

Regionförbundet
Att: Jan Rönngren
Box 3123
831 03 Östersund

Projekt: Missing Green Link (MGL) – Elbanen STS

Beslut om EG-medel

Förvaltande myndighet för det territoriella programmet Interreg Sverige-Norge, Länsstyrelsen Jämtlands län, beslutar att ur Europeiska regionala utvecklingsfonden bevilja stöd till den svenska parten, *Regionförbundet Jämtlands län, 16-222000-2840*, för ovan nämnda projekt. Projektet prioriterades av programmets styrkommitté 2012-03-28 och har tidigare prioriterats av det regionala prioriterande partnerskapet i berört delområde.

Stödet tas ur budgeten för det prioriterade området ekonomisk tillväxt, och avser projektkostnader för perioden 2012-01-01 till 2014-08-31. Stödet uppgår till 54,68 % av stödmottagarens redovisade, betalda och godkända kostnader, dock högst 905 000 kronor. Av den offentliga finansieringen kan EG:s andel uppgå till högst 54,68 %.

Beslutet har fattats med stöd av förordning SFS 2007:14 om förvaltning av EG:s strukturfonder. Beslutet kan inte överklagas, enligt 31 § i förordningen (2007:14) om förvaltning av EG:s strukturfonder.

Allmänna och särskilda villkor för beslutet

Allmänna villkor: Stödmottagaren ska följa *Länsstyrelsen i Jämtlands läns föreskrifter och allmänna råd om stöd från Interreg-programmet Sverige-Norge 2007-2013* samt i dessa föreskrifters 2 §, nämnda grundläggande bestämmelser. Se bilaga om gällande föreskrifter och allmänna råd.

- Projektägaren är skyldig att informera allmänheten om stödet från EU:s fonder. Det görs genom att visa den europeiska flaggan tillsammans med texten "Europeiska unionen" samt "Europeiska regionala utvecklingsfonden" på tryckt och digitalt material som produceras i projektet, vid informationsevenemang samt på platsen där projektet bedrivs. "En investering för framtiden" ska användas som slogan där det är lämpligt.
- Ansökan om utbetalning ska göras enligt följande tidplan: per den 31 augusti 2012, 31 december 2012, 30 april 2013, 31 augusti 2013, 31 december 2013 och 30 april 2014 (ansökan insänds senast en månad efter angivet datum).
- Den sista ansökan om utbetalning ska göras senast två månader efter projektets slutdatum enligt beslut om stöd. Observera att inga kostnader efter projektets slutdag (2014-08-31) är stödberättigande.

Övrigt: Vid genomförande av projekt kan programmanualen följas där tolkningar av ovan nämnda regelverk, råd och principer för genomförande av projektet framgår.

Ansökan om utbetalning av EU-medel och lägesrapporter samt slutrapport ska skickas till Länsstyrelsen, Interreg, Nationella kontrollanten, 831 86 Östersund.

För förvaltande myndighet

.....
Anita Sandell
Programansvarig
Interreg Sverige-Norge

.....
Annica Westerlund

Vid frågor kring detta ärende kontakta ansvarig handläggare vid beredningssekretariatet i delområdet: Nordens Gröna Bälte

Michael von Essen
Länsstyrelsen Jämtlands län
S-831 86 Östersund
Tfn: +46 63 14 61 51 alt. +46 70 631 61 51
E-post: michael.vonessen@lansstyrelsen.se

Projektnamn/prosjektnavn	Missing Green Link (MGL) – Elbanen STS	
Prioriterat/prioritert område	Økonomisk tillväxt	
Huvudsaklig inriktning är insatser:	Infrastruktur	
Svensk sökande/organisationsnr	Regionförbundet Jämtlands län	16-2220002840
Norsk søker/organisasjonsnr	Sør-Trøndelag fylkeskommune	938 634 556
Prosjektledare/prosjektleder	Ikke utnevnt	
Kategori	28 Intelligenta transportsystem	

Motivering/begrunnelse for beslutet/vedtaket

Innen Intereg Sverige-Norge programmets prioriterende område Økonomisk tilvekst er innsatser for Infrastruktur et viktig område. Det er spesielt tatt fram at det skal legges til rette for miljøvennlige alternativer innen person- og godstransport.

