

Typ	EU-medel/Europeiskt territoriellt samarbete/Öresund-Kattegat-Skagerrak/3 Transporter
Projekttnamn	Större region på riktigt
Sparad	2019-02-11
Mottagare	Tillväxtverket

Viktigt att veta om personuppgifter

Allmänna uppgifter

Projektets namn	Större region på riktigt
Projektets startdatum	2019-02-18
Projektets slutdatum	2019-11-18
Programgeografi	Kattegatt-Skagerrak
Till vilken typ av projekt söker ni stöd?	Förstudie

Stödsökande

Land	Sverige
Län/Region	Västra Götaland
Kommun	Uddevalla
Organisationsnummer	212000-1397
Organisationsnamn	Uddevalla kommun
Arbetsställesnummer	5153-5177
Arbetsställesnamn	Tillväxtavdelningen
Firmatecknare	Christer Hasslebäck
Besöksadress	Östergatan 18
Arbetsställets postadress	Östergatan 18A
Arbetsställets postnummer	451 30
Arbetsställets postort	Uddevalla

Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?

Uddevalla kommun är ett i Västra Götaland definierat delregionalt centra. Här finns motorvägen som utgör en del i det transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) stomnätsskorridor. Här finns järnväg vilket förser delar av hamnen, och begränsade delar av näringslivet transportförutsättningar. Här finns också en modern hamn och inom några år öppnar en ny hamn vilket är unikt i Europa. Uddevalla kommun har behov av att se vilken framtida roll kommunen kommer att inneha i en mellanregional framtida utveckling. Uddevalla kommun har vilja och drivkraft att utveckla transportkorridoren.

Uddevalla kommun (Tillväxtavdelningen på Kommunledningskontoret) är initiativtagare till projektet och har erfarenhet av att driva större projekt. De nödvändiga stödfunktionerna för projektgenomförande i form av IT, administration, ekonomi och kommunikation finns inom avdelningen och vid behov, i dess närhet. Uddevalla kommun har det breda nödvändiga kontaktnät som krävs för att genomföra denna typ av projekt.

Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	
Namn	Peeter Päts
Telefon	0522-69 61 62
E-post	peeter.pats@uddevalla.se
Projektledare	
Namn	Anders Brunberg
Telefon	0522-69 60 61
E-post	anders.brunberg@uddevalla.se
Ekonomi	
Namn	Jessica Havelin
Telefon	0522-69 56 64
E-post	jessica.havelin@uddevalla.se
Betalningssätt	Bankgiro
Ange nummer för valt betalningssätt	874-4948

Medsökande

Norsk partner

Projektbeskrivning

Investeringsprioritering

Främja regional rörlighet genom att koppla ihop sekundära och tertiära knutpunkter med TEN-T infrastruktur, inklusive multimodala knutpunkter

Kvantifiera projektets

bidrag till
aktivitetsindikatorn

**Kommentarer till
indikatorerna**

Antal samarbeten,
nätverk, avtal, planer,
strategier

stycken

Programspecifikt mål

Minska transporttiden med miljövänliga transportformer för personer och gods till närmaste knutpunkt i TEN-T

Näringsliv

Kommentar till målgrupp

Projektets huvudsakliga mål

Förstudiens primära syfte är att stärka och belysa mellanregionens förutsättningar för ökad tillväxt genom en stärkt transportkorridor. Genom att ta fram en gemensam nulägesbild på hur regionen Bohuslän - Östfold kan stärkas kan också en gemensam målbild arbetas fram. Den gemensamt formulerade framtidssynen för samtliga kommuner som berörs mellan Göteborg och Oslo blir utgångspunkten för och inriktningen på genomförandeprojektet.

Förprojektet huvudsakliga mål är utvärdera och analysera förutsättningarna för att framgångsrikt genomföra ett fullskaligt projekt. Förstudien skall resultera i en nuläges- och samhällsekonomisk analys samt ett etablerat projektconsortium och ett tecknat konsortieavtal.

Syftet med det fullskaliga projektet är dels att utveckla Borgs och Uddevalla hamns multimodalitet och konkurrenskraft så dessa kan komplettera större hamnar, dels utveckla åtgärder för att effektivt ansluta sekundära och tertiära knutpunkter för både gods- och persontrafik till kärnnätverket i TEN-T. En del av det totala projektet är därmed att skapa hamnar som får en stark energieffektiviserande roll i framtiden. Genomförandeprojektets huvudsakliga mål skall bidra till att utveckla det transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) i gränsregionen Bohuslän-Östfold och samtidigt belysa samspelet mellan person- och ett multimodalt godstrafiksystem.

