

Handläggare
Monica Lundin, uppdragsledare
Maria Lundberg, utredare
AFRY

KOLL2020 - Slutrapport Följeforskning

2021-06-30

1. Grundinformation	
Projektnamn KOLL2020	Ärende-ID 20201383
Stödmottagare Region Västernorrland	Organisationsnummer 232100-0206
Projektets startdatum 2017-08-01	Projektets slutdatum 2021-09-30
Projektets totala budget, tkr 58 758	Budget för utvärdering, tkr (enligt upphandling) 671

Innehåll

1	Utvärderingens upplägg och genomförande.....	3
2	Projektförlängning	3
3	Projektlogiken.....	3
3.1	Projektets bakgrund, syfte och mål.....	3
3.2	Bedömning av projektlogik.....	5
3.3	Målgrupp för projektet.....	6
3.4	Horisontella kriterier.....	6
4	Processen.....	7
4.1	Kopplingar till ordinarie verksamhet och andra projekt.....	7
5	Public debate	8
5.1	Kommunikation i projektorganisationen och externt.....	8
6	Nyckelaktiviteter	10
6.1	WP1 - Utredning och analys.....	10
6.2	WP2 – Information och kommunikation	12
6.3	WP3 - Investeringar i infrastruktur.....	13
6.4	WP4 – Innovativ kollektivtrafik i glesbygd	14
6.5	Övrigt.....	15
6.6	Förändringar avseende planerade aktiviteter	16
6.7	Utfall och kortsiktiga resultat av aktiviteterna	17
7	Intervjuer med nyckelpersoner	17
7.1	Bedömning av projektet och återstående behov	18
8	Nyckeltal.....	24
8.1	Aktivitetsindikatorer.....	24
8.2	Projektmål.....	25
9	Budget.....	25
10	Sammanfattande kommentar och analys	26

1 Utvärderingens upplägg och genomförande

Följeforskningsuppdraget inleddes i december 2017 och har därefter skett löpande enligt Tillväxtverkets riktlinjer och rekommendationer för utvärdering av extern aktör.

Utvärderaren har medverkat vid projektets styrgruppsmöten, fungerat som bollplank och medverkat vid planering, genomförande och dokumentation av tre kunskapsseminarier och en utvärderingsworkshop, samt arbetat med uppföljning av projektmål.

Utvärderaren har gått igenom projektdokumentation på det digitala samarbetsrummet för projektet, så som styrande dokument och minnesanteckningar från möten. Därtill har utvärderaren tagit del av resultaten av de utredningar och analyser som genomförts inom projektet och projektinformation som förmedlats via externa kanaler.

Utvärderaren har rapporterat skriftligt till projektet varje tertiäl: fylliga lägesrapporter varje helår och mer kortfattade rapporteringar tertialen däremellan.

Under hösten 2020 initierade följeforskningen dialog kring planering för tillvaratagande av projektresultat och i början av 2021 togs ett förslag till resultatspridning och implementering fram i samverkan med projektledningen och delades med styrgruppen.

Under försommaren 2021 har intervjuer med nyckelpersoner inom länets kollektivtrafik genomförts med fokus på deras uppfattning och bedömning av projektet, vad som är viktigt framåt för att uppnå långsiktiga resultat samt vilka återstående behov som finns. Resultaten av intervjuerna redovisas i kapitel 7.

2 Projektförlängning

Coronapandemin har påverkat projektet sedan början av 2020. Dels har projektpersonal satts att arbeta med andra saker, dels har vissa aktiviteter inte kunnat genomföras på grund av de rekommendationer som Folkhälsomyndigheten beslutat. Utifrån detta ansökte projektet i november 2020 om projektförlängning för att hinna slutföra projektets aktiviteter. Tillväxtverket beslutade i december att bevilja förlängningen. Aktivitetsperiod för projektet blir därmed 1 augusti 2017 – 30 juni 2021. Avslutsperioden blir 1 juli 2021 – 30 september 2021.

Till följd av projektförlängningen förlängdes även följeforskningsuppdraget.

3 Projektlogiken

I detta avsnitt beskrivs kortfattat projektets bakgrund, syfte och mål samt bedömning av hur projektets aktiviteter svarar mot dess syfte och mål.

3.1 Projektets bakgrund, syfte och mål

3.1.1 Bakgrund

I den analys av regionalt tillväxtarbete i norra Sverige, Norge och Finland som OECD har genomfört lyfts effektiv och tillgänglig kollektivtrafik fram som en av de viktigaste tillväxtfaktorerna. Västernorrlands län hade år 2015 (innan projektstart) en relativt låg kollektivtrafikandel och det finns stor potential att öka resandet i kollektivtrafiken och dess bidrag till hållbar regional tillväxt i länet. I Västernorrland har regionen och kommunerna kraftigt ökat satsningarna på den regionala kollektivtrafiken, exempelvis finansierar regionen den relativt nya regionala tågtrafiken i norra Sverige inom ramen

för Norrtågssystemet sedan 2012. I tillägg har kommunerna och regionen 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.

Mot bakgrund av den nya regionala tågtrafiken, har det funnits ett behov av att utreda den regionala busstrafikens linjeläggning 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 reskortslösningar kan projektägaren göra buss- och tågtrafiken mer tillgänglig och attraktiv.

I Västernorrland hade kostnaderna för sjukresor ökat under en längre tid. Resor med taxi stod för en stor del av denna kostnadsökning. En studie av tillgängligheten i kollektivtrafiken i Västernorrland från år 2016, visade på betydande förbättringspotential när det gäller att underlätta för funktionshindrade att nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Bättre information till resenären, högre standard och tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade på hållplatserna längs de regionala stomlinjerna (E4, E14, väg 90 och andra prioriterade stråk), busstationen i Örnsköldsvik och viktiga besöksmål såsom länets tre sjukhus bedömdes kunna möjliggöra för fler att nyttja den allmänna regionala kollektivtrafiken.

Den allmänna kollektivtrafiken har varit dåligt utbyggd i landsbygdsområden. Det har funnits ett behov av att pröva nya trafiklösningar på landsbygden och öka potentialen för ökad samordning mellan särskild och allmän kollektivtrafik.

3.1.2 Syfte

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

1. Utredningar och analyser
2. Information, marknadsföring och mobility management
3. Infrastrukturinvesteringar i busshållplatser och bytespunkter
4. Tillgängliga biljett- och reskortslösningar samt
5. Pilotförsök med en ny transportlösning på landsbygd

3.1.3 Mål

Projektets mål är att:

- Fler resor utförs med den allmänna regionala kollektivtrafiken 2019*
- Antalet enkelresor har ökat 2019*
- En större andel resor utförs med den allmänna kollektivtrafiken 2019*
- Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade transportarbetet ökar/har ökat 2019*
- Ökad fysisk och regional tillgänglighet i länet.
 - Personer med funktionshinder kan resa med den allmänna kollektivtrafiken i högre utsträckning än tidigare
 - Personer med funktionshinder upplever sig ha fler och bättre möjligheter att resa med den regionala buss- och tågtrafiken 2020*
 - Minskat beroende av särskild kollektivtrafik i taxi
 - Det genomsnittliga antalet sjukresor i taxi per invånare och år är lägre 2019*

- Optimerad kollektivtrafik med fler resenärer i befintlig trafik

*Jämfört med 2015

3.2 Bedömning av projektlogik

Projektlogiken bedöms ha varit god, men mot slutet av projektet har det blivit tydligt att projektet har ett mer långsiktigt fokus än vad tidsaspekten i projektmålen visar. Dels har pandemin och resursfrågor påverkat tidplanen för projektets aktiviteter, dels har det under projektets gång blivit tydligt att denna typ av utvecklingsprocesser tar tid. Det har inte varit givet vid projektstart vilka utredningar och aktiviteter som ska genomföras, utan det är något som successivt under projektets gång har utkristalliserats utifrån de kunskapsunderlag som tagits fram och utifrån de diskussioner som förts mellan aktörerna.

Projektets aktiviteter har syftat till att skapa ett effektivt och tillgänglighetsanpassat stomlinjenät med buss och tåg samt standardhöjning/tillgänglighetsanpassning av busstationen i Örnsköldsvik och viktiga besöksmål såsom länets tre sjukhus, vilka hör till länets mest besökta målpunkter. Här finns mycket god koppling till de aktiviteter som genomförts i projektet i form av utredningar som exempelvis linjenätsanalys, stationslägesanalys, tillgänglighetsanalys och hållplatshandbok, samt i form av fysiska åtgärder som ombyggnad av hållplatser och förbättrad tillgänglighet vid Sollefteå sjukhus samt till Örnsköldsviks sjukhus.

