

Slutrapport EU-projektet Koll2020 2017-2021



Sammanfattning

Projekt Koll2020 är ett EU-finansierat projekt inom regionala utvecklingsfonden i Mellersta Norrland. Projektet som drivits gemensamt av länets kommuner, kollektivtrafikmyndigheten (Din Tur) samt Trafikverket har haft en totalbudget på cirka 59 Mkr. Syftet med projektet har varit att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland och på så sätt nå målen om ökat kollektivt resande samt ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken. Projektet har nått de flesta målen och de till målen kopplade indikatorerna.

Projektet har varit uppdelat i fyra delar:

- WP1 – utredning, analys och kunskap
- WP2 – information, marknadsföring och mobility management
- WP3 – Investeringar
- WP4 – innovativ kollektivtrafik i glesbygd

Inom WP1 så har totalt 14 utredningar genomförts. En stor mängd information har tagits fram. Denna information kommer nu att ligga till grund för länets fortsatta kollektivtrafikutveckling. Underlagen utgör en viktig grund för framtagandet av ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram.

Inom WP2 så har en mängd olika insatser genomförts. Många av dem har omfattat utveckling av nya funktioner i kollektivtrafikens mobilapp. Realtid, kartfunktion, digitala biljetter samt företagskonto är exempel på appfunktioner som utvecklats. Utöver appen så har satsningar på resenärsinformation gjorts genom informationsfilmer och utvecklad varumärkesplattform. Även interna system har utvecklats exempelvis kundsynpunktssystem och biljettmaskinsinventeringssystem. Dessa system bidrar till en mer kvalitativ kollektivtrafik.

Inom WP3 så har flera investeringar i fysisk och digital infrastruktur genomförts. Trafikverket har byggt om 27 hållplatslägen för bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet. Region Västernorrland har byggt om entrén vid Sollefteå sjukhus. Örnsköldsviks kommun har byggt en ny bussgata förbi Örnsköldsviks sjukhus samt byggt om ett antal busshållplatser. Din Tur har investerat i optiska biljettläsare till samtliga bussfordon i länet.

Inom WP4 så har trafiktester genomförts i Höga Kustenområdet i Kramfors kommun. Två upplägg där det ena riktade sig till turister sommartid och det andra till lokalinvånare höst-vinter-vår. Bägge uppläggen visar på god potential för fortsatt utveckling. Två av projektets utredningar har dessutom fokuserats på utveckling av kollektivtrafik i glesbygd.

Projektet har även bidragit till hanteringen av pandemin Covid-19. Genom utveckling och genomförande av bland annat Covid-19-transporter

Hela projektet påverkades av pandemin. Många aktiviteter fick senareläggas eller ställas in och alla möten fick ställas om till digitalt format. Detta föranledde att projektet förlängdes i två omgångar och slutligen blev drygt fyra år långt.

Många personer har varit engagerade i projektet. Projektet har styrts av en politisk styrgrupp. Den tillsatta projektgruppen som bestod av fyra personer hade till sin hjälp en referensgrupp av tjänstepersoner från samtliga projektparter. Externa konsulter har upphandlats för genomförande av utredningar och investeringar. Två följeforskare har följt och stöttat projektets genomförande.



Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Bakgrund.....	4
2. Basfakta om projektet	4
3. Mål och strategier	5
4. WP1 – Utredning, analys och kunskap	6
5. WP2 – Information, marknadsföring och mobility management	17
6. WP3 – investeringar	20
7. WP4 – Innovativ kollektivtrafik i glesbygd	23
8. Pandemipåverkan.....	25
9. Samverkan	26
10. Dokumentation.....	28
11. Resultat och följeforskning.....	28
12. Projektimplementering	30
13. Övrig information	30
14. Projektparter	30



Bild: Workshop gällande aktivitetsplanering i WP2 våren 2018.



1. Bakgrund

I en analys av regionalt tillväxtarbete i norra Sverige, Norge och Finland som OECD gjort så lyfts en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik fram som en av de viktigaste tillväxtfaktorerna. Inför projektet så hade länet gjort stora satsningar på tågtrafik i Norrtågssystemet inte minst efter invigningen av Botniabanan. Det fanns dock ett stort behov av att utreda den regionala busstrafikens linjeläggning utifrån den nya regionala tågtrafiken, i syfte att skapa ett effektivt och sömlöst kollektivtrafiksystem.

Kollektivtrafiken i Västernorrland har en mycket hög andel av sina resenärer i busstrafiken. År 2019 så utfördes 95,3 procent av länets kollektivtrafikresor på buss och endast 4,7 procent av resorna med tåg. En bidragande anledning är att länets tågbanor till stor del har behov av insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider. Satsningar på tågbanor fortgår men i väntan på att dessa långsiktiga investeringar ska färdigställas så finns behovet att utveckla befintligt system.

Västernorrland är ett län där bilen står för en stor del av resandet. Syftet med projektet var därför att lyfta kollektivtrafiken som alternativ för fler invånare. I nationella jämförelser av respektive läns kollektivtrafik så placerar sig dock ofta Västernorrland relativt dåligt. Det gäller bland annat utbudskilometer, kundnöjdhet och marknadsandel.

Länets kollektivtrafik har haft en begränsad utveckling under många år. Detta har främst berott på resursbrist. Linjenät, biljettutbud, prissättning och information har utvecklats långsamt och behovet av utvecklingsinsatser är och har varit stora. Projektet tillkom för att möjliggöra utveckling inom dessa områden.

Kollektivtrafiken i länet är organiserad i ett kommunalförbund där länets sju kommuner samt Region Västernorrland är medlemmar. De flesta andra län i Sverige har skatteväxlat kollektivtrafiken och överlåtit det totala ansvaret på Regionkommunen. Länets organisation är mer komplex och kräver en väl utvecklad samverkan. Projektets ambition har därför varit att förbättra denna samverkan.

2. Basfakta om projektet

EU-projekt Koll2020 har varit ett samverkansprojekt mellan Region Västernorrland, DinTur, Trafikverket, Härnösands kommun, Kramfors kommun, Sollefteå kommun, Sundsvalls kommun, Ånge kommun samt Örnsköldsviks kommun.

Projektet har bedrivits inom ramen för EU:s regionala utvecklingsfond i Mellersta Norrland. Projektets totala omslutning har varit 58,7 Mkr. 26 Mkr av dessa har kommit från EU och övrig finansiering har kommit från kommunerna, Region Västernorrland, DinTur samt regionala infrastrukturplanen.

Projektet har arbetat med utveckling av kollektivtrafiken i Västernorrlands län och har varit uppdelat i fyra delområden:

- WP1 – utredning, analys och kunskap
- WP2 – information, kommunikation och mobility management
- WP3 – investeringar
- WP4 – innovativ kollektivtrafik i glesbygd

Projektet startade 1 augusti 2017 och skulle ha avslutats 30 september 2020. Utifrån de effekter som pandemin hade på projektgenomförandet så förlängdes projektet i två omgångar och slutdatumet blev till slut 30 september 2021.



3. Mål och strategier

3.1 Projektmål

Projektet har haft fem huvudmål och dessa är:

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

Projektet har även haft indikatorer:

- Aktivitetsindikator – antal framtagna studier/analyser – 5
- Aktivitetsindikator – antal smarta systemlösningar – 3
- Resultatindikator – minskat koldioxidutsläpp från transporter

3.2 Strategiskt upplägg för arbetet

En viktig del i projektets genomförande har varit att tänka helhetssyn och långsiktighet. Projektet har därför försökt arbeta utifrån nedanstående perspektiv.

- Hela länet perspektiv – att projektets insatser och resultat ska komma till nytta för så stora delar av länet som möjligt
- Hela resan perspektiv – att projektets insatser och resultat ska stärka alla komponenter i kollektivtrafiksystemet så som fordon, infrastruktur och informationskanaler



4. WP1 – Utredning, analys och kunskap

Region Västernorrland har haft ansvaret för denna del av projektet. Budgeten för denna del har varit cirka 9,5 Mkr. Syftet har varit att höja kunskapsnivån på beslutsfattare och tjänstepersoner i länet samt ta fram underlag för fortsatt trafikutveckling.

4.1 Utredningar

Projektet har under projektperioden upphandlat 13 externa konsultutredningar samt genomfört en utredning i intern regi. Syftet har varit att ta fram underlag för utveckling av verksamhet och trafikupplägg. Till varje utredning så har en arbetsgrupp utsetts i syfte att styra processen och bidra med kunskap till konsulterna. Många av utredningarna har efter slutförande presenterats i publika seminarier och efter slutfört projekt så finns alla rapporter publicerade på www.dintur.se. Nedan följer en kort redovisning av respektive utredning.

4.1.1 Tillgänglighetsanalys

Mål för och redogörelse av tillgänglighetsnivån för personer med funktionsnedsättningar i kollektivtrafiken är ett tydligt lagkrav. Det är dessutom ett viktigt perspektiv för att generellt öka kollektivtrafikens attraktivitet då insatser för ökad tillgänglighet gynnar de flesta resenärsgupper. Tillgängligheten i Västernorrlands kollektivtrafik är varierande och framför allt så saknas tydlig information om hur tillgängligheten ser ut i olika delar av systemet.