Prosjektet har forankring i NECL II (North East Cargo Link) som skal bidra til å realisere strategier og tiltak for å styrke grunnlaget for en øst-vestkorridor i Midt-Norden med særlig vekt på forundersøkelser som grunnlag for investeringsbeslutninger, utvikling av transport- og logistikk-løsninger i korridoren, samt videreutvikle en åpen IKT-løsning/logistikkportal i korridoren. Prosjektet har en varighet frem til 2014 og har 22 partnere fra Sverige, Norge og Finland; altså et betydelig engasjement for å se Meråkerbanen som ledd i et internasjonalt nordisk transport-system. Både Sør-Trøndelag fylkeskommune og Nord-Trøndelag fylkeskommune deltar som partner i NECL-prosjektet.

Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen er pekt på som viktige tiltak i Felles Fylkesplan 2009-2012. Prosjektet er meget godt forankret i regionen, og både STFK, NTFK og Regionforbundet i Jämtland går inn med medfinansiering.

Sammanfattande projektbeskrivning

Elektrifisering av Meråkerbanen for å knytte det svenske og norske jernbanenettet sammen har stått på sakskartet i mange år, både ved politiske vedtak gjennom flere år knyttet til nasjonale transportplaner og ved grenseregionalt samarbeid. Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen har vært viktige tema i møter med statsråder og stortingspolitikere, senest i et felles møte mellom samferdselsministrene i august 2009 og i møte med Stortingets transport- og kommunikasjonskomité i september 2010. Retorikken har beveget seg i positiv retning, men forpliktende beslutninger fra Statens side mangler. Imidlertid har det overnevnte møtet mellom samferdselsministrene resultert i at Jernbaneverket har utarbeidet en mulighetsstudie for Meråkerbanen med et perspektiv på gjennomføring innen utløpet av neste Nasjonal Transportplan-periode (NTP) 2015-2023. Altså en ambisjon om at investeringen er gjennomført i løpet av 12 år! Dette er en økonomisk styrt anleggsperiode og ikke anleggsteknisk. Det er fullt mulig å gjennomføre planlegging og utbygging i løpet av maksimum 2+2 år etter at detaljplanleggingsarbeidet er startet opp. Det som skal gjøres er mindre investeringer i sporet, herunder et par kryssingssporforlengelser, samt linjestrekk på hele strekningen uten nødvendige store planavklaringer.

Att så snart som möjligt kunna genomföra en elektrifiering kommer både att ge miljömässiga och näringsmässiga mervärden bl.a. för den öst-västliga transportkorridoren. Mervärden kommer både svensk och norsk sida till gagn. Att man dessutom genomför detta samtidigt på Trönderbanan och Meråkerbanan skulle enligt utredningar ge betydande kostnadsrationaliseringar och är kanske en nödvändighet.

På svensk side er det gode erfaringer med å etablere en pådriverorganisasjon som en forening med regionale myndigheter og kommunene som medlemmer. Det er etablert en dialog mellom STFK, NTFK og Region Jämtland om å fremskynde elektrifisering av de aktuelle banestrekningene. Med bakgrunn i de svenske erfaringene etableres det i løpet av 2012 en forening som vil ha som hovedoppgave å drive påvirkningsarbeid mot sentrale myndigheter sammen med lokale og regionale myndigheter, samt drive det videre planleggingsarbeidet fram mot en iverksetting.

Prosjektets innhold:

Prosjektets hovedmål är att utifrån miljö- och näringsmässiga kriterier, verka för att så snart som möjligt säkerhetsställa elektrifieringen av järnvägsnätet i Steinkjer-Trondheim-Storlien. Viktigt i sammenhanget är att tidligere utredninger som gjorts, pekar på avsevärda rationaliseringsvinster kan oppnås om man ser både "Trönderbanan" mellan Trondheim och Steinkjer samt "Meråkerbanan" mellan Storlien och Stjørdal, som en paketiløsning. Att separera dess två sträckningar gällande elektrifiering ser vi som ett ej existerande alternativ. För att uppnå huvudmålet, ska i projektet bildas en ny förening: Elbanen Steinkjer, Trondheim, Storlien (STS). Föreningen ska ha ägare både i Jämtland och Trøndelag. Projektets aktiviteter blir den verksamhet som föreningen bedriver under projektiden och projektledaren blir tillika VD/Daglig leder i föreningen. De stora uppgifterna blir att bistå så att nödvändiga planärenden och översyner görs samt att bedriva en aktiv lobbying så att nödvändiga investeringsbeslut kan fattas så snart som möjligt.