Aktiviteter för att upplysning och marknadsföring ska utformas från aktuella kunskaper om befolkningens resvanor och behov har ingått i projektet, liksom utveckling av nya biljett- och reskortslösningar. Här bedöms det ha varit svårt att få till god tidssynkning mellan de kunskapsunderlag som tagits fram i projektet om resvaror, till exempel resvaneundersökning och mobildataanalys och utvecklingen av marknadsföringskampanjen. Marknadsföringskampanjen togs fram i slutet av 2019 och början av 2020, medan resvaneundersökningen pågick till slutet av februari och sammanställning och analys av den blev framflyttat till hösten 2020 – våren 2021 och mobildataanalysen till våren 2020 – hösten 2020.

Sammantaget bedöms aktiviteterna i projektet bidra till att på olika sätt göra kollektivtrafiken mer relevant, effektiv, tillgänglig och attraktiv för fler grupper i samhället. De aktiviteter som har ingått i projektet bedöms vara väl i linje med projektmålen avseende ökat resande med den allmänna regionala kollektivtrafiken, att större andel av resorna ska kunna göras med den allmänna kollektivtrafiken, att kollektivtrafikens marknadsandel ska få bättre förutsättningar att öka och att personer med funktionsvariation ska få bättre möjligheter att nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

Att vissa aktiviteter i projektet blivit försenade har dock gjort att de inte hunnit ge effekt på projektmålen om ökat kollektivt resande till år 2019. Exempelvis var den regionala linjenätsanalysen ursprungligen planerad att genomföras augusti-november 2018. Linjenätsanalysen har blivit senarelagd i omgångar och slutrapporterades under våren 2021. Dock kommer analysen sannolikt kunna bidra till positiva effekter på det kollektiva resandet på längre sikt.

Även införandet av nya biljett- och reskortslösningar har successivt blivit senarelagt och inte riktigt gått i mål under projektet, vilket inneburit att det inte hunnit bidra till uppfyllelse av projektmålen om fler och ökad andel kollektiva resor 2019. Med det utvecklingsarbete som skett i projektet har man kommit en bra bit på väg i arbetet

med att kunna erbjuda digitala biljetter och om arbetet fortsätter/färdigställs efter projektets slut bedöms detta leda till fler och ökad andel kollektiva resor på sikt.

Aktiviteterna i projektet kan också bidra positivt till målet avseende optimerad kollektivtrafik med fler resenärer i befintlig trafik. Den del av det förväntade resultatet vid projektavslut som handlar om att intäkterna från kollektivtrafiken stiger mer än utgifterna (förbättrad självfinansieringsgrad), har dock inte uppnåtts.

Självfinansieringsgraden för den linjelagda busstrafiken i länet har sedan 2015 minskat successivt från 23,7 procent till 20,4 procent år 2019. (Siffran för 2020 är så påverkad av Coronapandemin att den inte bedöms som relevant som utvärderingsgrund).

Trafikkostnaderna har ökat betydligt under perioden. Intäkterna har trots ökat resande legat på en relativt konstant nivå, vilket hänger samman med att flera kommuner infört avgiftsfria eller kraftigt subventionerade produkter. Sannolikt finns positiva effekter att uppnå framåt, baserat på de utredningar och samarbete som skett i projektet. Det är då en stor fördel att man i länet kan enas om en målbild för kollektivtrafiken och en strategi kring avgiftsfria produkter, eftersom många resor sker över kommungränserna.

Frågan om avgiftsfri kollektivtrafik, kostnadseffektivisering och intäktsoptimering har lyfts på seminarier anordnade av projektet under 2019 och 2020. Den berörs också i den samhällsekonomiska analysen av ökat resande med kollektivtrafiken, som genomförts inom projektet och presenterades i februari 2020.

Analysen av de samhällsekonomiska effekterna i relation till kostnaderna visar att kollektivtrafiken sannolikt ger mer tillbaka till samhället än de skattemedel som årligen satsas på trafiken och att ökad fysisk aktivitet och minskade koldioxidutsläpp är de största nyttorna av kollektivtrafiken. Analysen visar också på potentialen för ökat kollektivt resande av olika åtgärder, vilken stödjer relevansen av de åtgärder som har ingått i KOLL2020. Analysen visar att en resandeökning med 50 procent i länet bedöms vara realistiskt genom en satsning på ökat utbud i kombination med en förändring av linjenätet. Vidare antas att en sådan satsning skulle innebära en årlig nettokostnadsökning på 70 - 100 procent.

3.3 Målgrupp för projektet

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

Sekundära målgrupper är arbetsgivare, asylboenden, besöksnäring, utbildningsinstanser, tjänstemän och beslutsfattare regionalt och kommunalt.

3.4 Horisontella kriterier

KOLL2020 bedöms bidra positivt till samtliga tre horisontella kriterier, "Bättre miljö", "Lika möjligheter och icke-diskriminering" och "Jämställdhet".

Bättre miljö blir en effekt när fler väljer kollektivt resande istället för egen bil, vilket är projektets mål. Projektet ser det som en långsiktig utvecklingsprocess att främja ett mer hållbart och miljövänligt resande. År 2020 och första halvåret av 2021 har generellt påverkas i hög grad av pandemin. Människor har varit tvungna att välja bort kollektivtrafiken, vilket är negativt för miljö och klimat. Å andra sidan har resandet minskat totalt sett. Under 2020 - 2021 har en bränsleutredning med fokus på hållbara bränslen för kollektivtrafiken genomförts, vilket också kan bidra till bättre miljö.

Lika möjligheter och icke-diskriminering bidrar projektet till genom att arbeta med att öka såväl fysisk, social som geografisk tillgänglighet och därmed förbättra förutsättningarna för en större bredd av grupper att nyttja kollektivtrafiken. Ombyggnationen Sollefteå sjukhus med förbättrad kollektivtrafikanslutning som färdigställts inom projektet under 2020 är något som bidrar till lika möjligheter och icke-diskriminering. Detsamma gäller de hållplatser som Trafikverket byggt om och tillgänglighetsanpassat inom ramen för projektet. Även tillgänglighetsanalysen och arbetet som genomförts kring hållplatsriktlinjer bedöms på sikt bidra till lika möjligheter och icke-diskriminering, trygghet och jämlikhet.

Rätt utformad så kan ökad tillgänglighet även bidra till det tredje horisontella kriteriet "Jämställdhet". Infrastrukturen är idag främst anpassad för tillgänglighet med bil. Generellt svarar män för 60 procent av persontrafikarbetet med bil. Kvinnor svarar generellt för 60 procent av persontrafikarbetet med buss respektive för 55 procent av persontrafikarbetet med tåg, varför projektets åtgärder bedöms bidra positivt till ett jämställt transportsystem. En mer effektiv och attraktiv regional kollektivtrafik förbättrar såväl kvinnors som mäns möjligheter att nå kompletterande arbetsmarknader. Den resvaneundersökning (RVU) som tas fram av projektet ger könsuppdelad statistik och därmed ett bra underlag för att beakta kvinnors och mäns behov vid utformning och utveckling av kollektivtrafiken.

De filmer om kollektivtrafiken i länet som tagits fram inom projektet i marknadskommunikationssyfte har gjorts med ett tydligt jämställdhetsperspektiv, exempelvis genom att personerna som medverkar i filmerna ska spegla samhället, med mångfald avseende etniskt ursprung, kvinnor, män och olika åldrar. Även planeringen av marknadsföringskampanj har gjorts med ett jämställdhetsperspektiv.

4 Processen

4.1 Kopplingar till ordinarie verksamhet och andra projekt

Projektet har sitt ursprung i och har utgått från tidigare och pågående projekt och samverkansgrupper som exempelvis Bästa resan, Transportlösningar i glesbygd, Mittstråket och Hållbara resor.

Projektet utgår bland annat från nationell och regional transportplan, regionala utvecklingsstrategin (RUS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. De utredningar och analyser som genomförts i projektet är också ett viktigt underlag för kommande trafikupphandlingar.

KOLL2020 bidrar till och underlättar genomförandet av prioriteringar i den regionala transportplanen. Genom att berörda parter (kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna, Region Västernorrland, Trafikverket och näringslivsaktörer) kunnat samverka inom projektet och samordna fler åtgärder i en organisation, har det regionala utvecklingsarbetet underlättats.

Exempelvis har resultaten av den inom projektet genomförda tillgänglighetsanalysen använts som underlag för diskussion kring hur tillgänglighetsmålen i Trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås. Dataunderlaget kan användas som ett underlag för investeringsplaner även på kommunal nivå samt som underlag för fortsatta utredningar kring tillgänglighet. En utredning av hållplatsriktlinjer som genomförts i projektet under våren 2021 är också kopplad till Vägar och gators utformning (VGU) och Trafikförsörjningsprogrammet.

Projektledaren ser att kommunalförbundet borde äga denna process, och verka för det fortsatta arbetet med tillgänglighetsanpassning av länets kollektivtrafik.

