  Projektet Inlandspendeln är en utveckling av projektet Snötäget som har bedrivits av Visit Vemdalen under tre år. Sedan dec 2012 har dagliga motorvagnar trafikerat sträckan Östersund-Mora-Östersund under vintermånaderna dvs mitten av december tom april, med möjlighet till anslutning i Mora mot och från Stockholm. Syftet har varit att erbjuda/skapa en ny transportväg för besökare till destinationerna Vemdalen och Lofsdalen, som bygger på tågresande samt att utvärdera Inlandsbanans potential som transportör till/från Härjedalen och Berg. Projektet har fallit väl ut - restiden har förkortats under de tre åren samt visat på en stadig ökning av resenärer. Dessutom har tidtabellen och restiden anpassats så att den har passat med både avgående och ankommande tåg från/till Stockholm i Mora.</p> <p>Projektet Snötäget började som en satsning från besöksnäringen för att skapa enkla transporter till/från destinationerna Vemdalen och Lofsdalen. Det har dock under dessa år visat sig att en mycket stor del av resenärerna använder tåget som vanlig kollektivtrafik. 20% av resenärerna åker till/från Sveg utan vidare transport mot fjällanläggningar. Mindre än 1/3 åker till och från Röjan för vidare transport mot Vemdalen. 40% av resenärerna reser hela sträckan mellan Östersund - Mora eller Mora - Östersund.</p> <p>Inlandspendeln kommer dessutom att erbjuda skol- och arbetspendling från Bergs och Orsa kommun. Dvs en morgonavgång från Åsarna till Östersund samt en sen eftermiddagsavgång. Samma upplägg är planerat i Orsa kommun, dvs en arbets- och skolpendling till Mora.</p> <p>Det tidigare projektet Snötäget har varit möjligt tack vare ett samarbetsprojekt där näringslivet, de berörda kommunerna Berg och Härjedalen samt Regionförbundet Jämtlands län varit medfinansierare.</p>
4.2 Sammanfattande projektbeskrivning
Projektet kommer att bedriva persontrafik med tåg längs med Inlandsbanan mellan Mora och Östersund samt arbets- och skolpendling från Bergs kommun till/från Östersund samt Orsa kommun till/från Mora.
4.3 Syfte med projektet
Syftet med projektet är att fortsätta att utveckla befintligt upplägg samt att skapa möjlighet till att tåg kan vara ett komplement till buss i framtida trafikupplägg mellan Mora och Östersund. Projektet kommer att skapa en fortsatt ökad kännedom för transportmöjligheten samt möjlighet att se över vilka delar som ska utvecklas ytterligare. Vi ser

att projektet på längre sikt skapar förutsättningar för ett förändrat beteende hos resenärer att lämna bilen och välja ett bekvämt och säkert alternativ med lägre miljöbelastning som kollektivt resande i allmänhet och tågtrafik i synnerhet innebär.

Syftet är även att visa på hur Inlandsbanan kan nyttjas som ett pendlingsalternativ för skol- och arbetspendling från Bergs och Orsa kommun. Dvs en morgonavgång från Åsarna till Östersund samt en sen eftermiddagsavgång. Samma upplägg är planerat i Orsa kommun, dvs en arbets- och skolpendling till Mora. I och med detta projekt får vi även ett underlag på vad moderna persontransporter och reguljär kollektivtrafik och arbets-/skolpendling på Inlandsbanan kostar, hur det fungerar i praktiken samt hur det tas emot av resenärer.

#### 4.4 Projektets mål

Att tillhanda ett underlag för ett framtida beslut om att lägga om en del av dagens busstrafik till tåg både gällande kostnader och utförande.

Att bygga upp en bekväm, säker och attraktiv kommunikation som kommer att kunna vara ett seriöst alternativ till hela eller delar av den upphandlade kollektivtrafiken mellan Mora och Östersund.

Att den kompletterande infrastrukturen kring tåget fungerar och skapar en god samhällsservice och attraktionskraft för besöksnäringen.

Att projektet skapar den bättre kommunikationen som överbryggar de långa avstånden

Att under projektiden:

- ökad andel kollektivresande till och från samt inom länet/ regionen
- se ett förändrat resmönster
- visa på hur arbets- och skolpendling kan erbjudas med spårbunden trafik

Vid projektets slutdatum ska ett konkurrenskraftigt alternativ med tåg finnas som komplement till dagens busstrafik som upphandlad kollektivtrafik mellan Mora och Östersund. Målet är att politiker i regionen ska besluta att en del eller hela trafiken på sträckan Mora - Östersund ska bedrivas med tåg.