Arbetet kan delas in två huvudrubriker:

1. Etablere og utvikle virksomheten i en nybilda gränsöverskridande förening Elbanen STS, vars syfte är att verka för en elektrifiering av järnvägen och att vara behjälplig för att förädla den öst-västliga transportkorridoren på sikt. Tanken är att projektet blir en stor del eller hela föreningens virksomhet under själva projektiden.
2. Föreningen/projektet ska sedan förbereda og påskynde elektriferingen genom att bistå att en detaljplanprocess og övriga nödvändiga processer genomförs så snart som möjligt. Dessutom ska föreningen/projektet bedriva en aktiv lobbying så att så att nödvändiga investeringsbeslut kan fattas.

Förväntade resultat och egna resultatindikatorer

- Att bidra till att planarbetet kring elektrifiering av Trönderbanan och Meråkerbanan sätter igång så snart som möjligt
- Att bilda en jämt-tröndersk gemensam förening "Elbanen STS"
- Att föreningen/projektet ska lyckas påskynda tidsplanen för elektrifieringen genom lobbying og information
- Att föreningen/projektet ska bidra till att lösa finansieringen för elektrifieringen
- Att föreningen ska bidra og påskynda vissa uppgraderingar på järnvägen mellan Östersund og Storlien

Målgrupp och mottagare av resultatet

Målgrupp och mottagare av resultatet är regionale och lokala myndigheter, regeringene i Sverige och Norge, statlige etater som Jernbaneverket og Trafikverket, transportører på jernbanen i tillegg til de næringene som står for godset.

Prosjektets gränsregionala mervärde/merverdi

Det finns väl nästan ingen fråga som elektrifieringen av Meråkerbanan, som varit så angelägen att lösa både från Jämtland och Trøndelag. De flesta är överrens om att en väl fungerande infrastruktur kopplat med en öst-västlig transportkorridor är väsentligt för att regionen ska kunna få en positiv utveckling i framtiden.

Detta är den, eller en av de, mest prioriterade frågorna att lösa för att skapa gränsregionala mervärden.

Mervärderna bygger på både miljö- och näringsmässiga grunder. Att dessutom etablera en gemensam förening mellan Jämtland och Trøndelag som Elbanen STS för att säkerhetställa processerna visar också på att det råder samstämmighet till att detta är en oerhört viktig gränregional handling.

Nytta för projektet anses lika för båda sidor om gränsen.

Organisation

Prosjektets høyeste instans blir initiativtakerne til å skape prosjektet og foreningen, dvs Nord-Trøndelag fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune sammen med Regionförbundet i Jämtland. Det skal dannes et styre med 5-7 medlemmer. Styret vil være den operative veilederen.

Parter som skal involveres i prosjektet: Regionförbundet i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jämtland, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, kommunerna efter järnvägen, Mittnordenkommitten, Naboer AB, Atlantbanegruppen, NECL, Green Highway (SÖT-samarbetet), Jernbaneverket, Trafikverket, regeringarna/departement, transportører och godsägare (tex Norrtåg, NSB, SJ, Norske skog, SCA) m fl.

Information och resultatspridning

Prosjektet kommer att ge information om processerna fortlöpande bland intressenter och media. Vid seminarier och möten sker information. Skyltkravet från Interregsystemet kommer att uppfyllas både i tryckt form och vid muntlig framställan. Även Interregprojektet” Nyheter och information över gränsen” kommer att kopplas in på informationsspridningen.

Prosjektets miljöarbete

Med ökat fokus på olika miljömål är detta projekt ännu mer angeläget än någonsin.

1. Genom att det inte finns elförsörjning på den norska tågbanesträckningen mot Trondheim, så drivs tågen med diesel. Detta ger konsekvensen att vissa dieseltåg även trafikerar den svenska elektrifierade delen av Mittbanan. Därmed blir det en klar negativ inverkan i emissionsfrågan. Genom en elektrifiering av den norska sidan kommer ansemliga miljövinster att kunna uppnås men även stora drifteconomiska vinster.

2. Om norska delen av järnvägen möjliggör eldrift, kommer godstranporterna mot atlantkustens hamnar och industrier att kunna utvecklas på ett positivt sätt. Gods på järnväg är ett miljömässigt bra alternativ och om transportkorridoren i öst-västlig led fungerar på ett bra sätt så möjliggörs ytterligare miljövinster genom att kunna erbjuda vidaretransporter ut i Europa med båt. Båttransporter är också ett miljövänligare alternativ till lastbil och ger också en möjlighet att komma runt de vägburna godstransportproblemen (transportinfarkter) på kontinenten som blivit värre med åren.