5 Public debate

5.1 Kommunikation i projektorganisationen och externt

- Intern kommunikation har skett bland annat med hjälp av ett digitalt projektrum, även kallat Samarbetsrum. Dokumenten i samarbetsrummet är ordnade enligt en tydlig struktur med undermappar för exempelvis de olika insatsområdena i projektet och olika mötesgruppering. Genom samarbetsrummet har det möjliggjorts för projektaktörer att uppdatera sig kring vad som händer i projektet. Slutrapporter för de utredningar som genomförts i projektet kommer även att läggas upp på DinTurs hemsida, så att de finns tillgängliga även när projektet avslutats.
- Extern projektkommunikation har skett via projektets webbsida och Facebook-sida. Via Facebooksidan har projektaktiviteter och/eller andra nyheter med bäring på projektets verksamhet och mål kommunicerats löpande.
- Extern kommunikation via befintliga kanaler, har skett främst via Din Tur.
- Kommunikationsinsatserna har koordinerats genom Kollektivtrafikmyndigheten i insatsområdet för Information, marknadsföring och mobility management (WP2). Specifika kommunikationsplaner för WP4 och Sjukreseservice har tagits fram.
- Projektet arbetar med skyltning av EU:s medfinansiering enligt krav och riktlinjer. Bland annat har dekalerna med EU-logga etc. satts upp vid de ombyggda hållplatserna. Vid Sollefteå sjukhus har det satts upp en större plåtskylt som visar att projektet är delfinansierat av EU:s regionala utvecklingsfond.

Projektets styrgrupp, bestående av politiker i länet, har haft möten fyra gånger per år. På styrgruppsmötena har projektledaren presenterat projektläget och tillfälle givits till inspel, diskussion och beslutspunkter.

Därtill har projektet haft ett arbetsutskott bestående av tjänstemän, som har haft möten som regel kvartalsvis.

Projektet har även haft ett antal arbetsgrupper som ansvarat för olika delinsatser i projektet. Arbetsgrupperna har drivits av någon av projektets projektledare och bestått av representanter för de organisationer som är delaktiga i insatsen. Även andra organisationer har bjudits in och kunnat delta utifrån intresse och kunskap. Arbetsgrupperna har träffats utifrån behov. Projektpartners har getts möjlighet att komma med synpunkter via arbetsgrupp eller genom att ta del av dokumentation som lagts upp i samarbetsrummet.

Lärande har skett genom informationsspridning av resultaten i olika forum, möten och seminarier med andra regioner som arbetar med liknande frågor och utvecklingsinsatser, seminarier som vänder sig till politiker och tjänstemän i länet och i grannlänerna samt trafikoperatörer och genom att projektet valt att handla upp extern utvärderare.

Ytterligare exempel på forum för kommunikation och samverkan som projektet har medverkat i är:

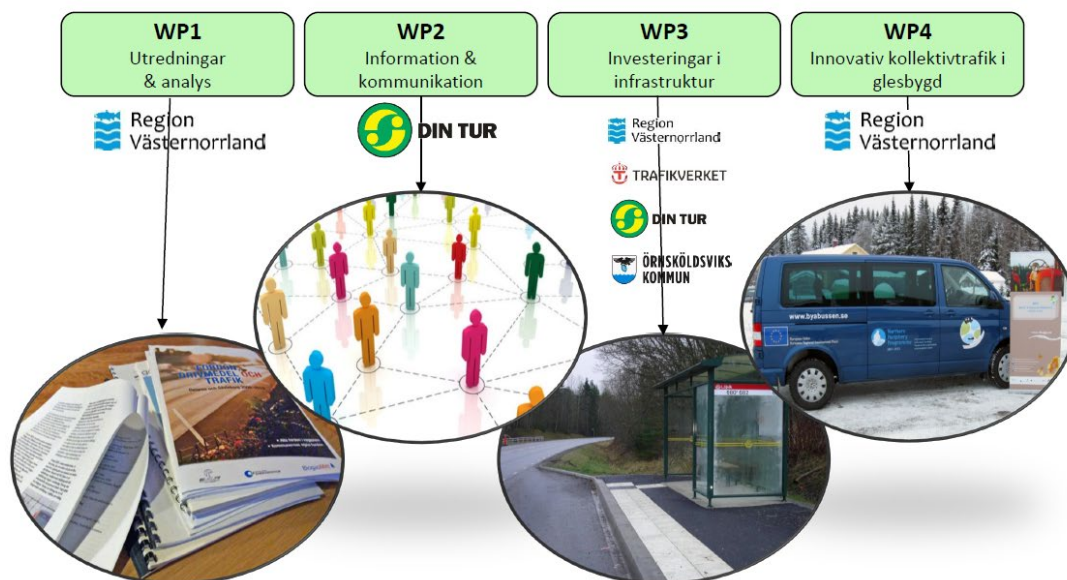
- utvecklingen av Trafikförsörjningsprogrammet med bl.a. förslag kring bytespunkter, stråk och tillgänglighet
- arbetsgruppen för persontrafiksfärja mellan Alnö och Sundsvall
- Elbuss-seminarium i Östersund
- Tillgänglighetsdagarna i Linköping
- Utställning i samband med Landsbygdsriksdagen i Örnsköldsvik
- Transportforum
- Arena för samhällsplanering och resande.
- Tidningsbilaga om projektet till hushåll i länet, oktober 2020.
- Svensk kollektivtrafiks nätverk kring tillgänglighet, där bland annat hållplatsriktlinjer diskuterats.
- Din Turs samverkansgrupp, där projektet har brukat medverka (har inte varit aktiv under 2020 - 2021. Projektledaren för Koll2020 har uttryckt behov av att upprätthålla detta eller liknande forum.)

Kommunikation är en betydande del av projektlogiken, dels genom att det handlar om att förbättra och utveckla kommunikationen med resenärerna och därigenom öka det kollektiva resandet, dels genom att god kommunikation mellan projektets olika aktörer och externa intressenter är centralt för att samverkan kring åtgärder ska fungera effektivt.

6 Nyckelaktiviteter

Nedan redogörs för de aktiviteter som projektet genomfört.

Projektet innefattar fyra insatsområden, så kallade WP (Work Package).



<u>WP1 har innefattat:</u>	<u>WP2 har innefattat:</u>	<u>WP3 har innefattat:</u>	<u>WP4 har innefattat:</u>	<u>Övrigt</u>
- Tillgänglighetsanalys - Sjukreseservice (central bedömningsfunktion) - RVU, regional stationslägesanalys, linjenätsanalys, Uppföljning från räls till resande - Samhällsekonomisk utvärdering av kollektivtrafik (annan finansiering) - Mobildataanalys - Bränsleutredning - Hållplatsutredning-/handbok - Trafikanalys Birsta	- ny hemsida med ny reseplanerare - varumärkesstrategi och marknadsföringskampanj - utveckling av kundrespons-systemet - utveckling av nya funktioner i DinTur-appen, till exempel realtid och Digitalt företagskonto - Tidningsbilaga om projektet i dagspress	- Ny bussgata i Örnsköldsvik - optiska läsare i länets bussar för att kunna införa digitala biljetter. - Ombyggnad av 27 hållplatser längs E14, E4 och Rv90 - Ombyggnad av sjukhusentrén vid Sollefteå sjukhus - Digitala informations-tavlor	- Inventering av goda exempel och förutsättningsanalys - Pilot Världsarvsbussen med inriktning på besöksnäring - Pilottrafik i Nordingrå-området - Utredning av kollektivtrafik i glesbygd i Sollefteå respektive Ånge	- Kunskapsseminarier - Utvärderingsseminarium Världsarvsbussen - Digitala seminarier - Dialogmöten med kommuner - Medverkan vid Åtgärdsvalsstudier - Studiebesök

Figur 1: Översikt av projekt KOLL2020:s insatsområden (WP) och aktiviteter.

6.1 WP1 - Utredning och analys

6.1.1 Tillgänglighetsanalys

Den tillgänglighetsanalys som genomfördes i projektet under 2018 (Tillgänglighetsanalys KOLL2020, Rapport 2018-12-10) har använts som kunskapsunderlag för fortsatta diskussioner med olika aktörer kring tillgänglighetsfrågorna. Exempelvis presenterades analysen på forumet Arena för

samhällsplanering och resande den 21 februari 2019 samt på kunskapsseminariet om Hållbar kollektivtrafik den 22 maj 2019.

6.1.2 Sjukreseservice

Sjukreseservice togs i drift sedan 2 september 2019. Fortsatt arbete med sjukreseservice (avtal och upplägg) gjordes under våren 2020.

6.1.3 Regional resvaneundersökning (data)

Undersökningen inleddes under 2019 och avslutades i februari 2020.

6.1.4 Uppföljning från räls till resande, Sammanställning och analys av RVU, regional stationslägesanalys och linjenätsanalys

Upphandlingsunderlag för de fyra utredningarna arbetades fram under våren 2020 och gick ut till ramavtalsleverantörer under sommaren 2020. Samtliga fyra utredningarna tilldelades Ramböll. Förslag till slutrapporter i de fyra utredningarna skickades ut på remiss under kvartal 1, 2021 och den 20 maj hölls en digital workshop kring de fyra utredningarna. En sak som framkom i diskussionerna på workshopen var att aktörerna i länet behöver enas om målbilden för kollektivtrafiken för att sedan kunna börja fylla på detaljerna.