#### 4.5 Projektets målgrupp

Målgrupperna är:

- arbetspendlare samt studiependlare inom Regionen
- allmänt resande längs efter sträckan Östersund - Mora
- bra kommunikationer till fjällanläggningarna i området från Mälardalen

Det innebär att målgruppen är kvinnor och män i alla åldrar som har behovet av bra kommunikationer

#### 4.6 Projektorganisationen

Peter Ekholm och Jenny Åhgren

#### 4.7 Arbetssätt och verksamhetsbeskrivning, inklusive beskrivning av de aktiviteter som tas upp under punkt 5

Samtliga projektpartners kommer att bidra till projektet med sin kunskap och erfarenhet. Planering, genomförande och uppföljning leds av projektledare och rapporteras enligt förbestämd plan till projektägare samt medfinansiärer.

Projektet kommer under perioden 21 dec 2016 – 2 juli 2017 trafikera Inlandsbanan mellan Mora och Östersund med en daglig motorvagn i vardera riktning. Tåget ansluter till SJ direkttåg InterCity/ Tågkompaniet i Mora som trafikerar sträckan Mora-Stockholm. I kollektivtrafiknavet Östersund ges möjlighet till vidare transporter med SJ, Snälltåget och Norrtåg men även buss. Projektet binder samman länets södra delar (Härjedalen och Bergs kommun) med Dalarna och Mälardalen.

Trafiken ska bedrivas med moderna tåg, vilket gör att bekvämligheten ökar och restiden kan kortas.

Projektet kommer under skolåret att erbjuda arbets- och skolpendling från Bergs kommun till Östersund samt även från Orsa kommun till Mora

#### 4.8 Projektavgränsning

Projektet omfattar ett dagligt tåg i mellan Åsarna - Östersund - Mora - Östersund - Åsarna samt ett tåg Orsa Mora - Orsa.

#### 4.9 Koppling till det regionala näringslivet

Projektet ligger i linje med vad regional kollektivtrafik ska uppnå - tillgodose allmänhetens behov av arbetspendling eller annat vardagsresande i länet och även länsöverskridande. En önskad effekt är även att denna förbättring i kommunikationen stimulerar till inflyttning i regionen. Körkort saknas av många i det urbana samhället och vi behöver skapa fler resandemöjligheter för att stimulera tillväxt i länet.

#### 4.10 Koppling till andra projekt

Ingen koppling finns till andra projekt

#### 4.11 Resultatspridning

Projektorganisationen kommer att upprätta en kommunikationsplan, där samtliga intressentgrupper behandlas. Utifrån denna plan kommer projektresultatet att spridas dels via informationsmöten med medfinansiärer och projektpartners samt via media via pressmeddelanden i förhoppningen att få fram projektresultatet i form av redaktionell text och intervjuer i radio och tv.

Uppföljning av projektresultatet kommer att tas fram löpande och presenteras i skriftlig form vid projektets slut

#### 4.12 Uppföljning/Utvärdering/Följeforskning

Verksamheten kommer att följas upp löpande under projektiden i form av kvalitet, statistik av antal resande samt kommunikativt. Utvärdering kommer att göras under aug-sep 2017. Det kommer att vara kontinuerlig informations-spridning till politiker i regionen för att ge dem ett underlag till beslut i nästa upphandling av kollektivtrafiken.

<b>5. Tid och aktivitetsplan för projektet</b>			
Aktiviteter ska beskrivas/utvecklas under punkt 4.7			
<b>Aktivitet</b>	<b>Startdatum</b>	<b>Slutdatum</b>	<b>Budgeterad kostnad</b>
Tåg Östersund - Mora tur och retur dagligen	20161221	20170207	8 650 000
Åsarna - Östersund arbetspendling morgon/kväll	20170109	20170630	3 000 000
Orsa - Mora arbetspendling morgon/kväll	20170109	20170630	300 000
Marknadsaktiviteter	20161001	20170207	50 000
Insatser för något/några av de horisontella kriterierna			
Informationsspridning om verksamhet och resultat			
Projektutvärdering och slutredovisning, inklusive slutrapport			
<b>Projektets start och slutdatum</b>	20161001	20170930	12 000 000