Av ovanstående anledning så upphandlades en tillgänglighetskartläggning. Uppdraget gick till Tyréns som gjorde en omfattande kartläggning av fordon, infrastruktur, informationskanaler samt snöröjning. Utifrån detta så gjordes en sammanställning, en bristanalys samt att förslag på åtgärder togs fram. Utredningen visar tydligt att nuläget skiljer sig ganska mycket från målbilden i trafikförsörjningsprogrammet och att informationen om detta brister.

Utredningen finns sammanställd i en slutrapport. Därutöver så finns en databas med information om alla kartlagda hållplatser och bytespunkter samt ett gediget bildunderlag från kartläggningen. Alla dessa underlag ska nu ligga till grund för länets arbete med att höja tillgängligheten i kollektivtrafiken.



Bild: Inmätning av busshållplats.

4.1.2 Central bedömningsfunktion för sjukresor

Region Västernorrland brottas som många andra län med stigande kostnader för sjukresor som utförs i taxi. Ett sjustegsprogram med olika åtgärder påbörjades 2013. Innan projektet så var det vården som



hade ansvar för att bedöma vilken typ av transportslag som krävdes vid sjukresa. Detta medförde att fler resor än nödvändigt beviljades med taxifordon och att vårdpersonal fick lägga mycket tid på att administrera sjukresebeställningar. Eftersom bedömningarna skedde på respektive vårdenhet så medförde detta även att bedömningen blev ojämlik.

Till denna fråga finns också en tydlig koppling till tillgänglighetsnivån i kollektivtrafiken. Om kollektivtrafiken har hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning så kan fler sjukresor hänvisas till allmän kollektivtrafik vilket minskar länets kostnader.

Hösten 2018 så inleddes ett förstudiearbete där målet var att flytta ansvaret från vården till en central bedömningsfunktion och på så sätt göra sjukresebedömningen mer tillgänglig och jämlik oavsett var i länet resenären befinner sig. En arbetsgrupp med representanter från olika delar av Region Västernorrland samt från DinTurs beställningscentral i Ånge startades upp.

Den centrala bedömningsfunktionen för sjukresor startades upp 1 september 2019. Fram till pandemin i mars 2020 kunde det konstateras att trenden med ökande kostnader hade brutits och att kostnaderna istället hade börjat minska. Sedan dess så har pandemin och därtill kopplade särskilda sjukreseregler omöjliggjort fortsatt utvärdering. Planen är dock att funktionen ska fortsätta och även utvecklas.

4.1.3 Samhällsekonomisk utvärdering av kollektivtrafik

De senaste åren så har besvärliga ekonomiska förutsättningar för länets kommuner resulterat i att mycket av fokus gällande kollektivtrafik har gällt kostnadsbesparingar. Detta är olyckligt i en tid då samhället är i behov av att fler reser kollektivt i syfte att spara på både miljö och offentliga resurser. Svensk Kollektivtrafik tog 2018 fram en nationell rapport om kollektivtrafikens bidrag till samhällsekonomin. Projektet beslutade sig för att göra en regional variant av denna rapport.

För uppdraget så upphandlades Trivector som under några månader räknade på olika effekter som kollektivtrafiken bidrar med. I januari 2020 så presenterades en rapport.

I rapporten så redovisas effekter inom ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Många effekter är svåra att bedöma i ekonomiska termer. I rapporten går dock att läsa att nettokostnaden för kollektivtrafiken i Västernorrland årligen är drygt 500 Mkr. Samhällsvinsten enbart för ökad fysisk aktivitet samt minskad klimatpåverkan är med den nya ASEK-beräkningen 1 050 Mkr. Skulle övriga effekter vara beräkningsbara så skulle samhällsnyttan vara flerfaldigt högre.

4.1.4 Mobildataanalys av rörelsemönster

När projektet anordnade en studieresa till mässan Persontrafik 2018 så knöts kontakter med Telia. De hade då precis börjat utveckla en ny tjänst som heter Crowd Insights. Denna tjänst spårar alla rörelser som görs av mobiltelefoner i Telias nät och kan användas för att analysera rörelsemönster i samhället. Tjänsten marknadsförs bland annat att kunna användas inom kollektivtrafik, samhällsplanering och besöksnäring.

Tjänsten är i grunden en prenumeration som kan avgränsas i olika geografisk omfattning. Projektet gjorde dock ett specifikt engångsinköp där ett åttiotial relationer och 16 målpunkter undersöktes



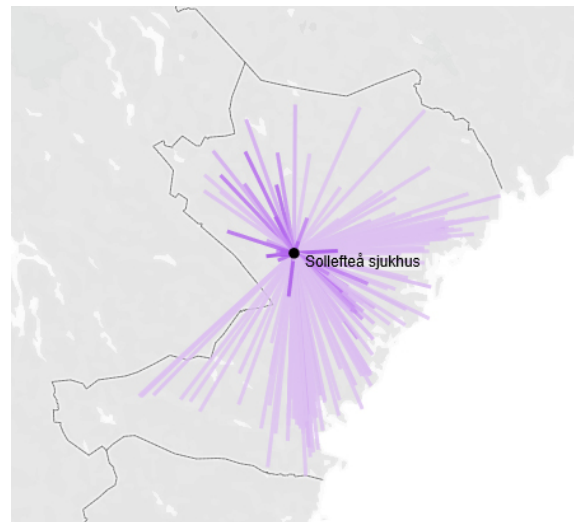
under fjärde kvartalet 2019. För dessa relationer och målpunkter så redovisas då alla rörelser per dygnstimma uppdelat på vardagar respektive helger.

Resultatet var givande då det ger en mycket bättre totalbild av rörelser än exempelvis resvaneundersökningar. Däremot så går det inte att se hur en person har rest eller i vilket syfte utan kompletterande fördjupande undersökningar krävs för att få en totalbild av människors rörelsemönster.

Resultaten presenterades i en kundportal till vilken alla projektparter fick tillgång. I portalen redovisades alla relationer i grafer och staplar. Projektet fick dessutom tillgång till all rådata i csv-format vilket kan fortsatt användas i GIS-program.

Tjänsten har fortsatt utvecklats sedan projektets test. Den har bland annat använts av många länder under pandemin för att spåra hur invånare följer de olika rekommendationer som beslutats under pandemins olika stadier.

Bild: Rörelsemönster för resor till Sollefteå sjukhus.



4.1.5 Uppföljning från räls till resande

När projektet startade så fanns en plan med fyra utredningar som skulle genomföras. Dessa var *Uppföljning från räls till resande*, *Regional resvaneundersökning*, *Stationslägesanalys* samt *Regional linjenätsanalys*. Dessa upphandlades som ett paket och uppdraget att genomföra dessa gick till Ramboll. I efterhand så har det visat sig bra med en och samma leverantör då mycket av grundarbetet kunde användas till alla utredningar och konsulterna i och med sitt omfattande arbete fick en bra kunskap om länet och dess utmaningar och förutsättningar.

Inom projektet *Bästa Resan* så gjordes 2009 en utredning om vilka effekter som uppstarten av trafiken på Botniabanan skulle få på kommunerna i Västernorrland samt upp till Umeå. De sektorer som utreds är befolkningsutveckling, sysselsättningsutveckling samt inkomstutveckling. Rapporten fick namnet *Från räls till resande* och hade målår 2030. I rapporten utreds fyra olika scenarier där scenario 1, utbyggd Botniabana, är det scenario som uppföljningsrapporten utgått ifrån.

I Koll2020 så upphandlades en uppföljning på denna rapport. Syftet var att se om förväntade effekter hade uppnåtts ungefär halvvägs till det slutliga måläret 2030. Uppföljningsrapporten utgår ifrån ursprungsrapportens scenario 1.

Ramboll kan i sin rapport konstatera att regionen i stort har överträffat målen inom samtliga tre sektorer. Befolkningen 2018 är 379 700 invånare vilket redan då är högre än de 377 670 som sattes som prognos för år 2030. Antalet sysselsatta 2018 jämfört med 2008 har ökat med 11 000 personer medan prognosen för 2030 var en minskning med 4 700 personer. Inkomsterna 2018 är 19 procent högre än 2008 och har därmed nästan nått upp i det mål om 25 procents ökning som fanns i prognosen för 2030.



Det konstateras dock att det råder stora inomkommunala skillnader och framför allt så är det Umeå och dess kranskommuner som driver upp siffrorna. Kommunerna i Västernorrlands län har haft en mycket beskedligare utveckling under denna period. Som exempel kan befolkningsutvecklingen tas där Umeå under perioden haft en ökning med 12,8 procent, Sundsvall en ökning med 4,1 procent men där övriga Västernorrlandskommuner totalt haft en minskning med 1,2 procent.