6.1.5 Samhällsekonomisk utvärdering av kollektivtrafik (annan finansiering)

Analysen är inte finansierad av Koll2020 men ingår som en aktivitet i projektet. Rapporten redogör för vilka samhällseffekter som uppnås av ett ökat kollektivt resande. Rapporten är avsedd som ett politiskt diskussionsunderlag.

- Trivector levererade en reviderad rapport i februari 2020
- Övergripande presentation genomfördes på Arena S&R den 20 februari
- Officiell presentation 27 februari på Regionens hus i Härnösand.

6.1.6 Mobildataanalys

Analysen har genomförts av Telia under 2020. Kommunerna och DinTur fick lämna önskemål på relationer som skulle ingå. Det handlar om närmare 100 relationer i länet.

Mobildataanalysen kartlägger personrörelser till vissa målpunkter eller mellan vissa punkter. Rörelser visas på timbasis. Telia bearbetar siffrorna så att underlaget ska vara representativt för hela befolkningen.

Alla projektparter har fått en inloggning till en portal i vilken det gick att se hela analysen.

6.1.7 Bränsleutredning för länets busstrafik

Utredningen som inleddes i slutet av 2020 och genomförts av Sweco innehåller:

- Genomlysning av alla tillgängliga drivmedel inklusive fordonsutbud, infrastrukturkrav, vinteregenskaper etc.
- Elbussutredning på utvalda delar av länets busstrafik
- Förslag på helhetsupplägg gällande framtidens drivmedel för länets busstrafik
- Analys och rekommendationer

Den 29 juni 2021 hölls ett seminarium kring bränsleutredningen.

6.1.8 Hållplatsutredning-/handbok

Utredningen som inleddes i februari 2021 och genomförs av Ramboll innehåller:

- Kartläggning av befintliga dokument och goda exempel
- Processupplägg för att ta fram ambitionsnivå för hållplatsstandarder
- Framskrivande av förslag till hållplatsriktlinjer och strategi

Utredning ska presenteras på ett digitalt seminarium den 15 september 2021.

6.1.9 Trafikanalys Birsta

Utredningen, som genomförs av Ramboll, inleddes i maj 2021 och presenteras på ett digitalt seminarium den 15 september 2021.

6.2 WP2 – Information och kommunikation

6.2.1 Ny hemsida

Arbete med ny webbsida pågick under 2018. Den nya webbsidan driftsattes i början av 2019.

6.2.2 Ny varumärkesstrategi

En ny varumärkesstrategi togs fram under 2019. Bland annat genomfördes fokusgruppsmöten med bussförare respektive DinTurs ledning under våren 2019. Beslut om den nya varumärkesplattformen togs i direktionen i december 2019.

6.2.3 Informations-/mobility management kampanj

Filmer med information om Din Turs produkter anpassade för sociala medier producerades under hösten 2019.

Arbetsgruppen för WP2 har därefter jobbat vidare med varumärkesplanen och dess aktiviteter. En bred kampanj har planerats som riktar sig till resenärer och potentiella bussresenärer i Västernorrland. Kampanjen har pausats i väntan på att pandemin klingar av.

6.2.4 Kartor i reseplaneraren

Kartor i reseplaneraren har utvecklats under 2019. I början av 2020 gjordes justeringar av dessa inför slutgodkännande.

6.2.5 Digitala biljetter och reskortslösningar

Digitalt företagskonto: Grundfunktionerna för den nya biljettlösningen har tagits fram under 2018 - 2021. Färdigställande och införande har blivit försenat på grund av sjukskrivning och IT-systembrister.

Anpassning av funktionen digitala färdbevis så den kan implementeras i Region Västernorrlands system för fysiska och digitala kallelser har initierats i projektet. Processen har pausats på grund av resursbrist.

6.2.6 Kundsynpunkter/Responssystem

Under 2018 gjordes en förstudie med behovsanalys och omvärldsbevakning med avseende på möjligheten att ta fram ett utvecklat system för arbete med kundsynpunkter.

Konsultföretaget Sweco upphandlades för att analysera kundresponssystemet med syfte att leda till en utvecklingsplan. I februari 2020 hölls en inledande workshop gällande hur kommunalförbundet ska jobba med kundsynpunkter. Därefter har konsult upphandlats för att bygga systemet i Microsoft Dynamics, vilket pågått under 2020. Systemet har sluttestats i början av 2021 och därefter lyfts in i driftmiljön. När integrationerna till Malmator och Trafikdata är klara kan man börja använda systemet. Det som då återstår är integrationen till ekonomisystemet men där måste Myndighetens övergång till Sundsvall inväntas gällande ekonomifunktionerna.

6.2.7 Realtid i app

Realtid i alla skyltar i länet togs i drift vid årsskiftet 2019/2020. Realtid i skyltar ingår inte i projektet, men har varit en förutsättning för att kunna få in realtiden i appen. Arbetet med utveckling av realtid i appen har pågått under 2020. I likhet med det digitala företagskontot finns grundfunktionen för realtid i appen framme, med färdigställande och införande av lösningen har blivit försenat på grund av IT-systembrister.

6.2.8 Tidningsbilaga

Åtta sidor Tabloidformat gick ut i dagspress i länet i slutet av oktober. Tidningsbilagan innehöll bland annat information om infrastrukturinvesteringar, glesbygdsaktiviteter och DinTur kundcenter i Ånge

6.2.9 Inventering av hållplatsskyltar och hållplatsmärkning

Under 2018 genomfördes en Inventering av hållplatsskyltar.

Efter att de analoga tidtabellerna på hållplatserna tagits bort försvann hållplatsnamnen. Detta har medfört att det kan vara svårt för resenärerna att veta om de står vid rätt hållplats.

En första etapp av hållplatsmärkning har finansierats av projektet.

6.3 WP3 - Investeringar i infrastruktur

6.3.1 Ny bussgata i Örnköldsvik

Ny bussgata i Örnköldsvik färdigställdes under 2018, som en del av KOLL2020. Därigenom kan såväl stadsbussar som landsortstrafik passera sjukhuset, som är en viktig målpunkt och en stor arbetsplats.

6.3.2 Optiska läsare

Optiska läsare har under 2019 installerats i länets alla bussar för att kunna införa digitala biljetter. Test av om 4G-routrar kunde förbättra funktionen av de optiska läsarna gjordes i början av 2020 i vissa bussar. Test av 4G-routrarna visade dock inte på någon betydande förbättring.

6.3.3 Busshållplatser

Projektet har upphandlat Sweco Civil AB för busshållplatsinventering, projektering och byggplatsuppföljning. Skrivbordsinventering av cirka 150 befintliga och 20 nya platser har genomförts. Cirka 45 hållplatser längs E14, E4 och Rv90 rekommenderades av Sweco att byggas om med medel från KOLL2020.

Projektering av hållplatser påbörjades hösten 2018. Produktion skedde barmarksperioden 2019 och 2020. Trafikverkets ombyggnation av 27 hållplatser färdigställdes sommaren 2020.

6.3.4 Ombyggnation av Sollefteå sjukhusentré

Regionfastigheter lade i juni 2019 ut en upphandling av ombyggnation av Sollefteå sjukhusentré. Ombyggnationen, som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik, har projekterats av Sweco. Byggnationen inleddes hösten 2019 och färdigställdes sommaren 2020.

6.3.5 Digitala infotavlor

Planering pågår för inköp och montering av digitala infotavlor i Region Västernorrlands lokaler.

6.4 WP4 – Innovativ kollektivtrafik i glesbygd

6.4.1 Investering av goda exempel och förutsättningsanalys

Projektet har gjort en inventering av goda exempel.

Tre möjliga områden för pilotförsöket identifierades:

- Nordvästra Sollefteå
- Lugnvik
- Nordingrå

Statistikunderlag togs avseende:

- Befolkning fördelat på kilometerrutor
- Resande med allmän kollektivtrafik
- Resande med särskild kollektivtrafik

Nordingrå utsågs till pilotområde enligt beslut på styrgruppsmöte 25 september 2018.

6.4.2 Pilottest riktat till invånare i Nordingrå

Testperiod för innovativ kollektivtrafik i glesbygd, riktad till invånare, startade i augusti 2019 i Nordingråområdet. Testperioden sträckte sig till juni 2020.

Planerade marknadsföringsaktiviteter hösten 2019 kopplat till testtrafiken blev inte av på grund av sjukdom. Dessa skedde istället i januari 2020, så som utskick av tidtabell och informationsdag i Nordingrå med många bra dialoger.

Trots pandemin så hade vissa turer ett relativt bra resandeunderlag, men i övrigt var det lågt resandeantal.

6.4.3 Världsarvsbussen med inriktning på besöksnäringen

Test med den så kallade Världsarvsbussen, med inriktning på besöksnäringens behov genomfördes juni – aug 2019. Testtrafiken med Världsarvsbussen har uppmärksamats i media och fått många positiva reaktioner.