<b>6. Indikatorer</b>			
<b>6.1 Indikator</b>	<b>Kvinnor</b>	<b>Män</b>	<b>Antal</b>
Antal arbetstillfällen som skapas av projektets genomförande, såväl inom själva projektet som externt (fördelat på kvinnor och män)	8	8	16
Antal arbetstillfällen som bevaras som en följd av projektets genomförande, såväl inom själva projektorganisationen som externt (fördelat på kvinnor och män)			
Antal nystartade företag (fördelat på kvinnor o män)			
Antal nya företag med delat/mixat ägande			
Antal företag som deltar i projektet			8
Antal personer som deltar i projektet förutom projektägarens personal (fördelade på kvinnor och män)			
Antal nya kommersiella produkter/tjänster/patent som följd av projektet			4
Privat medfinansiering av projektet i kronor			
Östersunds, Bergs, Härjedalen, Mora och Orsa kommun			3.200.000
Inlandsbanan AB			1.550.000

**6.2 Kommentar till indikatorerna**

<b>7. Horisontella kriterier</b>
Vilken påverkan har projektet på jämställdhet
<input type="checkbox"/> - Syftar direkt till att öka jämställdheten
<input checked="" type="checkbox"/> - Har en övervägande positiv påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv
<input type="checkbox"/> - Har en övervägande negativ påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv
Besvara kortfattat följande fyra frågor:
<b>1. Vilka mätbara mål finns avseende jämställdhet inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå målen när det gäller jämställdhet? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter jämställdheten?</b>

4. Hur kommer projektet kvinnor och män till godo vad gäller företagande, arbetstillfällen etc.?

1. ökad andel kollektivresande till och från samt inom länet/ regionen. Tidigare undersökningar har visat att kvinnor i högre grad än män nyttjar allmän kollektivtrafik istället för bil.
2. Genom marknadsföring erbjuda resenärer ett nytt alternativ till skol- och arbetspendling.
3. Får projektet ett positivt resultat och effekten blir att trafiken blir reguljär när vi en målgrupp där diskussioner kring säkerhet och bekvämlighet har hög prioritet och talar för projektets produkt. Projektet ger ett seriöst alternativ till att välja kollektivt resande. Kvinnor reser mer kollektivt än män varför fler kollektiva resesätt skapar bättre förutsättningar för en mer jämställd arbetsmarknad.
4. Projektet skapar bättre förutsättningar för både arbetspendling och resande till/ från området utan körkort eller bil. Projektet skapar arbetstillfällen inom områden där både kvinnor och män verkar.

Vilken påverkan har projektet på integration och mångfald

- Syftar direkt till att öka integration och mångfald  
 - Har en övervägande positiv påverkan ur ett integrations- och mångfaldsperspektiv  
 - Har en övervägande negativ påverkan ur ett integrations- och mångfaldsperspektiv

Besvara kortfattat följande fyra frågor:

1. Vilka mätbara mål finns avseende integration och mångfald inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå projektets mål när det gäller integration och mångfald? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter integration och mångfald?
4. Hur kommer projektet olika grupper till godo vad gäller företagande, arbetstillfällen etc.  
1. Samtliga mål. Utvärdering/ marknadsundersökning görs utifrån ett mångfaldsperspektiv.  
2. Genom marknadsföring. Genom att synliggöra att detta alternativ till resande finns möjliggör projektet för inflyttade att resa säkert och bekvämt utan att ha tillgång till bil.  
3. Får projektet ett positivt resultat och effekten blir att trafiken blir reguljär när vi en målgrupp där diskussioner kring säkerhet och bekvämlighet har hög prioritet och talar för projektets produkt. Projektet skapar ett intressant och lättillgängligt resesätt till och inom regionen.  
4. Projektet skapar bättre förutsättningar för både arbetspendling och resande till/ från området utan körkort eller bil. Projektet skapar direkt arbetstillfällen inom projektet

Vilken påverkan har projektet på miljön

- Syftar direkt till att förbättra miljön  
 - Har en övervägande positiv påverkan på miljön  
 - Har en övervägande negativ påverkan på miljön

Besvara kortfattat följande fyra frågor:

1. Vilka mål finns avseende miljö inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå projektets mål när det gäller miljö? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter miljön? 4. Har projektet påverkan på något Natura 2000-område?
1. ökad andel kollektivresande till och från samt inom länet/ regionen.  
2. Genom marknadsföring för att få fler att välja alternativet att ta tåget och lämna bilen.  
3. Får projektet ett positivt resultat och effekten blir att trafiken blir reguljär kommer projektet ha bidragit till att ge möjlighet att åka kollektivt med tåg istället för egen bil.  
4. Nej

Vilken påverkan har projektet på folkhälsan (endast obligatorisk uppgift för Östra Mellansverige)

- Syftar direkt till att förbättra folkhälsan  
 - Har en övervägande positiv påverkan på folkhälsan  
 - Har en övervägande negativ påverkan på folkhälsan

Besvara kortfattat följande tre frågor:

1. Vilka mätbara mål finns avseende folkhälsa inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå målen när det gäller folkhälsa? 3. på vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter folkhälsan hos olika grupper?

## 8. Förväntade resultat

8.1 Förväntade resultat efter projektperioden

Efter projektperioden förväntas tågtrafiken mellan Östersund och Mora vara ett självklart alternativ för den som vill resa till eller inom regionen. En effektiv och hållbar kollektiv lösning med tåg längs Inlandsbanan har utformats där resultatet av projektet visar på ett samhällsekonomiskt värde där södra delarna av Jämtlands län är lätt att nå för besökare och attraktivt att flytta till då det finns en fungerande, bekväm och hållbar lösning för arbetspendling.

Det förväntas att politikerna kan ges ett bra underlag för framtida beslut om att lägga om busstrafik till tåg istället. Tidigare lösningar tex etableringen av Norrtåg har visat på ett ökat resande och erbjuder ett snabbare och bekvämare resande än tidigare.

8.2 Förväntad verksamhet efter projektperioden

Efter projektperioden ser vi att den dagliga tågtrafiken mellan Östersund och Mora ingår i den upphandlade kollektiva trafiken på sträckan. Denna trafik pågår året om och ger goda förutsättningar till att stimulera arbetspendling och allämnt resande året om. Vi ser att linjen trafikeras av moderna, driftsäkra och bekväma motorvagnar och att tidtabellen justerats ytterligare för att minska resandetiden. Detta genom att använda en modernare fordonsflotta samt att hastigheten på Inlandsbanan höjts tack vare de bärighetshöjningsinsatser som gjorts på sträckan. Projektet förväntas kunna ge politiker ett underlag för att ersätta tre busslinjer idag med misnt två tåglinjer på sträckan i nästa upphandling.

#### 8.3 Förväntade effekter på sikt

På sikt ser vi att delar av busstrafiken på stäckan Östersund - Mora ersätts av spårbunden trafik. Persontrafiken på Inlandsbanan har ökat markant vilket gjort att investeringar i perronger, väntsalar och butiker möjliggjorts. De små entreprenörerna längs hela sträckan har utnyttjat detta genom att bilda en samarbetsform för att gemensamt paketera sina produkter till en attraktiv upplevelse för kunden. Kundstocken har ökat tack vare den fungerande infrastruktur som projektet har byggt upp.

<b>9. Kostnadsbudget</b> (Fyll endast i årtalen, beloppen hämtas automatiskt när du fyller i Specifikation av kostnader punkt 13-20)					
Kostnader	År 2016	År 2017	År 20	År 20	Totalt
Personal					0
Extern sakkunskap och externa tjänster	500 000	11 500 000			12 000 000
Resor och logi					0
Investeringar materiel och externa lokaler					0
Investeringar i portföljbolag					0
Schablonkostnader					0
Intäkter i projektet (avgår)					0
<b>Faktiska kostnader</b>	500 000	11 500 000	0	0	12 000 000
Offentliga bidrag i annat än pengar					0
Privat bidrag i annat än pengar					0
<b>Summa totalt</b>	500 000	11 500 000	0	0	12 000 000

<b>10. Finansieringsplan</b>					
<b>10.1 Offentlig finansiering</b>					
Kontant finansiering	År 2016	År 2017	År 20	År 20	Totalt
Kommuner nedan totalt:	200 000	3 000 000			3 200 000
Östersund					0
Berg					0
Härjedalen					0
Mora					0
Orsa					0
					0
					0
					0
<b>Summa kontant finansiering</b>	200 000	3 000 000	0	0	3 200 000
Offentliga bidrag i annat än pengar					0
					0
					0
					0
					0
					0
					0
<b>Summa offentliga bidrag i annat än pengar</b>	0	0	0	0	0
<b>Summa offentligt finansiering</b>	200 000	3 000 000	0	0	3 200 000