4.1.6 Regional resvaneundersökning

En av de utredningsförslag som var beslutade från början var att göra en regional resvaneundersökning. Den senaste som hade genomförts var i projektet *Bästa resan* år 2010. Syftet med resvaneundersökningar är att analysera resmönster, attityder och påverkansfaktorer.

Efter lite research så beslutade projektet att samla in fakta via Svensk Kollektivtrafiks nationella undersökning *Kollbar*¹. Anledningarna till detta var flera. Det är dyrt och tidskrävande att utforma en egen undersökning, att använda Kollbars undersökning möjliggör jämförelser över tid samt med andra län och DinTur hade redan sedan tidigare en prenumeration på Kollbar som omfattade 200 respondenter per månad. Projektet gjorde en tilläggsbeställning som dels innehöll kompletterande frågeställningar och dels utökade antalet respondenter till att bli totalt 10 000 stycken under perioden juli 2019 – februari 2020. Valet av tidsperiod visade sig i efterhand lyckad då vi precis undvek pandemin och på så sätt fick en bra bild av invånarnas resor innan pandemin.



Efter att alla respondenter samlats in så upphandlades Ramboll till att sammanställa och analysera all data. Detta resulterade i två rapporter där den ena avhandlar regional nivå och jämför mot andra län och där den andra avhandlar kommunal nivå och jämförelser mellan länets kommuner.

Utfallen i dessa rapporter har Ramboll själva använt i de övriga utredningar de fått uppdrag att göra så som stationslägesanalys och linjenätsanalys. Utfallen kommer även att användas i den fortsatta trafikutvecklingen i länet i första hand som ett underlag till framtagandet av nytt trafikförsörjningsprogram.

4.1.7 Stationslägesanalys

Västernorrland hade under 2019 tagit fram en stationslägesanalys för Mittbanan inom projekt Mittstråket. Diskussionerna i projektet blev därför att komplettera denna med en analys även för järnvägen längs kusten och Övre Ådalsbanan till Långsele. Utredningen upphandlades som en del i det större paketet med fyra utredningar.

¹ Kollbar - <https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>



I anbudsunderlaget så framgick att såväl befintliga som potentiella stationslägen skulle analyseras. Potentiella lägen definierades som tätorter och större målpunkter längs bansträckningen. Totalt så analyserades 24 platser varav 8 befintliga och 16 potentiella. Ramboll använde sig av en multikriterieanalys i arbetet med att bedöma potentialen för respektive plats.

Utredningen skulle även förhålla sig till olika utbyggnadsscenarier för järnvägsinfrastrukturen så som färdigställande av nya Ostkustbanan i dess olika etapper samt förbättringar på Övre Ådalsbanan. Utifrån dessa scenarier så skulle trafikeringsupplägg beskrivas och hur dessa anpassades utifrån föreslagna stationer.

Utredningen resulterade i ett förslag där 4 platser längs kusten anges ha hög potential för nya. Då det handlar om enkelspårsbanor så behövs dock kontinuerligt en dialog om målkonflikten mellan ökad tillgänglighet i fler stopp och minskad restid på längre sträckor. Utredningen anser även att Sollefteå och Långsele är intressanta om Övre Ådalsbanan får de investeringar som behövs för att bedriva persontrafik. Här föreslås ett regionalt upplägg med trafik Långsele-Sundsvall.

4.1.8 Regional linjenätsanalys

Den fjärde utredningen i det på förhand beslutade upplägget. Uppdraget gick ut på att beskriva Västernorrlands län i nuläget samt att genomlysna all kollektivtrafik i Västernorrland i form av linjenät och turutbud, jämföra detta med de mål och behov som länet ger uttryck för och leverera förslag på ändringar.

I nulägesbeskrivningen redovisas demografi, rörelsemönster, arbetsmarknadsregioner samt dagens upplägg för buss- och tågtrafik. Kollektivtrafiken delas upp i stadstrafik, regional busstrafik samt tågtrafik.

I brist- och behovsanalysen konstateras bland annat att stadstrafiken i Örnsköldsvik har ett något för lågt utbud i förhållande till stadens storlek. Det konstateras också att många linjer har olika färdvägar för olika turer vilket skapar svårigheter för resenären att förstå hur denne kan resa. Det lyfts även att hållplatsutformningen på många håll är bristfällig.

Ramboll visar i sin rapport att trafiken i stort går där den bör gå. Däremot så finns det på många ställen effektivisering att göra. Exempelvis så föreslås att vissa linjer rätas ut eller förkortas för att göra det tydligare för resenärer och även för att minska restiden. En del linjelagd trafik på landsbygden föreslås ersättas med anropsstyrd trafik. Viktigt för bägge dessa åtgärder är att utveckla bra bytespunkter.

4.1.9 Glesbygdsutredning Ånge-Stöde

Under 2019 så kom DinTur i kontakt med ett företag som arbetade med lösningar för utveckling av särskild kollektivtrafik. I dessa diskussioner så framkom olika idéer om hur kollektivtrafik i glesbygd kan utvecklas genom att samordna olika transporter. Då projektet kände behov av att fortsätta processen i WP4 så beslutades att använda medel i WP1 till att genomföra en glesbygdsutredning.

Vid själva upphandlingen så inkom flera bra upplägg från olika aktörer. Projektet valde då att gå vidare med de två bästa anbud. Trivector och DRT Solutions fick uppdraget att utreda Ånge kommun,



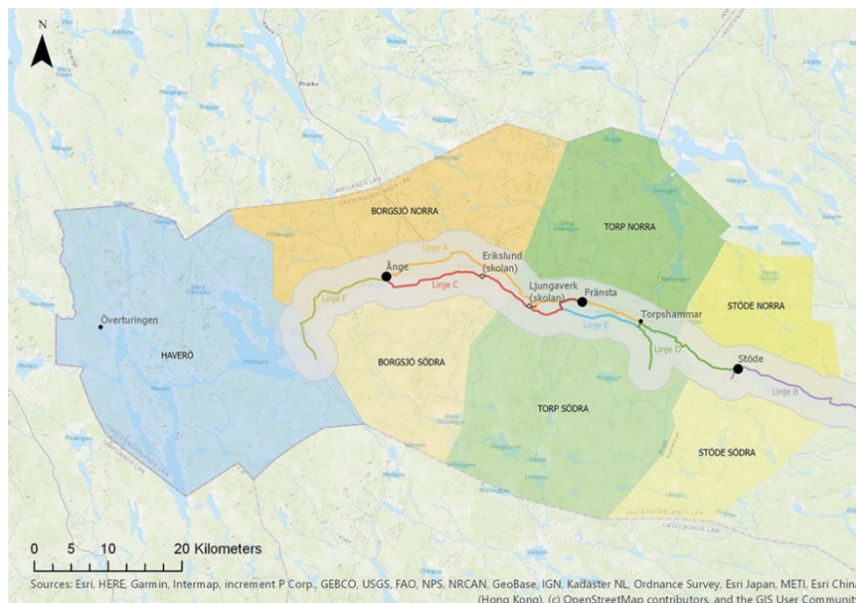
området kring Stöde samt stråket in till Sundsvall. Ramboll fick uppdraget att utreda västra delarna av Sollefteå kommun.

Uppdraget i Ånge utgick från begreppet omvänd kollektivtrafik. Med detta menas att alla invånare får tillgång till en zonbaserad anropsstyrd kollektivtrafik i direkt närhet av bostaden/arbetsplatsen. Därefter så utreds och föreslås linjelagd trafik där det finns underlag för sådan trafik. Anropsstyrd och linjelagd trafik kopplas ihop på specifika bytespunkter.

Det förslag som togs fram för Ånge ger en mycket bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken i glesbygden. Beräkningar som gjort visar att detta kan ske till ingen eller låg kostnad jämfört med nuvarande trafikupplägg.

Länet arbetar nu för att kunna genomföra ett test av det föreslagna trafikupplägget för att på så sätt kunna utvärdera vilka effekter det kan få på resande, fordonsupplägg och kostnader.

Bild: Förslag på trafikupplägg i Ånge med zonbaserad närtrafik samt linjelagd trafik.



4.1.10 Glesbygdsutredning Sollefteå

Rambolls uppdrag avgränsades geografiskt till allt som ligger väster om Sollefteå tätort. Älvdalarna upp mot Ramsele respektive Junsele utgör stommen i befintlig kollektivtrafik. Området präglas av stora glesbygdsområden. I området finns ett stort antal kompletteringslinjer som är anropsstyrda. Området har även en tydlig koppling mellan Junsele och Ramsele som idag inte har någon kollektivtrafik.

Ramboll landade i sin rapport i liknande slutsatser som Trivector. Befintlig linjetrafik ska rätas ut och förenklas. Angränsande områden ska trafikeras av ett flexibelt anropsstyrt närtrafiksystem. Vissa orter pekas ut som noder för byten till linjelagd trafik från närtrafik, egen bil samt gång och cykel. Dessa noder behöver utvecklas så de blir trafiksäkra och erbjuder vissa kringfunktioner. Ramboll föreslår även att linje 39 till Ramsele som idag går vidare in i Jämtland vissa turer istället dras vidare mot Junsele för att erbjuda en lösning för relationen mellan dessa tätorter.