Utvärdering av testet har gjordes med hjälp av följeforskningen under hösten 2019, baserat på resedata, intervjuer med bussförare och webbenkät till turismaktörer.

Utvärderingsworkshop med gott deltagande genomfördes på Hotell Högkusten den 15 oktober. Överlag har det varit positiv feedback på trafiken.

Höga Kusten Turism hade i början av 2020 intentioner att driva Världsarvbussen-konceptet vidare. Finansieringen av sommartrafik 2020 var nästan klar. Det blev dock ingen sommartrafik under 2020 på grund av covid-19.

Satsningen på Världsarvbussen som gjordes 2019 har emellertid lett till att berörda aktörer i området nu arbetar vidare med hållbara transportlösningar för besöksnäringen.

6.4.4 Utredning om kollektivtrafik i glesbygd i Sollefteå respektive Ånge
Två glesbygdsutredningar startades upp i slutet av 2020, som ett komplement till aktiviteterna i WP4. Den ena avser Ånge och har genomförts av DRT/Trivector. Den andra avser Sollefteå och har genomförts av Ramboll.

Den 16 mars 2021 hölls digitalt seminarium kring de två utredningarna, där totalt ca 60 personer deltog. En reflektion efter seminariet är att det blev en tydlig och greppbar koppling till länet, vilket gav stort engagemang. Detta är något som märkts även på andra seminarier i KOLL2020.



6.5 Övrigt

6.5.1 Kunskapsseminarier

Projektet har under våren 2019 genomfört tre kostnadsfria kunskapsseminariedagar i Sundsvall för politiker och tjänstemän, från både den offentliga sektorn och näringsliv.

- Den 13 mars på temat från kollektivtrafik till mobilitet, cirka 40 deltagare.
- Den 11 april på temat Ökat kollektivt resande med kundfokus, cirka 45 deltagare
- Den 22 maj på temat En hållbar kollektivtrafik, cirka 50 deltagare.

Responsen har varit mycket positiv. Exempel på synpunkter vid summering och avslut av seminarieserien: *"Som politiker tycker jag att det är bra att samlas olika aktörer, sitta ned tillsammans och samtala. "Tycker att det varit jättebra att som operatörer vara med på de kunskapsseminarier som ordnats av KOLL2020 under våren. Fortsätt med detta, det är jättebra."*

6.5.2 Dialogmöten med kommuner

Projektet har erbjudit dialogmöten gällande strategisk utveckling av kollektivtrafik med länets kommuner. Dialogmöten har under 2019 genomförts med Sundsvall-Timrå kommuner (2019-01-18), Sollefteå kommun (2019-02-07) och Ånge kommun (2019-02-15). Detta har varit ett sätt att möta upp behov från kommunerna att få hjälp att titta på kollektivtrafiken i kommunen. Dialogerna har landat i att det skulle behövas resurser inför kommande trafikavtal för att hitta ett bättre, modernare upplägg för kollektivtrafiken. Idag går mycket trafik i glesbygd med litet nyttjande. Det skulle behövas en specifik satsning där man med trafikplanerarkompetens studerar detta. RVU och Linjenätsanalysen kommer att bidra med input till ett sådant arbete.

6.5.3 Medverkan vid Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

Projektet har bidragit med underlag till diskussionerna vid två åtgärdsvalsstudier som gjordes i början av 2019 - ÅVS Matfors-Vattjom och ÅVS Mörtal-Gallsäter. Projektet har även medverkat vid två workshops för en ÅVS avseende besöksnäringen i länet, och där bidragit med input exempelvis avseende den så kallade Världsbussens.

6.5.4 Studiebesök

En studieresa med 10 deltagare genomfördes i november till Göteborg. Temat var elektrifiering, stadstrafik samt stadsutveckling. Resan blev lyckad och gav bra kontakter och bra kunskap för länets fortsatta kollektivtrafikutveckling.

Ytterligare studieresor som diskuterats, men som inte kunnat genomföras på grund av Covid-19:

- Region Gävleborg våren 2020 avseende organisation/strategi, trafikutbud, infrastruktur.
- Trondheim – fossilfri kollektivtrafik (AtB, Trøndelag FK, Trondheim kommune). Kontakt har togs under 2020 med Trondheim.
- Studieresa för kundservice i Ånge.

6.5.5 Övriga digitala seminarier

Ett första digitalt seminarium genomfördes den 19 oktober på tema intäkter och kostnader. Föredragshållare var konsulter från företaget Urbanet. Ett 30-tal personer deltog. Positiv feedback från flera deltagare.

Nästa seminarium genomfördes den 10 december. Temat var pandemins påverkan på resandet. Föredragshållare var Christer Ljungberg, Trivector. Cirka 25 personer deltog. Svaren på utvärderingen som sändes ut efter presentationen visade goda betyg.

6.6 Förändringar avseende planerade aktiviteter

Kostnaden för utredningar under de första åren av projektet blev lägre än planerat, vilket i kombination med förlängd projekttid möjliggjort genomförande av ytterligare utredningar inom projektet.

Som ovan nämnts har vissa aktiviteter senarelagts till följd av tekniska problem och personalbrist. Till dessa hör utredningarna Resvaneundersökning, Linjenätsanalys, Stationslägesanalys och Uppföljning från räls till resande, införandet av den nya biljettlösningen digitalt företagskonto och realtid i appen.

Planen var att alla aktiviteter inom WP2 skulle vara slutförda innan årsskiftet, däribland digitalt företagskonto och realtid i appen. Grundfunktionerna finns framme,

men det återstår implementeringsarbete. Detta ligger inom kommunalförbundets ansvarsområde, men det är inte klart med resurser för alla delar, vilket innebär en osäkerhet för implementeringen av de utvecklade funktionerna.

Pandemin har påverkat arbetet med sjukreseservice. Dels har pandemin medfört färre resor totalt sett. Samtidigt har nya riktlinjer införts. Tidigare har inriktningen varit att försöka samordna så mycket som möjligt. Under pandemin har man fått plocka bort samordningen och jobba med nya målgrupper. Detta har inneburit mycket arbete för regionen och för utvecklare på Dintur kundcenter.

Pandemin har omöjliggjort planerade studieresor under året.

6.7 Utfall och kortsiktiga resultat av aktiviteterna

Investeringen i ny bussgata i Örnsköldsvik, som nu är i drift, har inneburit förbättrad tillgänglighet till sjukhuset, som är en viktig målpunkt för besökare och Arbetskraft. Detta genom att såväl stadsbussar som landsortstrafik nu passerar sjukhuset.

De ombyggda hållplatserna längs viktiga huvudstråk bidrar till förbättrad tillgänglighet och säkerhet.

Länets bussar har fått optiska läsare installerade för att kunna läsa av digitala biljetter.

Åtgärderna vid Sollefteå sjukhus har bidragit till förbättrad tillgänglighet till sjukhuset med såväl gång- och cykel som kollektivtrafik.

Tillgängligheten med kollektivtrafik förbättrades för besöksnäringen under sommaren 2019, när testet med Världsarvsbussen pågick. På liknande sätt har kollektivtrafiken förstärkts för invånare i Nordingråområdet genom pilottrafiken, som bedrivits där. Därtill har viktiga lärdomar dragits av trafikpiloterna.

Kostnaderna för sjukresor har minskat sedan Sjukreseservice infördes i slutet av 2019. Kostnaderna för sjukresor minskade med 8 - 10 procent fr.o.m. införandet i november 2019 t.o.m. januari/februari 2020. Därefter har sjukresorna påverkats kraftigt av pandemin, vilket gör att det blir svårt att jämföra med motsvarande period föregående år. Sammantaget har kostnaderna för sjukresor blivit något lägre under pandemin.

Projektledningen för Koll2020:s arbete med anpassade lösningar för sjukresor med anledning av pandemin bedöms ha bidragit till bättre sjukresor och minskad smittspridning, exempelvis genom att reglerna justerats så att alla i riskgrupp ska kunna åka på ett säkert sätt.

Intresset från tilltänkta målgrupper har varit stort. Bland resenärerna har intresset märkts bland annat kopplat till testerna för innovativ kollektivtrafik i glesbygd. Bland tjänstemän och beslutsfattare på området har intresset visat sig bland annat genom bra deltagande på de seminarier och som arrangerats av projektet.

7 Intervjuer med nyckelpersoner

Som ett underlag till denna slutrapport har intervjuer genomförts med sex nyckelpersoner med insyn i länets kollektivtrafik. Urvalet av nyckelpersoner som intervjuats består både av personer som arbetar nära projektet, i dess styrgrupp och arbetsutskott, och oberoende personer, som representerar regionen och transportföretag.

Intervjuade aktörer:

- Byberg & Nordin Busstrafik AB
- Kommunstyrelsens ordförande, KSO, i Kramfors kommun
- Näringslivschef och trafikansvarig i Ånge kommun
- Kollektivtrafikstrateg Sundsvalls kommun
- Ordförande Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, RKM
- Ordförande i regionens nämnd för hållbar utveckling

Utöver ovanstående har Funktionsrätt Västernorrland kontaktats för en intervju, men valt att avstå. Därtill har Synskadades förening kontaktas för en intervju, men inte svarat.