Förväntat resultat

När förstudien är avslutad skall ett projektconsortium skall vara bildat och ett samverkans/konsortieavtal vara tecknat mellan alla berörda parter. Två analyser skall vara genomförda, en nulägesanalys och en samhällsekonomisk analys. De för mellanregionen mest framgångsrika utvecklingsområdena skall vara identifierade. Detta skall i sin tur fungera som underlag till de arbetspaket som konsortiet har enats om skall ingå i ett genomförandeprojekt.

Motivera projektet

Förstudien bygger vidare på EU-projektet „8 million city“, regionen Köpenhamn-Göteborg-Oslo (<http://8millioncity.com/>). Det projektet visade att det är möjligt och att det finns en potential att knyta samman arbetsmarknaderna i Oslo, Köpenhamn och Göteborg. Men detta kräver dels höghastighetståg för snabba persontransporter dels bra kommunikationer mellan sekundära och tertiära nätverk och bra åtkomstpunkter i kärnnätverket T för att knyta regionerna mellan storstäderna till de stora arbets- och utbildningsmarknaderna.

Godstrafik respektive persontrafik på järnväg behöver separeras för att säkerställa snabba transporter och stor tillgänglighet. Av hållbarhetsskäl bör godstransporter i största möjliga utsträckning flyttas över till järnväg. För att realisera detta behövs en gränsöverskridande planering av järnvägsnätet mellan Danmark, Sverige och Norge samt en harmonisering av regelverk.

En utvecklad transportkorridor har inte bara en stor betydelse för storstäderna utan är avgörande för att människor skall kunna bo och att företag skall kunna verka i området mellan storstäderna dvs mellanregionen.

Befolkningsmässigt befinner sig regionen Bohuslän - Östfold i tillväxt. Boendemiljön är attraktiv och kustnära. Det sker även en tillväxt inom näringslivet, t ex inom marina näringar som kräver effektiva varutransporter och inom turistnäringen som är beroende av bra persontransporter. Samtidigt är Bohuslän & Östfold den mellanregion som har sämst järnvägsinfrastruktur inom transportkorridoren. Det tar idag ca 3 timmar med buss mellan Uddevalla-Oslo och mellan 3,5 och 9 timmar med tåg via Öxnered och Halden. Det går både snabbare och billigare att transportera gods på landsväg från Köpenhamn till Göteborg och Oslo jämfört med järnväg. Därför sker majoriteten av godstransporterna med lastbil på landsväg vilket ger stor miljöpåverkan i form av utsläpp och buller. Totalt sett står transporter för 25% av utsläppen i regionen. Genom att minska trafikens klimatbelastning påverkas även andra miljömål, liksom folkhälsomålen, i positiv riktning. Denna väg, E6, har nått sitt kapacitetstak vilket inskränker på möjligheten till persontransporter på vägen.

En utbyggd järnväg från Oslo till Göteborg skapar möjligheter att flytta godstransporter från lastbil till järnväg. Det öppnar också upp för en effektivare användning av hamnarna i Uddevalla och i Östfold för transporter av gods som idag går till kontinenten via lastbil, t ex bulkgoods vilket endast i begränsad utsträckning hanteras i Göteborgs hamn. Genom att optimera multimodaliteten mellan hamnar, järnväg och motorväg kan transporter från och till Oslo och kontinenten bli både smartare och effektivare. Genom att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart genom utvecklade transport- och logistikcentra ökar möjligheterna att uppnå Parisavtalets klimatmål.

En utvecklad transportkorridor med optimerad multimodalitet och utvecklade transport- och logistikcentra är så stort och komplext att det krävs förberedande analyser för att belysa vilka frågor det framtida samarbetet skall fokusera på. Analyserna spänner över en gränsregion som allt oftare binds samman.

Gränsöverskridande mervärde

Att utveckla den transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) stamnätsskorridor Skandinavien-Medelhavet är en lokal, regional, nationell och framförallt en europeisk angelägenhet. Detta förutsätter ett nära samarbete över nationsgränserna.

Omkring 50% av Skandinavien industriella kapacitet finns 8-miljonersområdet Köpenhamn & Göteborg - Oslo. Regionen har kapacitet att bygga starka marknader och kluster men stora brister i infrastrukturen är ett hinder för detta. Att strategiskt knyta samman storstäder och mellanliggande regioner skapar ökad tillväxt och ger förutsättningar för effektivare och mindre miljöbelastande transporter. Regionen Bohuslän-Östfold har en mycket stor tillväxtpotential där flera hamnar, flygplats, järnvägar och vägar skapar stor tillgänglighet. Hur denna tillgänglighet förstärker transportkorridoren är föremål för förstudien.