I sin rapport går Ramboll djupare kring hur bytespunkter kan utformas. De lyfter även möjligheten att i framtiden knyta ihop småorter som ligger en bit ifrån de stora vägarna med bytespunkter genom ett autonomt trafikupplägg.



Sollefteå kommun har varit aktiv i genomförandet av utredningen och har även uttryckt stort intresse att jobba vidare med implementeringen av vissa idéer från utredningen.

4.1.11 Bränsleutredning med elbussutredning

Framtida bränsleval är viktiga inte bara för kollektivtrafiken utan för hela samhällets transportbehov då vi dels behöver minska våra växthusgasutsläpp väldigt mycket och vi samtidigt har en begränsad tillgång på resurser så som biodrivmedel. Kollektivtrafiken i Västernorrland körs idag på HVO100 vilket gör den fossilfri. Det finns dock frågetecken kring HVO100 framåt både vad gäller miljöklassning utifrån dels vilka substrat som används, dels tillgång som i sin tur påverkar priset.

Hela transportsektorn genomgår just nu den största transformationen någonsin där alla transporter måste klara klimatmålen och där elektrifiering är den tydligaste trenden. Många län har redan kommit en bit på vägen när det gäller att elektrifiera sin kollektivtrafik. Västernorrland har än så länge endast någon enstaka testbuss elektrifierad. I länet finns också ett intresse att kunna ta tillvara på den biogaspotential som finns.

Styrgruppen beslutade att projektet skulle upphandla en bränsleutredning som även innehöll en specifik elektrifieringsutredning. Utredningen skulle genomlysas tillgängliga drivmedel samt vilka fordon och vilken infrastruktur som krävs för dessa. Utredningen skulle även ta fram förslag på flera drivmedelsupplägg för kollektivtrafiken utifrån de olika hållbarhetsperspektiven. Uppdraget gick till Sweco hösten 2020.

Sweco presenterar i sin utredning olika alternativ. Det klimatmässigt bästa alternativet omfattar en hög andel elektrifierad trafik. Detta alternativ kräver dock stora investeringar i såväl infrastruktur som fordon. De delar som inte elektrifieras kan köras antingen på biogas eller biodiesel. Fördelningen däremellan beror även den på drivmedelstillgång, infrastruktur och fordonstillgång.

Resultaten från utredningen behöver utredas vidare. Teknikutvecklingen går just nu väldigt fort vilket innebär att förutsättningar för exempelvis elbussar kommer att vara på en annan nivå det år som ett nytt trafikavtal ska påbörjas. Inriktningen behöver dock tas snabbt eftersom utbyggd infrastruktur kan ta flera år att få på plats. Arbetet med att välja bränsleinriktning kommer att implementeras i processen med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram.

4.1.12 Hållplatsriktlinjer med tillhörande processer

Två aspekter som är viktiga i ett attraktivt kollektivtrafiksystem är att infrastrukturen håller hög nivå utifrån trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet samt att utformningen är likadan i hela systemet så det är lätt att känna igen sig. I Västernorrland så har det inte funnits riktlinjer för utformning vilket medfört att det finns en stor variation på hållplatsers utformning.

Projektets styrgrupp beslutade att upphandla en utredning som tog fram förslag på en hållplatshandbok och som dessutom genomlyste de processer och roller som finns kopplade till kollektivtrafikens infrastruktur. Även detta uppdrag gick till Ramboll.



Arbetet har bedrivits i processform där operatörer, kommuner, Trafikverket med flera fått vara med och diskutera. Resultatet är en rapport som innehåller ett förslag till hållplatshandbok och där utvecklade processer och roller beskrivs. Rapporten ligger till grund för ett fortsatt arbete som dels går ut på att fastställa en hållplatshandbok för länet och dels på att fastställa hur processerna kopplat till infrastrukturen ska utvecklas. Mycket av det arbetet kommer att kopplas till processen med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram.



Figur 29. Skiss på hållplatsklass A - Tåtorp.

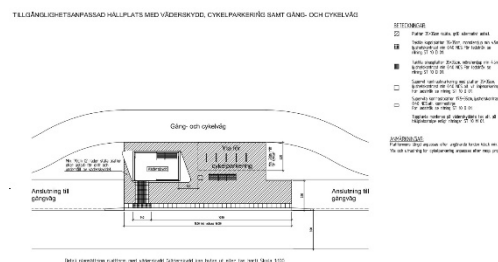


Bild: Principförslag för hållplatstyp

4.1.13 Trafikanalys Birsta handelsområde

En av de sist beslutade utredningarna i projektet. Då det under 2020 stod klart att det fanns medel kvar för utredningar så togs en bruttolista med förslag fram som diskuterades för att slutligen landa i beslut om upphandling. En av de utredningar som beslutades var en trafikanalys för Birsta handelsområde utanför Sundsvall. Birsta är länets största målpunkt och där råder idag en kaotisk trafiksituation vid vissa tider på dygnet. Detta drabbar även den linjelagda busstrafiken som fastnar i bilköerna. Uppdraget, som gick till Ramboll, gick ut på att kartlägga nuläget och ta fram förslag på hur resor till/från området samt inom området kunde ställas om till mer hållbara alternativ både på kort sikt och lite längre sikt. En specifik arbetsgrupp med bland annat representation från Birsta handelsområde tillsattes för genomförandet.

Ramboll har undersökt vilka typer av resor som görs till området. Vissa av dessa bedöms mer potentiella än andra att ställa om exempelvis arbetsresor och inspirationsshoppingresor. Resor som omfattar inköp av specifika lite större varor samt mathandlingsresor bedöms svårare att ställa om. Ramboll köpte in GPS-data som i detalj kunde visa hur mycket trafik som rörde sig i området vid olika tidpunkter och hur detta påverkade framkomligheten. De åtgärder som diskuterades omfattade både kollektivtrafik samt gång och cykel.

I förslagen på kort sikt så föreslår Ramboll att områdets gång- och cykelbanor utvecklas och byggs ihop så de utgör ett sammanhållet system. Vikten av att dessa stråk blir både attraktiva och trafiksäkra lyfts särskilt. För kollektivtrafiken så föreslås utökade sträckor där bussarna går på egna bussgator. Linjen genom Birsta justeras något för att hållplatserna ska komma närmare de stora målpunktsentréerna. Även här lyfts vikten av att busshållplatserna och handelshusen.

På längre sikt föreslår Ramboll att en eventuell framtida tågstation på Nya Ostkustbanan skulle knytas an med kollektivtrafik och GC-stråk. Det föreslås även en områdesintern trafik som med fortsatt teknikutveckling skulle kunna utföras med autonoma fordon.



Resultaten i denna utredning behöver diskuteras vidare. Ansvarsfrågan är dock något mer komplex då vägarna i Birsta är en blandning av statlig och kommunal väg samt privat mark. Ett uppföljningsmöte med berörda parter kommer att äga rum i början av 2022.

4.1.14 Resecentrum Sundsvalls Sjukhus

Denna utredning är den sista insatsen riktade mot länets sjukhus. Då det inte fanns några investeringsmedel kvar så beslutades att använda utredningsmedel för att ta fram förslag på en framtida ombyggnation vid Sundsvalls sjukhus. Utgångspunkten var att främja hållbara transporter och öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Vid Sundsvalls sjukhus så planeras för en ny räddningsstation. Projektledarna för räddningsstationen involverades därför i projektets arbetsgrupp för att dessa bägge processer skulle kunna samordnas på bästa sätt. Även detta uppdrag var uppdelat i två delar med dels enklare åtgärder på kort sikt och dels ett mer omfattande förslag för ett längre tidsperspektiv. Utredningen upphandlades och uppdraget gick till Sweco.

I dialog med Sweco så beslutades att de åtgärder som föreslogs på kort sikt skulle ligga i linje med de åtgärder som föreslogs i det längre perspektivet. På så sätt så skulle medel sparas i och med att eventuella ombyggnationer inte behövde göras om mellan steg 1 och steg 2.

Sweco föreslår i sin rapport att trafiken vid entrén styrs om så att bussar har ena sidan och lättare fordon har den andra sidan. Däremellan så skapas yta som i steg 1 skulle kunna få ett skärmtak samt väderskydd för väntande resenärer. På sidan för lättare fordon så prioriteras taxitransporter, handikappplatser och drop-off-zoner. Korttidsparkeringar flyttas längre ut från entrén.

I det längre perspektivet så föreslås vänthallen byggas ut mellan de två trafikdelarna. Det möjliggör en bättre vänthall med möjliga servicefunktioner och kan även utformas så att busshållplatserna får direktkoppling till inomhusmiljön vilket ökar tillgängligheten ytterligare.

Utredningen har redovisats i ett PM samt olika riktningar och visualiseringar. Ansvar att arbeta vidare med frågan ligger på Regionfastigheter som äger fastigheten. Fortsatt samordning med byggandet av den nya räddningsstationen är önskvärt. Ett uppföljningsmöte med berörda parter kommer att genomföras i början av 2022.