3. Generellt ger kollektiva transportlösningar mindre miljöemissioner än individuella färdmedel. De positiva miljöeffekter vi kalkylerar med är framförallt den minskning av resandet med bil som torde uppstå genom en väl fungerande tågtrafik över Kölen. Elförsörjningen är här en viktig faktor för att även persontågstrafiken ska kunna utvecklas positivt. Vid gränsen i Storlien passerar varje år minst 200.000 personbilar (motsvarande ca 400.000 personer). Varje minskning av denna stora volym betraktar vi som en miljövinst.

Projektets arbete med jämställdhet/likestilling

Den totala långsiktiga nyttan av projektet är allmän och anses bli lika både för man och kvinna oavsett ursprung. Resurserna blir med en resultatkoppling därmed också till en jämn solidarisk nytta.

Projektets arbete för etnisk mångfald/integration

Projektet kommer att leda till förbättrade kommunikationer och infrastruktur och detta kommer i sin tur att främja en ökad mångfald och integration.

Tid- och aktivitetsplan

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum
Rekruttere prosjektleder	2012-01-26	2012-03-30
Etablere den nye grenseoverskridende foreningen, Elbanen STS	2012-01-01	2012-02-28
Informere om, og utvikle den nye grenseoverskridende foreningen	2012-02-01	2014-08-31
Utarbeide et strateginotat som klargjør foreningens mål og begrunnelse	2012-02-01	2012-04-30
Vise hvilke merverdier et høgt tempo med elektrifisering vil få	2012-02-01	2013-02-28
Bistå kring planärenden för en elektrifisering	2012-02-01	2014-08-31
Arbeide for en langsiktig finansieringsløsning av elektrifiseringen	2012-02-01	2014-08-31
Arbeide for realisering av de svenske og norske "Möjlighetsstudier"	2012-02-01	2014-08-31
Skape merverdi med NECL, Green Highway, Midtnordenkomiteen mfl	2012-04-01	2014-08-31
Informasjonsmøter og seminar. Samarbeid med <i>Nyheter och information Över gränsen</i>	2012-05-01	2014-06-30
Planläggning av fortsatt verksamhet och användning av resultat efter projektslut	2014-02-01	2014-08-31
Prosjektutvärdering och slutredovisning/projektevaluering og regnskapsavslutning	2014-02-01	2014-08-31
Prosjektets start og slutdatum	2012-01-01	2014-08-31

Förväntat resultat av programindikatorerna för (A) Ekonomisk tillväxt eller (B) Attraktiv livsmiljö

Övergripande indikatorer	Antal vid projekt-	
	start	slut
Antal kvinnor 15- 24 år som deltar i projektet.	0	0
Antal kvinnor yngre än 15 eller äldre än 24 år som deltar i projektet.	0	15
Antal män 15- 24 år som deltar i projektet.	0	0
Antal män yngre än 15 eller äldre än 24 år som deltar i projektet.	0	30
Antal deltagande företag med kvinnligt ägande som deltar i projektaktiviteter.	0	1
Antal deltagande företag med manligt ägande som deltar i projektaktiviteter.	0	1
Antal deltagande företag med mixat ägande som deltar i projektaktiviteter.	0	1
Resultat indikatorer		
(A) Antal undanröjda upplevda gränshinder.	0	1
(A) Antal nyetablerade och vidareutvecklade gränsöverskridande kluster.	0	1

Aktivitetsindikatorer för projektet
(A) Projektet förbättrar tillgänglighet till transporter, IT nätverk och Tjänster

Opplevd grensehinder:

Transporten langs jernbanen vil fremmes ved elektrifisering.

Antal nyetablerade och vidareutvecklade gränsöverskridande kluster:

Det eksisterende klusteret som allerede finnes innen infrastruktur og kommunikasjon i Jämtland og Trøndelag vil utvikles videre.

Förväntade långsiktiga resultat och effektindikatorer

Projektet förväntas lägga grund till att järnbanan på norsk sida elektrifieras och därmed lägger grund för en positiv långsiktig regional utveckling och grunden till en mycket viktig infrastruktur i framtiden.

Förväntat gränsregionalt samarbete efter projektets slut

I och med att den nybildade föreningen (Elbanen STS) kan etableras genom projektet så förväntas en långsiktig samhandling kring infrastruktur och transportfrågor mellan Jämtland och Trøndelag långt efter att projektet avslutats.