7.1 Bedömning av projektet och återstående behov

Nedan sammanfattas intervjuade nyckelpersoner uppfattning och bedömning av projektet.

7.1.1 Projektnytta: Anser du att projektet har bidragit till att utveckla kollektivtrafiken i länet? Hur?

Samtliga intervjuade nyckelpersoner anser att projektet har bidragit positivt till att utveckla kollektivtrafiken i länet.

Förbättrad infrastruktur och fysisk tillgänglighet

En påtaglig nytta, enligt flera av de intervjuade, är infrastrukturinvesteringarna, tex ombyggnaden av Sollefteå sjukhusentré, bussgatan i Örnsköldsvik och Trafikverkets busshållplatser längs huvudstråk i regionen.

Innovativ kollektivtrafik i glesbygd

Andra konkreta insatser, som lyfts fram av flera av nyckelpersonerna är testerna med innovativ kollektivtrafik i glesbygd, till exempel Världsarvsbussen i Höga kustområdet, som ser ut att få en fortsättning i turistnäringens regi. Det upplevs ha varit bra att få möjlighet att testköra nya former av trafik. Även om pilottrafiken i Nordingrå inte blev succé, så har de lärt sig väldigt mycket av erfarenheten, bland annat att det tar tid att ändra beteenden och etablera nya koncept.

Ökad kunskapsnivå och samsyn bland aktörerna

Många av de intervjuade lyfter också fram att det tagits fram mycket och bra underlag för utveckling i framtiden. Utredningarna kommer att användas vid kommande upphandlingar mm. Projektet har inneburit förberedelser för utveckling.

Projektet har varit ett sätt att få med alla aktörer i arbete/diskussioner kring flera kollektivtrafikfrågor och skapat möjlighet att gå djupare på många frågor på området. Projektet anses ha såväl höjt som breddat kunskapsnivån bland aktörerna om vilka behov som finns. Det har bidragit med mycket kompetens och till samsyn i regionen kring kollektivtrafikens behov.

Det har byggts, renoverats hållplatser, arbetats med information osv. men den kanske största påverkan bedöms av flera ha varit att de haft ett forum med fokus på sakfrågor, förutsättningar och kunder. Projektet har bidragit till verksamhetsfokus.

7.1.2 Projektlogik: Hur anser du att projektets insatser har svarat mot projektmålen om ökat kollektivt resande, ökad tillgänglighet och optimerad kollektivtrafik?

Projektlogiken – att insatserna svarar mot målen – bedöms av flertalet intervjuade ha varit bra. Ökad tillgänglighet har skapats genom de infrastrukturförändringar som genomförts. Projektet har även bidragit till att de upptäckt förbättringar som de behöver göra framöver i kommande upphandlingar. Tillgänglighet i fordon till exempel som inte håller måttet idag. Projektet har medfört att utvecklingen kommit en bit på väg i varje insatsområde (WP1-WP4).

Tydlig koppling till projektmålen ses för exempelvis åtgärder som ombyggnad av Sollefteå sjukhusentré och bussgatan vid Örnsköldsviks sjukhus, som bidrar till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Även WP4 har bidragit direkt till projektmålen om ökad regional tillgänglighet och kollektivt resande. De inventeringar som gjorts i projektet är därtill ett jättebra underlag för att jobba vidare med förbättringar framöver.

En av respondenterna avser att innovationsgraden varit begränsad. Exempelvis Världsarvsbussen, en linjelagd trafik med fokus på turismnäringen, bedöms inte vara särskilt innovativt. Innovativt så till vida att det är ett område med litet underlag. Både Sollefteåutredningen och Ångeutredningen anser respondenten vara mer innovativa. Där väljer man att bryta mönster och man väljer att gå vidare och verkställa de teorier som utretts. Här lyfts även anrop av trafik in. Det är svårt att "innovera" när de grundläggande behoven är så stora. Om man önskar innovation behöver man kanske ha en skyddas zon/testmiljö, då det kan vara svårt att göra i löpande verksamhet, menar respondenten.

Det lyfts fram att projektet haft en bra mix med olika insatser under respektive insatsområde (WP). Pandemin har förstärkt påverkat vissa insatser och det kollektiva resandet under projektets sista 1,5 år. I WP2 har de varit "start-ups", där de kommit igång och fått bollar i rullning. Andra delar har kommit vidare. Ur diskussionerna föds nya sätta att tänka och jobba, vilket är väldigt positivt.

En respondent anser att projektlogiken varit bra, men att det kanske inte varit en röd tråd mellan de fyra olika insatsområdena.

Flera av projektmålen tar sikte på 2019/2020. Två av respondenterna upplever att projektet har siktet inställt längre fram. Om fokus varit på att på kort sikt öka resandet under själva projektperioden, så hade det behövts ett annat upplägg. En av respondenterna nämner att det ökade resandet under perioden 2015 - 2019 primärt bedöms hänga samman med andra åtgärder. Projektet har haft ett mer långsiktigt fokus. Som en uttrycker det *"2019 jämfört med 2015 är för kort satt mål egentligen, men jag är övertygad om att jobbar vi vidare med det som kommit fram så kommer det bidra till ökat resande"*.

Avseende projektmålet "Minskat beroende av särskild kollektivtrafik i taxi" är en av respondenterna inte helt överens om att den målsättningen är bra. Är man rullstolsbunden är inte den allmänna busstrafiken ett alternativ. Det är oerhörda kostnader med att anpassa den allmänna kollektivtrafiken efter rullstolsburna. Att sitta i en rullstol, fastspänd på ett buss är inte heller lämpligt ur säkerhetsperspektiv. Västernorrland har haft inriktningen att de behöver ha taxi för vissa grupper. Erfarenheter från andra län där de satsat mycket på rullstolsanpassade bussar är att det ändå är väldigt få rullstolsburna som åkt buss. Respondenten ser därmed taxi som en bättre, och mer kostnadseffektiv lösning.

För personer med andra funktionshinder, som syn- eller hörselnedsättning, menar respondenten att det generellt kan fungera bra med kollektivtrafik. Om förarna är duktiga och agerar rätt, och är lyhörda för exempelvis synskadades behov, så kan det vara ett bra sätt att tillgodose behov. Exempelvis i glesbygd där det är samma resenärer varje dag. Det är lättare att ha skyltar för hörselskadade än utrop för synskadade. Utrop kan upplevas störande av många resenärer, exempel på nattbuss och på linjer i glesbygd där det är många hållplatser. Exempelvis sträckan Kramfors-Mjällom, där det är cirka 30 - 40 hållplatser. Frekventa upprop kan under sådana förhållanden göra att folk väljer bort kollektivtrafiken, menar respondenten.

Avseende projektmålet "Optimerad kollektivtrafik med fler resenärer i befintlig trafik" uppfattas projektet ha bidragit med mycket kunskap kring frågorna.

7.1.3 Förutsättningar: Hur ser du på förutsättningarna att nå projektmålen och skapa långsiktiga resultat?

I princip alla intervjuade menar att förutsättningar finns. Samtidigt nämns att det finns strukturella problem, som gör att de inte kommer framåt. Flera pekar på att det är många instanser som tar beslut, att de är åtta delar i kommunalförbundet. Det framkommer att det inte varit så enkelt att enas kring strategi.

En respondent tar upp att intäkterna för busstrafiken har minskat sedan 2012 samt att mycket av kollektivtrafiken är planerat utifrån skolskjutsarna, inte efter arbetspendlingen. Respondenten nämner att detta också belysts i projektet och att det har kommit ut mycket bra av projektet.

Projektledningen uppfattas ha gjort ett mycket bra jobb och varit bra på att hålla fokus. Någon nämner att de behöver några saker till för att skapa långsiktiga resultat, men att det arbete som gjorts i projektet är ett mycket bra underlag för att börja en resa framåt. På samma linje menar flera respondenter att projektet har skapat förutsättningar för att nå långsiktiga resultat.

En nämner att om man tänker bort pandemin, så har det varit väl grundade förutsättningar. När pandemin klingat av bedöms det komma att märkas av att de här investeringarna är gjorda.

Många menar att avgörande för långsiktig framgång är att man kan vidmakthålla ett bra samarbete, att den ordinarie verksamheten kan fortsätta att driva dialog kring frågorna på det sätt man gjort i Koll2020. Regionen har varit drivande i projektet. Viktigt framåt är att DinTur kan driva frågorna vidare.

En synpunkt är att det kommer att ta några år. Man behöver ta vara på allt underlag som finns från projektet. En av de första åtgärderna är att RKM tar fram ett nytt trafikförsörjningsprogram.

En annan synpunkt som tas upp av flera respondenter är att det kommer att krävas en förflyttning i den produkt som de erbjuder till resenärer, till exempel anropsstyrd trafik. Flera tror att resenärer vill ha mer flexibilitet i kollektivtrafiken och tror även detta är en nyckelfråga för att få fler att åka kollektivt. Det är även en del av detta de avsett ha testat i trafikpiloterna.