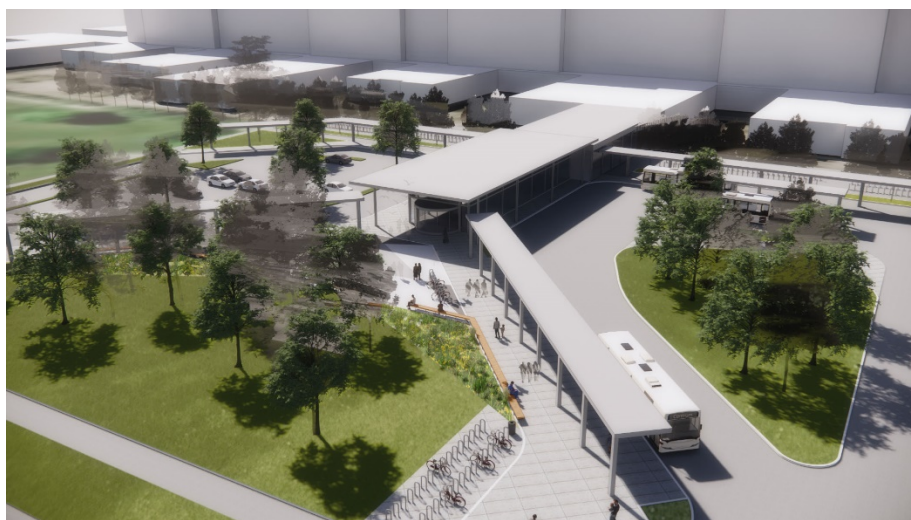


Bild: Visualisering som visar ombyggnation i steg 2 med utökad vänthall.



4.2 Seminariedagar

Projektet har vid totalt nio tillfällen bjudit in till kunskapsseminarier där inspiration, kunskapspåfyllning, nätverkande och dialog varit återkommande inslag. Flera av seminarierna har modererats av projektets ena följeforskare Monica Lundin vilket även bidragit till en röd tråd genom alla aktiviteter. Syftet med seminarierna har dels varit att bidra med kunskap till länets politiker, tjänstepersoner och trafikaktörer, dels att utöka dialogen och samverkan i länet.

4.2.1 Fysiska seminariedagar

Under våren 2019 planerades och genomfördes tre heldagar. Då detta var innan pandemin så genomfördes dagarna i fysiska lokaler i Sundsvall. Vissa föreläsningar skedde dock digitalt. På respektive seminariedag så deltog 30–50 personer. De teman som seminariedagarna innehöll var *Från kollektivtrafik till mobilitet*, *Ökat kollektivt resande med kundfokus* samt *En hållbar kollektivtrafik*. Många intressanta föreläsare deltog och dokumentation i form av presentationer och bilder delgavs de som inte hade möjlighet att närvara fysiskt. Feedbacken på dessa dagar från deltagarna var genomgående mycket positiv.



Bild: Deltagare på seminariedag nr 2 i mars 2019.

4.2.2 Digitala seminarier

I och med pandemins inträde så kunde projektet fortsätta med fysiska träffar. Det blev ett uppehåll på ungefär ett år innan projektet beslutade att börja göra digitala seminarier. Totalt sex seminarier genomfördes. Vissa hade specifika teman medan andra handlade om att presentera genomförda utredningar. Dessa seminarier fortgick ända fram till projektslutet hösten 2021. Totalt så medverkade ett 100-tal unika personer på dessa seminarier.

Teman för de digitala seminarierna var *Trafikupplägg och produktutbud som ökar resandet utan ökade kostnader*, *Hur utvecklas vårt resande av pandemin*, *Framtidens kollektivtrafik i glesbygd*, *Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland – 4 utredningsresultat*, *Vilka bränslen ska bussarna köra på i framtiden* samt *Höstseminarium – Trafikanalys Birsta och hållplatsriktlinjer*

4.3 Studieresor

Projektet hade studieresor inskrivet som aktivitet. Syftet var att öka kunskapen hos personer i länet som arbetar med och/eller tar beslut om kollektivtrafik. Ett annat syfte var att hämta inspiration och erfarenheter från andra regioner som kommit längre inom vissa utvecklingsområden. Under projektet genomfördes två studieresor.



4.3.1 Persontrafik 2018

Persontrafik är en kombinerad mässa och konferens som genomförs vartannat år i Sverige. Varannan gång genomförs det i Stockholm och varannan i Göteborg. Hösten 2018 genomfördes arrangemanget på Stockholmsmässan. Projektet bekostade resa och boende för 10 personer från länet.

Resan blev uppskattad. Konferensen innehöll ett stort antal seminarier om kollektivtrafikutveckling och deltagarna fick med sig mycket inspiration bland annat inom mobilitetslösningar och hållbarhet. Mässdelen var väldigt stor med allt från fullstora bussar ned till mobilappar. Trots den tillgänglighet som vår digitala värld medför så ger det en dimension extra att kunna se och testa olika produkter och prata direkt med deras representanter.

Projektet hade ursprungligen en plan att besöka mässan på nytt i Göteborg hösten 2020 men arrangemanget ställdes in på grund av pandemin.

4.3.2 Göteborg 2019

Under en av seminariedagarna våren 2019 så kom projektet i kontakt med Per Erik Lund från Göteborg. Han hade tidigare arbetat mycket med projektet Electricity i Göteborg och föreslog att vi borde göra ett studiebesök där nere. Efter en tids planering så for elva personer från länet ned till Göteborg i november 2019.

Under två dagar så fick länets delegation prova på att åka elbuss och autonom buss. Vi fick även titta på den nya elfärja som satts in på Göta Älv. Vi gjorde besök på den inomhusbusshållplats som byggts på Lindholmen och vi besökte även Volvos bussutvecklingscentrum där vi fick lyssna på deras arbete med utvecklingen av framtidens bussar. Slutligen så besökte vi Regionens hus där Västtrafik och Västra Götalandsregionen berättade om hur de arbetar med kollektivtrafik-utveckling generellt och elbussimplementering specifikt.



Bild: Deltagarna samlade vid den autonoma buss som provåktes.

4.3.3 Planerade studieresor

Projektet planerade för ytterligare studieresor. Tyvärr så gjorde pandemin att några ytterligare resor inte kunde utföras. Platser och regioner som hade kontaktats för utbyte var bland annat Trøndelag/Trondheim, Gävleborgs län samt Stavangerområdet. Alla dessa hade kommit långt i arbetet med mobilitet och/eller hållbara drivmedel. Besöksmålen är fortsatt intressanta för länet utifrån ett perspektiv om utbyte av kunskap och erfarenheter.



5. WP2 – Information, marknadsföring och mobility management

Din Tur har haft ansvaret för denna del av projektet. Budgeten för denna del har varit cirka 5,5 Mkr. Syftet har varit att förbättra intern och extern kommunikation och på så sätt bidra till utveckling av kollektivtrafiken samt till att fler väljer att åka kollektivt.

5.1 Apputveckling

En stor del av arbetet i WP2 har gällt utveckling av nya funktioner i den regionala kollektivtrafikens mobilapp (DinTur). Nedan beskrivs några av dessa funktioner.

5.1.1 Digitala företagskontot

En funktion som utvecklades för appen var det digitala företagskontot. Kontot kan tecknas av arbetsgivare som därefter kan administrera resor till sina anställda. Kontot ersätter företagskort som tidigare funnits för arbetsgivare. I och med funktionen så tilldelas en anställd en betalfunktion i sin DinTur-app så denne kan boka och utföra resor med tåg och buss. Resorna faktureras till arbetsgivaren i efterskott. Funktionen togs fram och testades under projektiden. Arbetet med fullskalig implementering har fortgått efter projektets slut.

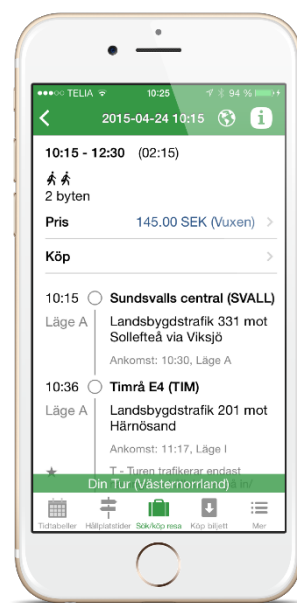


Bild: Köp av resa i mobilapp

5.1.2 Kartfunktion

En annan funktion som utvecklats är möjligheten att kunna se på kartor i appen och där dels se var hållplatser och linjer finns men även sin egen position. Detta gör det enklare för resenären att se om och hur denne kan utföra en resa. Funktionen är implementerad idag.

5.1.3 Realtidsfunktion

Projektet tog fram en realtidsfunktion i appen. I och med funktionen så kan alla resenärer se var bussen befinner sig och om den är i tid. Detta är en av de viktigaste funktionerna för att få fler att åka buss. Funktionen är färdigutvecklad och testad men implementeringen har dröjt då det har upptäckts problem med de tekniska system som ska skicka GPS-signaler från bussfordonen till appen. Dessa problem arbetar leverantören nu med att lösa.