Ekonomi

Specifisering av övriga kostnader/øvrige kostnader

Övriga kostnader	
Typ av kostnad	Kostnad SEK
Möteskostnader, seminarier	150 000
Resor, kost och logi för projektledaren, köps av STFK	54 000
Kontor, telefon, pc för projektledaren, köps av STFK	51 000
Informationsmaterial, marknadsföring	30 000
Kostnader för styrelsen	40 000
Kostnader för samverkan med NECL, Green Highway mfl	30 000
<i>Indirekta kostnader</i>	0
Summa övriga kostnader	355 000

Øvrige kostnader	
Typ av kostnad	Kostnad NOK
Møtekostnader, seminarer	150 000
Kontor, telefon, pc for prosjektleder, kjøpes av STFK	66 000
Informasjonsmateriell, markedsføring	30 000
Kostnader styret	80 000
Kostnader for samarbeid med NECL, Green Highway mfl	30 000
<i>Indirekte kostnader</i>	0
Summa øvrige kostnader	356 000

Svensk projektbudget SEK						
Faktiska kostnader	2012	2013	2014	2015	Summa SEK	%
Egen personal inkl soc avg					0	0,00 %
Externa tjänster	450 000	452 000	368 000		1 270 000	76,74 %
Lokalkostnader					0	0,00 %
Investeringar					0	0,00 %
Resor	10 000	10 000	10 000		30 000	1,81 %
Övriga kostnader	125 000	125 000	105 000		355 000	21,45 %
Summa faktiska kostnader	585 000	587 000	483 000	0	1 655 000	100,00 %
<i>Externt offentligt direktfinansierade kostnader</i>					0	0,00 %
Summa svenska projektkostnader	585 000	587 000	483 000	0	1 655 000	100,00 %
Norsk prosjektbudjett NOK						
Faktiske kostnader	2012	2013	2014	2015	Summa NOK	%
Eget personale inkl sos avg	225 000	270 000	180 000		675 000	28,97 %
Eksterne tjenester	375 000	380 000	310 000		1 065 000	45,71 %
Lokalkostnader	12 000	12 000	12 000		36 000	1,55 %
Investeringar					0	0,00 %
Reiser	66 000	66 000	66 000		198 000	8,50 %
Övriga kostnader	132 000	132 000	92 000		356 000	15,28 %
Sum faktiske kostnader	810 000	860 000	660 000	0	2 330 000	100,00 %
<i>Eksterne offentlige direkte finansierte kostnader</i>					0	0,00 %
Sum norsk prosjektkostnader	810 000	860 000	660 000	0	2 330 000	100,00 %

Svensk finansieringsplan

Offentlig finansiering						
Svensk nationell medfinansiering	2012	2013	2014	2015	Summa SEK	%
Regionförbundet Jämtlands län	265 005	265 995	219 000		750 000	45,32 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
Summa kontant finansiering	265 005	265 995	219 000	0	750 000	45,32 %
Direktfinansiering (arbete m.m.)						
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
Summa direktfinansiering	0	0	0	0	0	0,00 %
Summa svensk nationell medfinansiering	265 005	265 995	219 000	0	750 000	45,32 %
Europeiska regionala utvecklings fonden	319 995	321 005	264 000		905 000	54,68 %
EG-andel av finansiering av faktiska kostnader						54,68 %
EG-andel av offentlig finansiering						54,68 %
Summa svensk offentlig finansiering inkl EG-finansiering	585 000	587 000	483 000	0	1 655 000	100,00 %
Privat kontant finansiering						
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
Summa svensk privat medfinansiering	0	0	0	0	0	0,00 %
Total svensk finansiering	585 000	587 000	483 000	0	1 655 000	100,00 %

Norsk finansieringsplan

Offentlig finansiering						
Norsk regional medfinansiering	2012	2013	2014	2015	Summa NOK	%
Nord-Trøndelag fylkeskommune	231 255	245 530	188 215		665 000	28,54 %
Sør-Trøndelag fylkeskommune	231 255	245 530	188 215		665 000	28,54 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
Summa kontant finansiering	462 510	491 060	376 430	0	1 330 000	57,08 %
Direktfinansiering (arbeid m.m.)						
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
Summa direktfinansiering	0	0	0	0	0	0,00 %
Total norsk regional medfinansiering	462 510	491 060	376 430	0	1 330 000	57,08 %
Statliga IR-midler	347 490	368 940	283 570		1 000 000	42,92 %
IR-midler av finansiering av faktiska kostnader						42,92 %
IR-midler av offentlig finansiering						42,92 %
Summa norsk regional finansiering inkl statliga IR-midler	810 000	860 000	660 000	0	2 330 000	100,00 %
Privat kontant finansiering						
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
					0	0,00 %
Summa norsk privat medfinansiering	0	0	0	0	0	0,00 %
Summa norsk finansiering	810 000	860 000	660 000	0	2 330 000	100,00 %