Samband med övriga insatser

Förstudien skall ha nära kontakt med STRING-nätverket, Göteborg-Oslo samarbetet, det offentligägda bolaget Oslo-Stockholm 2.55 och i övrigt relatera till Målbild Tåg 2035 och andra relevanta utredningar.

Horisontella kriterier - Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är kärnan både i förstudien och kommande genomförandeprojektet. De horisontella kriterierna bevakas kontinuerligt under projektets gång. Projektets långsiktiga mål är minskad resursanvändning och minskad miljöpåverkan. Ett kommande genomförandeprojekt kommer att arbeta med energieffektivisering och hamnarnas roll i detta. Hållbarhetsaspekter genomsyrar verksamheten under projektets livslängd. Möten företas via Internet för att minska resandet. Om resor måste genomföras i projektet sker detta i möjligaste mån med kollektivtrafik eller elbilar.

Horisontella kriterier - Jämställdhet mellan kvinnor och män

Arbetet med jämställdhet skall vara tydligt integrerad både i förstudien och genomförandeprojektet. Det finns en skillnad i hur kvinnor respektive män använder olika transportslag, exempelvis använder fler kvinnor kollektivtrafik. Under förstudien skall en arbetsmodell tas fram för genomförandeprojektet som skall kunna bidra till att belysa dessa mönster och öka ett jämställt och hållbart resande.

I förstudien fastställs målen för jämställdhetsarbetet.

Horisontella kriterier - Lika möjligheter och icke-diskriminering

Under projektets gång och vid eventuella nyrekryteringar kommer jämställdhet, lika möjligheter och ickediskriminering att särskilt beaktas. De deltagande kommunernas riktlinjer för lika villkor, jämställdhetsplaner och arbetsordning mot trakasserier och kränkande särbehandling tillämpas i all projektverksamhet. Detta är grunden till en väl fungerande arbetsplats som i sin tur borgar för ett resultatinkompatibelt projekt.

Sammanfattande projektbeskrivning

Förstudien skall ta fram underlag till ett genomförandeprojekt baserat på en nuläges- och samhällsekonomisk analys samt etablera ett projektconsortium och teckna konsortieavtal.

Förstudiens mål är att ta fram en gemensam syn på hur regionen Bohuslän - Östfold kan stärkas. En gemensamt formulerad framtidssyn blir utgångspunkt för att utveckla det transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) stomnätsskorridor ScanMed och samtidigt belysa samspelet mellan person- och ett multimodalt godstrafiksystem.

En utvecklad transportkorridor har inte bara en stor betydelse för storstäderna utan är avgörande för att människor skall kunna bo och att företag skall kunna verka i området mellan storstäderna dvs mellanregionen.

Abstract (på engelska)

During the feasibility study a socio-economic analysis will be conducted to form a basis for an implementation project. Also, a project consortium will be formed, and a consortium agreement signed. The aim of the feasibility study is to develop a common understanding of how the region of Bohuslän-Østfold can be developed and strengthened.

A jointly formulated vision of the region's future and development will form the basis for developing the trans-European transport core network corridor ScanMed, (TEN-T) while highlighting the interaction between passenger transport and a multimodal freight transport system. A developed transport corridor not only has a great significance for the big cities but is crucial for people to live and for companies to operate in the area between the big cities i.e. the middle region.

Sammanfattande projektbeskrivning (Annat språk)

Tid- och aktivitetsplan

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Kommunikation	2019-02-18	2019-11-15	5 000	<p>Syftet med kommunikationen är att skapa förståelse, engagemang och entusiasm kring projektets uppdrag och genom det generera en komplett samarbetsorganisation. Kommunikationen ska också bidra till att sprida kunskap om projektets arbete och resultat.</p> <p>Intern kommunikation</p> <p>De interna kommunikationsinsatserna ska bidra till att skapa förutsättningar för ökad delaktighet i projektet och bidra till att projektets mål uppnås.</p> <p>Den interna kommunikationen ska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kommunicera projektets syfte, mål och genomförande. - kommunicera erfarenheter och resultat. - kommunicera Interreg ÖKS roll som medfinansiärer. - extern kommunikation <p>Den externa kommunikationens huvuduppgift är i första hand att väcka intresse för kunskap om projektet för att hitta rätt samverkanspartner.</p> <p>Den externa kommunikationen ska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kommunicera projektet, dess syfte, mål och genomförande. - kommunicera uppdaterade status- och lägesrapporter. - kommunicera resultat. <p>De verktyg och kanaler som används i första hand är Facebook med interna och externa grupper, en hemsida och tryckt informationsmaterial.</p>
Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Hemsida	2019-02-18	2019-11-15	100	Domän för hemsida
	2019-02-18	2019-11-15		