5.1.4 Digitala färdbevis

Denna funktion togs primärt fram för att kunna styra fler sjukresor till kollektivtrafiken. Administratören av funktionen kan skicka ut kollektivtrafikbiljetter till alla mottagare som har en mobiltelefon. Dessa kan sedan användas för att resa med buss och tåg. Idag är det Din Tur kundcenter som är administratörer och som kan skicka ut biljetter till personer som ska åka på vårdbesök.



Tidigare så behövde dessa resenärer betala sin resa själva och därefter skicka in ersättningsanspråk till Region Västernorrland som betalade ut ersättning eftersom sjukresor med kollektivtrafik är kostnadsfria i Västernorrland. På sikt finns en plan att koppla digitala färdbevis till alla vårdkallelser för att på så sätt nå ut till många fler resenärer. Funktionen driftsattes i slutet av år 2021.

5.1.5 Biljett- och betalningsprocess

Möjligheten att köpa biljett direkt i appen har tillkommit under projektet. I ett första steg så möjliggjordes köp av enkelbiljetter och i slutet av 2021 så har även köp av vissa periodkort tillkommit. För att kunna sälja biljetter så har olika betalningsalternativ kopplats till appen. Idag så är det möjligt att köpa biljett genom kortbetalning, Swishbetalning samt genom Klarna. Det långsiktiga målet är att kunna erbjuda samtliga biljetter i appen och att merparten av försäljningen sker i denna kanal.

5.2 Gestaltungsplan

Projektet har tillsammans med upphandlad reklambyrå tagit fram mallar för hur olika typer av informationstavlor ska utformas. Förslagen togs fram för ombyggnationerna vid Resecentrum Sundsvall samt hållplats Stenstan men är tänkta att vara mall för framtida om- och nybyggnationer.

5.3 Varumärkesplattform

Projektet upphandlade en översyn av varumärkesplattformen i syfte att åstadkomma en bättre kommunikation gentemot samtliga målgrupper. Översynen resulterade i en varumärkes- och kommunikationsplan som ligger till grund för arbetet i framtiden. Kopplat till detta arbete så upphandlades även produktion av bilder och filmer som kan användas i kommunikationen.

5.4 Informationsfilmer

I syfte att få fler att resa kollektivt så togs ett antal informationsfilmer fram. Dessa är främst syftade att användas i sociala medier. Filmerna visar hur man reser kollektivt exempelvis hur man kan köpa biljett och hur man kan söka sin resa. Filmerna har till viss del börjat användas men som med övrigt varumärkesarbete så har spridning avvaktats i väntan på att pandemin ska avta ytterligare. Alla filmer finns på



Bild: Film om hållplatsagerande. Alla filmer finns på: <https://www.youtube.com/channel/UCtNCpt3GmfJq90mOqdGeGjQ>.



5.5 Kundsynpunktssystem

Projektet gjorde en förstudie gällande vilka funktioner som ett nytt system för att ta emot och hantera kundsynpunkter borde omfatta. Därefter så upphandlades konsulter för att bygga ett nytt system. Systemet togs i drift hösten 2021 och används nu i daglig drift. Kundsynpunkter är en viktig faktor för avtalsuppföljning samt utveckling av kollektivtrafiken och ett bättre system förväntas bidra till en positiv utveckling i länet.

5.6 Förarhandbok

Projektet gjorde en översyn av länets förarhandbok. Handboken används för att utbilda nya förare samt som stöd i vardagen för alla förare. Förarhandboken innehåller information om biljettyper, regler ombord med mera. Förarhandboken kommer i början av 2022 att distribueras till alla förare i tryckt form samt finnas tillgänglig i digitalt format.

5.7 Inventeringssystem för biljettmaskiner

Biljettmaskiner som inte fungerar skapar irritation för resenärer, bidrar till minskade intäkter samt ofullständig resestatistik. För att snabbare kunna åtgärda trasiga biljettmaskiner så upphandlades ett inventeringssystem som gör det möjligt att se vilken maskin som sitter i vilket fordon. På så sätt kan åtgärd sättas in omgående så snart felrapport inkommer.

5.8 Hållplatsskyltar

Projektet köpte in nya hållplatsskyltar samt en speciell skrivare som möjliggör utskrift av hållplatsnamn på skyltarna. Under projektperioden så byttes skyltar ut längs linjerna 201 och 90. På sikt är målet att alla hållplatsskyltar ska ha hållplatsnamn så att resenären lättare kan hitta sin resa.

5.9 Projektkommunikation

Projektledaren för WP2, Katarina Lundqvist, har under hela projektets genomförande arbetat brett med intern och extern projektkommunikation. Detta har skett bland annat genom Facebookinlägg, tidningsannonser, mailutskick och presentationer.

En tidningsbilaga producerades och distribuerades till länets alla hushåll under hösten 2020. Bilagan innehöll information om projektets insatser men även generell information om kollektivtrafik. Syftet var att nå ut brett med information om positiv utveckling inom kollektivtrafiken.

Bild: Tidningsbilaga



6. WP3 – investeringar

6.1 Bussgata Örnsköldsviks sjukhus

Projekteringen av en ny bussgata förbi Örnsköldsviks sjukhus hade genomförts innan projektet startade. Innan ombyggnationen så trafikerades sjukhuset endast av en stadslinje som vände uppe vid sjukhuset. Projektet gick ut på att bygga en bussgata från stadskärnan förbi sjukhuset vidare mot Ångermanlandsgatan för att möjliggöra förändringar i linjenätet så fler bussar trafikerade sjukhuset.

Projektet inleddes direkt på hösten 2017 och slutfördes under 2018. Utöver själva bussgatan så gjordes nya hållplatser med väderskydd samt signalanordning med bussprioritering uppe vid Ångermanlandsgatan.

Ombyggnationen har haft stor positiv påverkan på det kollektiva resandet. Nu trafikeras sjukhuset av totalt 14 linjer. Hållplatsen Örnsköldsviks sjukhus hade år 2019 19 547 påstigande resenärer vilket är en ökning med 547 procent jämfört med år 2017.



Bild: Norra infarten till den nya bussgatan.

6.2 Hållplatser Trafikverket

Trafikverket har haft projektets enskilt största kostnadspost. Totalt 18,5 Mkr var avsatt för att bygga om hållplatser till bättre trafiksäkerhet och högre tillgänglighet. Då kostnaderna för projektering och entreprenad ökade kraftigt så sköts ytterligare cirka 9 Mkr till från regionala transportplanen.

Processen att välja ut hållplatser hade pågått redan innan projektet startades. Enda riktlinjen var att hållplatserna skulle ligga utefter länets största vägar. En bruttolista skapades utifrån önskemål från kommunerna och DinTur. Projektparterna beslutade att satsa på hållplatser med färre påstigande då dessa annars inte skulle kunna byggas om. Bruttolistan genomgick sedan en förstudiefas där konsulter undersökte vilka hållplatser som kunde byggas om utan att ansöka om ny vägplan eftersom detta inte skulle hinna med inom projekttiden.

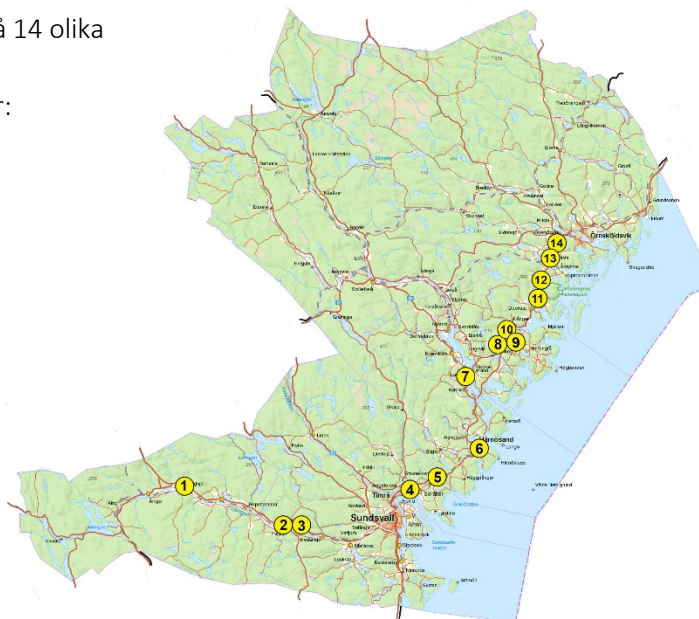
Bruttolistan skalades ned och ytterligare prioriteringar gjordes. I den vidare projekteringen så framgick dock att kostnaden för ombyggnationerna skulle bli avsevärt högre än ursprungligen planerat och för att klara av ambitionen så beslutades under 2019 att ytterligare medel skulle tillföras från de regionala transportplanen. Då detta var klart så kunde processen gå vidare till byggnadsfasen.



Totalt så har 27 hållplatslägen fördelade på 14 olika hållplatser byggts om.