7.1.4 Förankring: Anser du att projektet är väl förankrat? Hade du velat se att projektet förankrats mer, och i så fall hur?

Överlag anser de intervjuade nyckelpersonerna att projektet har gjort ett bra arbete med att förankra projektet.

En synpunkt är att Koll2020 är ett av EU-projekten som är mer väl fungerande. Projektledaren har gjort ett fantastiskt arbete och det har varit bra möjligheter att följa projektets gång. Samarbetsrummet, portalen för samarbete online, har varit jättebra för att hitta information.

En respondent anser att det är svårt med kollektivtrafikfrågorna. De har inte så många som är insatta i kollektivtrafiken. Kanske hade det blivit ännu bättre avslut i de beslutande församlingarna om det inte varit för pandemin och man hade kunnat träffas mer och tala om frågorna. Respondenten anser vidare att projektet har varit bra förankrat i styrgruppen/politiskt. Sedan kanske det varit bra om myndigheten varit med mer.

En respondent nämner att intresset från kommunerna (de som inte suttit med i projektet) hade kunnat vara större på politikersidan, men att projektet har gjort vad de kunnat.

7.1.5 Genomförande: Hur anser du att projektets genomförande har fungerat?

Överlag bedömer respondenterna att genomförandet fungerat mycket bra.

Det har varit en väldigt bra mix av olika delar. Under pandemin har projektledaren hittat nya vägar att jobba på ett kreativt sätt. Projektet har ställt om och anpassat sig efter förutsättningarna.

Innan pandemin genomfördes en seminarieserie med ovanligt bra utväxling. Det var otroligt bra program och högt deltagande. Och uppföljningen av aktiviteter har också varit väldigt bra. Man har fortsatt jobba med det som kommit fram i seminarierna.

En respondent lyfter att mycket är genomfört och att det har förbättrat positionen. Sedan är det inte riktigt samma sak att inte träffas, vilket inte varit möjligt under projektets senare del på grund av pandemin.

Den goda projektledarkompetensen framhålls som en grund för att det fungerat så bra. Det har också varit god ordning på ekonomi osv.

7.1.6 Resultat: Vad ser du för konkreta tecken på att projektet bidrar till önskad förändring i riktning mot målen?

Ökad kunskapsnivå och underlag för utveckling av kollektivtrafiken framåt

Projektet har ökat medvetandet hos folk och politiker kring hur resandet ser ut. Projektet har tagit fram jättemycket bra material, som kan användas framåt för att få mer resande med kollektivtrafiken. Exempelvis Stationslägesanalysen, Mobildataanalysen, Birsta-utredningen och hållplatshandboken. Den hållplatshandbok som tagits fram i projektet talar om vilken standard det ska vara på hållplatser, vilket blir en grund för att likrikta hållplatsstandarden i regionen.

Projektet har varit en ögonöppnare för många och fått aktörer att förstå att vi måste göra något. En synpunkt är att tidigare när man pratat kollektivtrafik i Västernorrland har man ofta tittat mer utifrån den egna börsen, och inte på resandet, intäkterna och hur man kan få upp dessa.

Utredningarna har valts strategiskt, projektet har något för hela länet, framhåller en. Två respondenter pekar på att resultaten kommer att märkas i det upphandlingsunderlag som RKM kommer att ta fram för upphandling av trafik med start i december 2024.

Utredningarna bedöms även komma till användning för de nya samarbetsavtalen mellan kommunerna och regionen. Västernorrland har ett rent kommunalförbund, de har inte skatteväxlat. Ny styrgrupp har satts ihop för projektet för framtidens kollektivtrafik, där bland annat de som är KSO är med. De kommer att arbeta med frågor som hur kollektivtrafiken kan finansieras tillsammans och organisering. Här finns många utredningar från Koll2020 som kan användas.

Bränsleutredningen bedöms vara ett underlag som starkt kommer påverka i kommande upphandling. En nämner att de troligen kommer att ha ett antal seminarier där de tittar på val av bränsle.

Projektet bedöms ha bidragit särskilt till kunskapen och att man har fått börja nöta de här ämnena. Projektet har varit en plattform för utvecklingsarbete, som gjort att man har kunnat lyfta blicken, vilket annars inte alltid är så lätt i den operativa verksamheten.

Infrastrukturåtgärder, information och kommunikation

Fysiska åtgärder på investeringssidan, information och de digitala verktyg som utvecklats, t.ex. realtidsinformation, lyfts fram som konkreta resultat. De innebär att tillgängligheten har ökat. Sedan återstår att se om fler kommer att åka när pandemin klingat av.

Arbetet som är nedlagt i utveckling av företagskonto kommer att underlätta det fortsatta arbetet med detta.

Nya trafiklösningar

Som en del av Koll2020 WP4 kördes en liten buss intensivt under höst och vinter i Nordingråområdet för att få fler att åka mer. Eftersom den anpassade bussen fanns framme, så testades även en slinga/ökad turutbudet i Högausten-området under sommaren 2019, som kom att kallas Världsbussbussen.

Världsbussbussen blev ett mycket uppskattat initiativ och kommer sannolikt att drivas vidare i någon form. Avseende höst- och vintertrafiken i Nordingråområdet blev det ett antal som började använda den för arbetspendling. Däremot var det inget bra utfall för shoppingturer och liknande för pensionärer. De var vana att åka på annat sätt. Men det är bra att få testa.

7.1.7 Upplever du att projektet bidragit till att förbättra för personer med funktionshinder att nyttja den allmänna kollektivtrafiken i länet?

Flera av de intervjuade nyckelpersonerna tar upp att projektets infrastrukturinvesteringar bidrar till det, exempelvis ombyggnaden av hållplatser och åtgärderna vid Sollefteå sjukhusentré.

I övrigt upplever man inte att den blivit så mycket bättre för personer med funktionsvariation att nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Här finns mycket i övrigt att önska. Länet är inte i Sverigetopp när det gäller utrop och realtidsinfo i appar, där har vi inte hunnit skörda frukterna av hittills genomfört arbete.

Det behövs ytterligare investeringar i hållplatser och informationssystem och att bussar förses med utrop, displayer som underlättar för personer med dålig syn och hörsel, exemplifierar en annan respondent. Även förbättrad information om hur det ser ut på olika bytespunkter, bussar osv. behövs.

7.1.8 Återstående behov: Ser du några särskilda återstående behov inom området? Vilka?

Fysiska åtgärder – hållplatser och infrastruktur

Tre respondenter lyfter att det finns fortsatt stort behov av fysiska åtgärder, avseende hållplatser/bytespunkter och infrastrukturen kring dem. Bland annat nämns bussar utan invändig trapp och att behovet av investeringar i hållplatsinfrastruktur och trafiksäkerhet är stort. Det finns sträckor i kommunen där de kör separat skolskjuts eftersom trafikmiljön vid hållplatserna är så pass dålig.

Information och digitalisering

Två respondenter lyfter att det finns behov av att se över/förbättra system för information. En synpunkt är att det finns stor förbättringspotential vid störning i trafiken. Realtidsinformation, exempelvis, talar om att trafiken är försenad, men ger inte information om hur man återställer trafiken.

En tredje respondent framhåller att det finns en hel del att göra när det gäller digitalisering, teknik mm. Utvecklingen av företagskontot, exempelvis, har kommit i rullning, men ännu inte kunnat tas i drift på grund av en systemstödsbrist. Det finns ett antal frågor som kommer att leva vidare under RKM:s ledning.

Tydligt definierat samarbete och plattform för samverkan

Flera av de intervjuade aktörerna pekar på betydelsen av att hitta och definiera tydliga och bra former för samarbetet kring kollektivtrafikfrågorna framåt.

En synpunkt är att de har en bit kvar avseende utvecklat samarbetsklimat. Koll2020 har varit en arena för samverkan där det kunnat jobba med att utveckla kollektivtrafiken för hela regionen. Det är den arena som DinTur behöver vara framöver.

Kopplat till detta menar en annan att ska man gå vidare i det här så är det viktigt att samarbetet mellan Din Tur och projektet är tydligt angivet. Det är nu resan börjar. Det kommer att dyka upp nya tankar och projekt hela tiden. Det är viktigt att ha en plattform där man jobbar med olika frågor kopplade till kollektivtrafiken.

Vi måste hitta en arbetsmiljö och jämkas till en ny lösning, framhåller en tredje.

Ledning, styrning och finansiering

Det har bildats en ny styrgrupp för projektet för framtidens kollektivtrafik, där de som är KSO är med, liksom ordförandena för regionens nämnd för hållbar utveckling respektive DinTurs direktion. "Hur finansierar vi kollektivtrafiken tillsammans?" och "Hur organiserar vi oss?" är centrala frågor för gruppen att enas kring. Här finns många utredningar från Koll2020 att använda. Det långsiktiga resultatet blir vad aktörerna gör det till framhåller en respondent.