<b>10.2 Privat finansiering</b>					
Kontant finansiering	År 2016	År 2017	År 20	År 20	Totalt
Inlandsbanan	300 000	1 250 000			1 550 000
					0
					0
					0
<b>Summa kontant finansiering</b>	300 000	1 250 000	0	0	1 550 000



Privat bidrag i annat än pengar					
					0
					0
					0
					0
					0
					0
					0
Summa privat bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0
Summa Privat finansiering	300 000	1 250 000	0	0	1 550 000

10.4 Summa total finansiering					
	År 2016	År 2017	År 20	År 20	Totalt
Summa offentlig finansiering	200 000	3 000 000	0	0	3 200 000
Summa privat finansiering	300 000	1 250 000	0	0	1 550 000
Total finansiering	500 000	4 250 000	0	0	4 750 000

11. Bilagor för en komplett ansökan	
Nummer	Bilaga
	Specifikation av kostnader
	Underlag som styrker vem/vilka som har rätt att företräda den sökande
	Uppgift om mervärdesskattskyldighet

12. Tillkommande bilagor	
Nummer	Bilaga
	Upphandlingspolicy/Upphandlingsunderlag
	Redogörelse för allt annat stöd av mindre betydelse som sökande, och/eller i projektet ingående företag mottagit under innevarande och föregående två beskattningsår.

**Underskriven ansökan med bilagor lämnas/skickas in till:**

Region Jämtland Härjedalen  
Regional utveckling  
Box 654  
831 27 ÖSTERSUND

# Specifikation av kostnader

Bilaga

13. Personal				
Egen personal, namn/befattning	Månadslön EXKL lönebikostnader	Sysselsättningsgrad (0-1 ex 0,75)	Antal månader	Total kostnad
				0
				0
				0
				0
				0
				0
<b>Summa</b>				0

13.1 Fördelat per år					
	År	År	År	År	Totalt
<b>Summa fördelat per år</b>					0

14. Extern sakkunskap och externa tjänster	
Ange typ av tjänst/namn på anlitat företag	Total kostnad
Upphandling av tågtrafik samtliga linjer	11 950 000
Marknadsföring	50 000
<b>Summa</b>	12 000 000

14.1 Fördelat per år					
	År 2016	År 2017	År	År	Totalt
<b>Summa fördelat per år</b>	500 000	11 500 000			12 000 000

15. Resor och logi	
Ange typ	Total kostnad
<b>Summa</b>	0

15.1 Fördelat per år					
	År	År	År	År	Totalt
<b>Summa fördelat per år</b>					0

16. Investeringar materiel och externa lokalen		
Ange objekt och antal	Beräknat investeringsdatum	Beräknat inköpspris
<b>Summa</b>		0

16.1 Fördelat per år					
	År	År	År	År	Totalt
<b>Summa fördelat per år</b>					0

17. Investering ar i portföljbolag	
Ange typ av kostnad	Total kostnad
<b>Summa</b>	0

17.1 Fördelat per år					
	År	År	År	År	Totalt
<b>Summa fördelat per år</b>					0

18. Schablonkostnader	
	Total kostnad
Lönebikostnader (42,68 % av personalkostnader)	
Indirekta kostnader, beräknas på personalkostnader inkl lönebikostnader. (20 % för universitet och högskolor. 15 % för övriga stödmottagare)	
<b>Summa</b>	0

18.1 Fördelat per år					
	År	År	År	År	Totalt
<b>Summa fördelat per år</b>					0

19. Intäkter i projektet	
Ange typ av Intäkt	Total kostnad
Biljettintäkter	2 500 000
<b>Summa intäkter i projektet</b>	2 500 000



				0
<b>Summa privat bidrag i annat än pengar</b>				<b>0</b>

<b>20.1 Privat bidrag i annat än pengar fördelat per år</b>					
	<b>År</b>	<b>År</b>	<b>År</b>	<b>År</b>	<b>Totalt</b>
<b>Summa fördelat per år</b>					<b>0</b>