De hållplatser som byggts om i projektet är:

1. E14 Borgsjö korsning
2. E14 Stödegrillen (1 riktning)
3. E14 Västerlo
4. E4 Deltavägen
5. E4 Sunne (ny)
6. E4 Statoil Härnösand
7. Rv90 Skärteå
8. E4 Träsk
9. E4 Jäppling
10. E4 Kålstå
11. E4 Skulnäs
12. E4 Skuleberget Norra (ny)
13. E4 Norrtjärn
14. E4 Sörböle



6.3 Hållplatser Örnsköldsvik

Örnsköldsviks kommun hade delar av sin investeringsbudget i projektet kvar efter ombyggnationen vid sjukhuset. I dialog med projektets styrgrupp så beslutades att dessa medel skulle användas till att förbättra busshållplatserna vid kommunens största gymnasieskola, Parkskolan. Dessa nyttjas av en stor mängd resenärer och var i behov av förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Fyra hållplatslägen byggdes om med bland annat ny plattform och väderskydd.

6.4 Entréområde Sollefteå sjukhus

Efter slutförandet av ombyggnationen vid Örnsköldsviks sjukhus så hade Regionfastigheter knappt halva sin investeringsbudget i projektet kvar. Tillsammans med projektledning så togs då en dialog om hur dessa medel skulle användas. Beslutet blev att fokusera alla medel till en insats då det ansågs bättre att göra en ordentlig förbättring på en plats istället för att göra flera mindre insatser på olika platser.

Valet föll på Sollefteå sjukhus. Utgångspunkten för projektet var detsamma som ombyggnationen i Örnsköldsvik det vill säga den trafikflödesanalys som Trivector gjorde för Landstinget Västernorrland 2016. Analysen omfattade länets tre sjukhus, Regionens hus samt Närvårdsfastigheten i Härnösand och gick ut på att föreslå åtgärder som kunde leda till ökat hållbart resande.

En projektgrupp bestående av olika representanter från Region Västernorrland, Sollefteå kommun samt DinTur startades upp. Regionfastigheter tog in konsultbistånd för att utveckla de förslag som fanns i den ursprungliga trafikflödesanalysen. Förslagen som togs fram bollades och finslipades och så småningom upphandlades själva entreprenaden. Parallellt med projektets ombyggnation så planerade och genomförde Sollefteå kommun en ombyggnation av Lasarettsgatan in till sjukhuset från Rv87.



Projektets entreprenad omfattade den yttre miljön utanför huvudentrén. Bland annat så byggdes busshållplatsen och gångstråket från hållplatsen i till entrén om. Ytan närmast entrén gjordes om för att skydda gångare och motverka Dessutom så byggdes gång- och cykelstråk om ut till fastighetsgräns där kommunens projekt tog över så att det skapades sammanhängande stråk ut till riksväg 87 samt in mot stadens centrum.



Bild 1: Ombyggd yttre miljö vid Sollefteå sjukhus. Bild 2: Ombyggd busshållplats Sollefteå sjukhus.

Ombyggnationerna genomfördes 2019-2020 och en slutlig gemensam invigning skedde i september 2020.

6.5 Optiska biljettläsare bussfordon

Tidigare så har det endast funnits läsare som kunnat läsa av reskort i länets bussfordon. I och med att projektet började utveckla digitala biljettlösningar för mobilappen så upphandlades även optiska läsare som utöver reskort även kan läsa av de QR-koder som skapas i mobilappen. Läsarna som köptes in var tvungna att fungera med det biljettsystem som redan fanns i bussarna så leverantören blev därför densamma.

Totalt cirka 300 bussfordon har utrustats med optiska läsare. Utöver inköpet så har resurser lagts på att installera och trimma in läsarna.



7. WP4 – Innovativ kollektivtrafik i glesbygd

Region Västernorrland har haft ansvaret för denna del av projektet. Budgeten för denna del har varit cirka 3 Mkr. Syftet har varit att utreda och testa insatser som bidrar till utvecklad kollektivtrafik på landsbygd och i glesbygd.

Kollektivtrafik i glesbefolkade områden är en utmaning inte bara i Västernorrland utan i de flesta län. Befintlig trafik är ofta utformad utifrån skolans behov och passar inte för andra målgrupper. Dessutom så sker många parallella transporter kopplat till färdtjänst och sjukresor. Syftet med denna projektdel var att testa nya trafiklösningar som på sikt skulle kunna implementeras i det ordinarie trafiksystemet.

Det projektet lärde sig under resan var att ett treårigt projekt egentligen är för kort tid för att genomföra denna typ av insatser om det inte redan finns en utarbetad plan. Först krävs utredningar som analyserar behov och tar fram lösningar. Därutöver så behöver trafiktester utföras och dessa måste antingen kunna hanteras inom ramen för befintliga avtal alternativt så måste trafikupphandling genomföras. När väl trafiktester genomförs så behöver dessa köras i 2–3 år för att hinna etablera nya resmönster och följa upp effekter. Totalt sett så är detta en process på cirka fem år.

De aktiviteter som genomförts i projektet har varit bra och gett många lärdomar. Det återstår dock en hel del arbete innan nya trafiklösningar kan implementeras i det ordinarie trafiksystemet.

Hela processen med WP4 inleddes med en diskussion i styrgruppen kring vilken typ av aktiviteter projektet skulle genomföra och var i länet dessa skulle genomföras. I ett första skede så beslutades att alla projektparter fick nominera intressanta glesbygdsområden. Detta resulterade i att tre områden nominerades och dessa var Lugnvik Kramfors, Junsele/Ramsele Sollefteå samt Nordingrå Kramfors. Projektledningen tog därefter fram underlag för dessa tre områden. Utifrån underlagen så beslutade styrgruppen att trafiktester skulle genomföras i Nordingråområdet och en arbetsgrupp bestående av DinTur, Region Västernorrland, MittBuss och Höga Kusten Taxi startades upp.

7.1 Världsarvsbussen

När arbetsgruppen för Nordingråtesterna började träffas så kom snabbt ett förslag att göra något för den kraftigt expanderande besöksnäringen i området. Representanter för besöksnäringen togs med i arbetsgruppen och ett sommarupplägg började tas fram. Planeringstiden var kort men arbetsgruppen hann med att besluta linjeupplägg, skapa tidtabeller, ansöka om hållplatslägen, ta fram hållplatsskyltar och planera fordon- och förarupplägg. Tillsammans med besöksnäringen skedde också stora marknadsföringsinsatser såväl regionalt som nationellt.

Trafiken startade upp vid midsommar och pågick fram till skolstarten i mitten av augusti. Totalt så utfördes cirka 1 200 resor med Världsarvsbussen vilket alla parter ansåg var en bra start med tanke på den korta planeringstiden. Upplägget fick stor uppmärksamhet både i lokalsamhället och i media. På hösten gjordes en utvärdering där näringsidkare och bussförare intervjuades och det var en stor enighet kring att detta var ett lyckat försök som borde utvecklas och permanentas.



Bild: Tillfällig hållplats i Bönhamn.





Bild: Annon i regional media.

Första kvartalet 2020 hade planeringen för sommaren 2020 påbörjats men då pandemin slog till så valde besöksnäringen att pausa trafikupplägget. Besöksnäringen ökade dock kraftigt i området tack vare pandemin så sommaren 2021 har ett mindre upplägg genomförts med Länsstyrelsen som huvudaktör.

7.2 Trafiktester Nordingrå

Ursprungstanken med trafiktesterna var att tillföra trafik som gynnade de som bor i Nordingråområdet. Parallellt med utvecklingen av Världsarvsbussen så planerades därför ett vinterupplägg. Vinterupplägget utformades utifrån tre behov; arbetspendling, serviceresor och fritidsresor. Utgångspunkten för den trafik som skapades var Nordingråvallen från vilken olika slingor utgick. Dessa slingor knöt an till befintlig trafik på Nordingråvallen men utökade möjligheterna för boende i kringliggande byar att åka kollektivt på morgonen, mitt på dagen samt på eftermiddag/kväll.

Ett tiotal turer skapades och dessa började trafikeras i augusti 2019 i samband med skolstarten. Trafiken pågick därefter fram till skolavslutningen i juni 2020. Resandet började försiktigt men ökade något för varje månad fram till mars 2020 då pandemin slog till och allt kollektivt resande dök rejält.

När trafiktesterna sammanställdes och utvärderades så kunde det konstateras att 3 arbetspendlingsturer varav två på morgonen och 1 på seneftermiddagen hade uppnått ett relativt bra resande. Trots kort tid att marknadsföra upplägget och liten tid för test innan pandemin så visade detta att det finns potential även på landsbygden att utveckla kollektivtrafiken. Övriga turer i testet hade få resenärer.

7.3 Utredningar

Efter utförda trafiktester så fanns ett behov av att noggrannare utreda trafiklösningar för glesbygd. Då projektet skulle förlängas och det fanns medel kvar för utredningar så beslutades att upphandla en sådan utredning. Utredningen blev till slut två parallella utredningar vilka kan läsas om under punkterna 5.1.9 samt 5.1.10 i denna rapport.