En respondent lyfter att det skulle bli enklare att utveckla trafiken om de går till skatteväxling.

Gemensam målbild: Enhetlig standard, ökat resande och intäkter?

Det finns återstående behov kring frågan om hur vi får in mer biljettintäkter och tar rätt betalt. Det finns exempel i landet där man lyckats väldigt bra, till exempel i Gävleborg där de ökat biljettpriserna och fått upp resandet. De sköt till pengar, gjorde om linjerna, fick ökat resande och intäkter. Det framhålls som en önskad utveckling.

Flera intervjuade ser också att aktörerna behöver sätta en gemensam målbild. En vision är ett gemensamt trafikområde i hela Norrland. Det ska vara så enkelt som möjligt för resenärerna. Exempelvis har vi månadskort, men sällanresenärerna kanske vill ha 10-kort. Ett annat exempel är utrop på bussarna. Ibland stängs det av chaufförer, vilket gör att det inte blir helt enhetligt och enkelt att nyttja kollektivtrafiken. Sådana frågor ses som viktiga att styra upp i kommande upphandlingar. Två respondenter pekar på behov av en homogen profil på kollektivtrafiken.

Att få till trafikupphandlingen och i det beakta de underlag som tagits fram i Koll2020, är ett viktigt steg i det fortsatta arbetet enligt flera. En annan fråga är vilka lösningar man ska välja för att bli koldioxidfria till 2030 och vad det kommer att ställa för krav på investeringar.

Fortsatt utveckling av innovativ kollektivtrafik i glesbygd

En respondent lyfter att glesbygdsutredningarna i Sollefteå och Ånge har varit bra, eftersom man tänkt utanför ramarna. Sedan finns återstående behov av innovation, bland annat att testa teorierna/förslagen som tagits fram i utredningarna i praktiken.

Ytterligare en respondent föreslår aktivt att gå vidare utifrån ett utredningsförslag i WP4 för kompletteringstrafiken.

En tredje respondent tar upp att det finns många idéer på vad man borde göra. En idé är att förbjuda biltrafik till Entré Syd, där det blir överfullt med bilar och att man får parkera vid Naturum i Docksta, med en matarförbindelse upp till entré Syd. Det skulle kunna skapa finansiering för "hop on hop off" buss till besöksmål i Höga kusten-området.

8 Nyckeltal

Nedan redogörs för hur projektet arbetat med insamling och rapportering av aktivitetsindikatorer samt utfallet av aktivitetsindikatorer.

8.1 Aktivitetsindikatorer

I ansökan och beslut om stöd anges följande aktivitetsindikatorer:

Namn	Värde	Måttenheter	Kommentar
Antal projekt som tar fram strategier/förstudier/analyser/planer med utgångspunkt i fyrstegsprincipen	5	Projekt	Utredningar i WP1
Antal smarta systemlösningar för kollektivtrafiken	3	Systemlösningar	

8.1.1 Fyrstegsprincipen

Sjukreseservice, dvs åtgärden att övergå till central bedömningsfunktion, kan klassas som en steg 1 åtgärd, dvs en åtgärd som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Trafikverkets hållplatser kan också anses ha utgått i från fyrstegsprincipen. Där har det skett ombyggnation av befintliga hållplatslägen och där det funnits behov men ingen befintlig hållplats så har det byggts helt nya hållplatslägen.

Ombyggnationerna vid Örnsköldsviks respektive Sollefteå sjukhus kan också klassa in där det skett fysisk ombyggnation av befintlig miljö men där även mjuka värden vävts in så som utökad trafik, förbättrad information etc. som ska få fler att resa hållbart.

Alla insatser i WP2 handlar om att påverka människor att välja hållbara resor och kan därmed klassas in som steg 1 enligt fyrstegsprincipen.

Linjenätsanalys, stationslägesanalys och glesbygdsutredningarna handlar alla om förbättringar i systemet för ökat hållbart resande.

8.1.2 Smarta systemlösningar för kollektivtrafiken

Projektet har tagit fram fler än tre smarta systemlösningar för kollektivtrafiken. Till dessa hör optiska läsare, kartfunktion i reseplaneraren på webben och olika varianter av innovativ kollektivtrafik i glesbygd. Därtill har grundfunktionerna för realtid i appen och digitalt företagskonto tagits fram, även om det återstår en del för att dessa lösningar ska komma i drift.

8.2 Projektmål

Samtliga kvantitativa mål har uppfyllts, med undantag för målet att intäkter från kollektivtrafiken ska stiga mer än utgifterna.

- Antalet resor med den allmänna regionala kollektivtrafiken har ökat med 15 procent mellan åren 2015 och 2019.
- Andelen resor med den allmänna regionala kollektivtrafiken (i relation till den allmänna och särskilda kollektivtrafiken sammantaget) har ökat med 0,2 procentenheter, från 95,4 procent år 2015 till 95,6 procent år 2019.
- Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade transportarbetet har ökat och uppgick år 2019 till tolv procent.
- Det genomsnittliga antalet sjukresor i vanlig bil och special-/multifordon per invånare har minskat från 0,73 år 2015 till 0,70 år 2019.
- Självfinansieringsgraden för den linjelagda busstrafiken i länet har minskat från 23,7 procent år 2015 till 20,4 procent år 2019. De totala biljettintäkterna har under perioden 2015–2019 legat på en relativt konstant nivå, medan kostnaderna har ökat betydligt.
- Uppgifter om självfinansieringsgrad avseende den regionala tågtrafiken har inte gått att erhålla. För den regionala tågtrafiken har därför istället utvecklingen av beläggningen i tågtrafiken följts upp som målindikator. Beläggningen i den regionala tågtrafiken har utvecklats positivt under perioden, från 34 till 40 mellan åren 2015 och 2019.

Projektet bedöms ha bidragit positivt till ökad fysisk och regional tillgänglighet i länet. Även i viss mån till att personer med funktionshinder kan resa med den allmänna kollektivtrafiken i högre utsträckning, genom tillgänglighetsanpassningar av hållplatser och åtgärderna vid Sollefteå sjukhus. Här finns dock stora återstående behov.

9 Budget

Utvärderaren har kontinuerligt fått information om projektet i sin helhet inklusive ekonomin. Vår bedömning är att projektet har en budget i balans.

10 Sammanfattande kommentar och analys

Överlag bedöms projektet vara väl genomfört och förankrat. Genomförda aktiviteter inom projektet korresponderar väl mot projektets syfte och mål, så när som på förseningar avseende några av aktiviteterna, och nästan alla projektmål har uppfyllts.

En reflektion avseende utredningarna i WP1, är att det förmodligen varit bättre för projektet om man fått en jämnare fördelning av utredningarna under projektiden. Projektet blev baktungt med många utredningar i slutet av projektiden, vilket hänger samman med flera faktorer. Att projektledaren fick mycket att göra även i andra projekt och pandemin har påverkat samt att det initialt inte fanns specifikationer på vad som skulle göras. Det har fördröjt projektet att man fått ha mycket diskussioner om vad som ska göras och inte, vilket haft både för- och nackdelar. En fördel är att man fått möjlighet att diskutera igenom och förankra vad som ska göras i styrgruppen. En nackdel är att man inte hunnit få fram utredningsresultat, som kunnat vara till nytta som inspel/kunskapsunderlag till andra aktiviteter. En annan nackdel är att när det varit så mycket igång samtidigt, har det varit svårt för många att hinna göra inspel, särskilt i tidiga skeden av utredningarna.

Samtliga projektmål har uppfyllts med undantag för målet att intäkter från kollektivtrafiken ska stiga mer än utgifterna. Den minskade självfinansieringsgraden hänger samman med den ökade subventioneringsgraden i länets kollektivtrafik, där avgiftsfri/kraftigt subventionerad kollektivtrafik införts i några kommuner samt med att regionen ännu inte enats kring en gemensam målbild och strategi för finansiering av kollektivtrafiken.

Förutsättningarna för att skapa långsiktiga resultat i form av ökat kollektivt resande och ökade intäkter från trafiken finns att döma av resultatet av intervjuerna med nyckelpersoner. Projekt Koll2020 har tagit fram viktigt underlagsmaterial för den fortsatta utvecklingen. Viktigt för god, fortsatt utveckling av kollektivtrafiken i länet är att den ordinarie verksamheten/DinTur kan fortsätta att driva dialog kring frågorna och att man i regionen kan enas och besluta om vägen framåt när det gäller målbild och finansiering. Först behövs en gemensam målbild: vad är det för trafikupplägg länet ska ha och vilka är dess beståndsdelar, som underlag för att komma överens om finansieringen.

Att det finns beredskap hos ordinarie verksamheter att jobba vidare med frågorna när projektet är slut är en nyckelfråga för att uppnå långsiktiga resultat. DinTurs resursförstärkning på strategisidan med kompetenser med god inblick i det material som tagits fram i Koll2020, bedöms stärka förutsättningarna för detta.