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Projektleddning	2019-02-18	2019-11-15	35 000	Projektägare och lead partner är Uddevalla kommun (Tillväxtavdelningen) vilket säkerställer ett öppet projektklimat. Projektledare och ansvarig för aktiviteternas genomförande är Anders Brunberg. Till projektet knyts en ledningsgrupp bestående av projektledare, biträdande projektledare, båda från Tillväxtavdelningen vid Uddevalla kommun, en projektledare och biträdande projektledare från Sarpsborg kommun och Avanoa. Till sin hjälp har ledningsgruppen administrativ personal på Uddevalla kommun som stöd i exempelvis ekonomi och IT. En övergripande styrgrupp på kommunledningsnivå säkerställer att projektet är förankrat i både svensk och norsk kommunorganisation. Projektledarna ansvarar för projektets progression och Avanoa för analysernas genomförande.
Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Avslutningsarbete	2019-11-18	2019-12-31		Avslutningsarbetet omfattar slutrapport och ekonomisk rapportering.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Analys	2019-02-18	2019-11-15	22 400	<p>Analyserna skall identifiera näringslivets behov av en utvecklad transportkorridor och ge förutsättningar för att utveckla affärsmodeller för en hållbar gods- och persontrafik över en Svinesundsbro. Analyserna skall också beskriva de olika transportslagens inbördes betydelse och storlek, och komplettera och validera redan genomförda åtgärdsvalstudier (ÅVS) för hamnutveckling. Lokala transport och logistikcentra skall identifieras som stärker transportkorridorernas multimodala betydelse mellan länderna. Nulägesanalysen skall skapa ett gemensamt kunskapsläge om utförda och planerade utredningar och åtgärder. T ex pågår många olika utredningar och initiativ för järnvägssatsningar i Östfold, vilka är mindre kända på svenska sidan och vice versa.</p> <p>De samhällsekonomiska analyser som genomförs i förprojektet syftar till att ge underlag för fortsatt inriktning på projektet och belysa potentialen och samhällsekonomiska vinster i regionen mellan Oslo och Uddevalla genom en satsning på TEN-T stomnätkorridor. Analyserna skall belysa en kombinerad Intercity och godsjärnväg mellan Oslo-Göteborg och ökad multimodalitet i hamnarna i Uddevalla respektive Borg.</p> <p>Analyserna bör ta fram underlag som påvisar eller avvisar en förväntad befolknings- och ekonomisk tillväxt i regionen mellan Oslo och Uddevalla vid en satsning på transportkorridoren. Analyserna skall ge svar på frågor som: Kommer en utökad multimodalitet att öka godstrafiken via Uddevalla och Borg hamn tillräckligt mycket för att klassas som en TEN-T hamn? Kommer en utökad multimodalitet att påskynda den ekonomiska tillväxten i regionen mellan Uddevalla och Oslo och i så fall med vilken hastighet. Är det möjligt att knyta samman Östfold och Bohuslän till en gemensam arbetsmarknad?</p>

Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Resor	2019-03-04	2019-11-08	1 500	Regelbundna möten mellan projektledarna och mellan projektledare och analytiker kommer att hållas för att följa upp och styra projektet samt för att identifiera samverkanspartner. Mötena sker i stor utsträckning via Skype om så är möjligt för att reducera resandet till ett minimum. Resor sker annars företrädesvis med kollektiva färdmedel. Kostnaden för resor baseras på en schablon där genomsnittskostnaden är 1000:- per resa och person.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Konsortiebyggande	2019-02-18	2019-08-31	0	Till konsortiebyggande används de två workshopen och tiden däremellan.

Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Workshop 1	2019-03-18	2019-03-19	9 000	Till konsortiebyggande används de två workshopen och tiden däremellan. Den första workshopen från lunch dag 1 till lunch dag 2 är planerad att hållas i början av projektet, den 18-19 mars i Strömstad och samlar omkring 45 personer. Det är deltagare från 10 av 11 kommuner i Bohuslän (Öckerö undantaget) och de sex fastlandskommunerna längs kusten till Oslo. Vidare deltar forskningsinstitut, privata och offentligägda företag som hamnarna i Uddevalla och Borg havn och relevanta icke-statliga organisationer. Den första workshopen är en startup i form av bikupa. De idéer till arbetspaket som lyfts fram och diskuteras lägger grunden till det kommande arbetet, perioden fram till den avslutande workshopen.
Workshop 2	2019-08-29	2019-08-30	9 000	Den andra workshopen, i slutet av projektperioden, är planerad till den 29-30 augusti. Även den hålls i Strömstad. Deltagarna är i stort samma som i den föregående workshopen men några kan ha fallit ifrån och några nya deltagare kan ha tillkommit. Arbetspaketen är utarbetade och diskuteras i detalj för att sedan fastställas. Workshopen används för att teckna samverkansavtal för att fastställa genomförandeprojektets organisation, ansvar och rollfördelning. Under den andra workshopen konkretiseras också avgränsningar och arbetspaket i det kommande genomförandeprojektet.
Resor	2019-03-04	2019-08-23	500	Mellan de två workshopen måste enskilda möten hållas med de olika arbetspaketsledarna för att utarbeta detaljerna i det kommande projektet. Mötena sker i stor utsträckning via Skype om så är möjligt för att reducera resandet till ett minimum. Resor sker annars företrädesvis med kollektiva färdmedel. Resorna är en del av konsortiebyggandet och framtagande av arbetspaket. Kostnaden för resor baseras på en schablon där genomsnittskostnaden är 1000:- per resa och person.

EU-budget

Kostnadstyp	Uddevalla kommun	Totaler
Personal	50 000	50 000
- Projektledning (inkl. schablon)	28 000	
- Ekonomi, administration, IT (inkl. schablon)	7 000	
- Kommunikatör (inkl. schablon)	5 000	
- Analys (inkl. schablon)	10 000	
Kontor och administration	0	0
	-	0
Externa tjänster	22 500	22 500
- Konsultkostnader	22 500	
Resor och logi	20 000	20 000
- Workshop 1	9 000	
- Workshop 2	9 000	
- Resor	2 000	
Utrustning	0	0
Schablonkostnader	7 500	7 500
- 15% på personalkostnad	7 500	
Projektintäkter (negativ kostnad)	0	0
Summa, faktiska kostnader	100 000	100 000
Summa, bidrag i annat än pengar	0	0

Summa, kostnader **100 000** **100 000**

Finansiär	Beskrivning	Uddevalla kommun	Totaler
Offentlig kontantfinansiering		100 000	100 000
- Uddevalla kommun	Arbetstid	100 000	
Privat kontantfinansiering		0	0
Summa, kontant medfinansiering		100 000	100 000
Summa, bidrag i annat än pengar		0	0
Summa, medfinansiering		100 000	100 000

Europeiska regionala utvecklingsfonden **0** **0**

Stödandel (EU-medel) av faktiska kostnader **0 %** **0 %**

Stödandel (EU-medel) av stödgrundande finansiering **0 %** **0 %**

Stödandel (EU-medel) av total finansiering **0 %** **0 %**

Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel) **100 %** **0 %**

Andel privat finansiering **0 %** **0 %**

Total finansiering **100 000** **100 000**

Sökt belopp **0**

Förväntas intäkter efter projektets slut?

Nej

Om osäker, kommentera

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

Norsk budget

Kostnadstyp	Norsk projektbudget
Personal	0
Kontor och administration	0
Externa tjänster	0
Resor och logi	0
Utrustning	0
Schablonkostnader	0
Projektintäkter (negativ kostnad)	0

Summa, faktiska kostnader 0

Summa, bidrag i annat än pengar 0

Summa, kostnader 0

Finansiär	Beskrivning	Norsk projektbudget
	Offentlig kontantfinansiering	0
	Privat kontantfinansiering	0
	Summa, kontant medfinansiering	0
	Summa, bidrag i annat än pengar	0
	Summa, medfinansiering	0

IR Midler 0

Stödandel (IR Midler) av faktiska kostnader 0 %

Stödandel (EU-medel) av stödgrundande finansiering 0 %

Stödandel (EU-medel) av total finansiering 0 %

Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel) 0 %

Andel privat finansiering 0 %

Total finansiering 0

Sökt belopp 0

Bilagor

Rad	Bilagans namn	Beskrivning/Kommentar
------------	----------------------	------------------------------

Signatur

Saknas