8. Pandemipåverkan

I mars 2020 slog pandemin Covid-19 till mot hela världen. Våldigt snabbt så fick stora förändringar göras i såväl vårt arbetsliv som i vår vardag i övrigt. Alla fysiska möten ställdes in och började succesivt ersättas med digitala möten. De flesta som arbetade i eller var engagerade i projektet övergick till distansarbete. Våra resmönster påverkades också vilket i sin tur påverkade all kollektivtrafik.

8.1 Arbete med sjukresor

Projektledare Mathias Sundin hade i och med processen kopplat till central bedömningsfunktion varit inkopplad i arbetet med sjukresor under projektet. När pandemin slog till uppstod ett akut behov av att hantera sjukresor och förvaltningsdirektören ställde frågan till projektledaren om han ville ta på sig uppdraget att koordinera arbetet utifrån Regionledningsgruppens direktiv. Uppdraget accepterades och arbetet pågick därefter till projektets slut då pandemin fortsatt pågick.

Arbetet hade tre huvudsakliga delar; anpassning av sjukresoreglementet, framtagande av särskilda Covid-19-transporter samt framtagande av upplägg för vaccinationsresor. Samtliga processer utgick från beslut i Regionala Särskilda Sjukvårdsledningen (RSSL) och i samarbete med flertalet verksamheter inom Region Västernorrland samt DinTur.

Första steget var att anpassa det ordinarie sjukresoreglementet. Beslut togs i flera steg och omfattade bland annat att fler målgrupper fick rätt till sjukresa i taxi, att samordning av sjukresenärer i taxi begränsades och upphörde samt att det togs fram rutiner för hur taxiförare skulle hantera resenärer.

Steg två var att ta fram och upphandla upplägg för särskilda Covid-19-transporter. Detta var transporter för personer med misstänkt eller bekräftad smitta vilket medförde omfattande skydd- och rengöringsrutiner. Transporterna utfördes av multifordon som extrautrustats med bland annat barriärskydd för förare samt skydds- och rengöringsartiklar. Som mest fanns fyra fordon i trafik. Alla förare som körde fordonen fick utbildning av Regionens avdelning för vårdhygien och skydds- och rengöringsmaterial tillhandahölls av Regionens materialförvaltning.



Bild: Specialutrustat Covid-19-fordon.

Sista steget var att ta fram ett förslag på erbjudande om vaccinationsresor för de målgrupper i samhället som hade störst behov av detta. Det innebar att personer på särskilda boenden, personer med hemsjukvård, personer med färdtjänsttillstånd samt personer i vissa riskgrupper erbjöds taxiresa till och från sina vaccinationstillfällen.

Sammantaget så lades mycket tid på att hantera dessa insatser. Troligen så bidrog dock insatserna till en minskad smittspridning i samhället och till minskade kostnader för samhället. Dessutom så bidrog processerna till en ökad samverkan mellan olika verksamheter vilket kommer att gynna länets fortsatta arbete med särskilda persontransporter.



8.2 Fördröjning av projektet

När pandemin slog till så förändrades dels arbetssättet, dels möjligheten att genomföra vissa typer av aktiviteter så som studieresor och seminariedagar. Prognoserna för hur lång tid pandemin skulle påverka oss justerades konstant. Detta innebar att projektet till att börja med sköt aktiviteter framåt i tiden. Av den anledningen så ansökte projektet om en första förlängning under hösten 2019. När prognoserna över pandemipåverkan fortsatte att förlängas så fick projektet istället börja titta på dels nya tidsplaner för aktiviteter som kunde genomföras på digital väg men även förslag på nya aktiviteter som kunde ersätta de som inte kunde genomföras. När denna plan hade utkristalliserats så ansökte projektet om en ytterligare förlängning vilket ledde till det faktiska slutdatumet 30 september 2021. Projektet vill ge en eloge till Tillväxtverket som under hela processen varit mycket hjälpsam till att bevilja förlängningar och möjliggöra anpassning av aktivitetsplanen.

8.3 Omställning till digitalt arbete

Fram till i mars 2020 så hade de flesta möten och aktiviteter i projektet hållits på en specifik fysisk plats med deltagande på plats. När pandemin slog till så var detta tvunget att förändras ganska snabbt. Alla möten i styrgrupp, arbetsutskott och olika referensgrupper gjordes om till digitala möten. Planerade studieresor styrdes om till att istället bli digitala seminarietillfällen.

En bra utgångspunkt var att projektet redan från början hade en digital plattform för delning av dokument genom ett Samarbetsrum som Sundsvalls kommun ställt till förfogande. Därtill så hade projektet kommunikation genom Facebooksida och e-postlistor. Dessa verktyg kom att nyttjas än mer och kompletterades med att nyttja såväl Skype, Teams och Zoom för möten och seminarier.

Fördelar med det digitala arbetssättet blev att deltagandet ökade eftersom det inte längre krävdes någon restid för att delta. Även att få bra föreläsare till seminariet blev lättare då inte heller dessa behövde lägga tid på att resa till och från länet.

9. Samverkan

9.1 Styrgrupp

I projektplaneringen beslutades att projektet skulle ha en politisk styrgrupp med representanter för samtliga projektparter. Trafikverket skulle delta med för uppgiften lämplig chef. Ordförandeskapet i styrgruppen skulle innehas av projektägarens representant. När projektet började så var det Anna-Karin Sjölund från Landstinget Västernorrland som var ordförande. Efter valet 2018 så byttes några av representanterna ut och ny ordförande blev Per Wahlberg från Region Västernorrland.

Styrgruppen har regelbundet träffats för att uppdatera sig om projektets framskridande och har utifrån givna underlag tagit alla större beslut så som utredningsinnehåll, projektförlängningar och budgetförändringar. Styrgruppen har haft 17 stycken möten under projektets genomförande



9.2 Arbetsutskott

I projektplaneringen så beslutades även att en referensgrupp bestående av tjänstepersoner från samtliga projektparter skulle bildas. Denna grupp har varit ett stöd till projektgruppen i planeringen och genomförandet av aktiviteter. Gruppen har även varit en referensgrupp för ärenden som gått upp till beslut i styrgruppen.

Arbetsutskottet har haft 14 stycken möten under projektets genomförande. Gruppens ledamöter har därutöver deltagit i ett stort antal olika arbetsgruppsmöten kopplat till aktiviteter och utredningar.

9.3 Projektgrupp

Totalt fem personer har arbetat i projektet och dessa har utgjort projektets projektgrupp. Personerna som har ingått är Mathias Sundin – projektledare Region Västernorrland, Katarina Lundqvist – delprojektledare DinTur, Laila Libell – delprojektledare Region Västernorrland, Britt-Marie Näsmark – projektekonom Region Västernorrland samt Margareta Westin – analytiker DinTur. Margareta Westin började på nytt jobb i Norrbotten i början av 2020 och slutade därför i projektet.

Projektgruppen har träffats regelbundet för att planera och genomföra olika aktiviteter. Möten har till en början hållits fysiskt och sedan 2020 digitalt. Projektgruppen har varit kittet i projektets genomförande.

Även Trafikverket har haft egen personal i projektet men då fördelat på timmar på olika personer och dessa har därför inte ingått i projektgruppen.

9.4 Övriga aktörer

Utöver projektets parter så har ytterligare aktörer medverkat i och bidragit till projektet. Det gäller främst länets upphandlade busstrafikbolag Mittbuss och Nobina men även Norrtåg, grannlänens organisationer, Länsstyrelsen samt en rad externa föredragshållare och utredare som i olika omfattning har bidragit till projektets genomförande. I den senare delen av projektet så har även länets högsta politiker i form av kommunalråd och regionråd varit delaktiga då dessa är satta till att styra de processer som arbetar med framtidens organisation och finansieringsmodell för kollektivtrafiken.

9.5 Verktyg för samverkan

Projektets digitala samarbetsrum har använts för delning av dokument. Alla som varit engagerade i projektet haft erbjudits tillgång till samarbetsrummet som nås genom enkel webbinloggning.

Kommunikationen i projektet har huvudsakligen skett genom e-postutskick samt genom uppdateringar av projektets Facebooksida. Inbjudningar till alla seminarier har spridits brett såväl inom länet som till grannlän.



10. Dokumentation

Dokumentation är en viktig del för att ett projekt ska fungera bra under genomförandet och för att projektresultat ska kunna tas tillvara på. Projektet har haft som ambition att arbeta strukturerat med underlag och dokumentation. Underlag har som regel mailats ut inför alla möten en vecka innan mötesdatum. På alla möten så har minnesanteckningar skrivits. Alla fastställda dokument och material har laddats upp i projektets digitala samarbetsrum. I samband med projektavslut så har alla dokument lagts över på Region Västernorrlands server för fortsatt lagring. Upphandlingsunderlag, avtal, protokoll, rapporter och andra viktiga dokument har diarieförts hos Region Västernorrland.

10.1 Rapporter

Denna slutrapport samt slutrapporter från samtliga utredningar har DinTur tagit ansvar för. Dessa kommer även att tillgängliggöras externt genom publicering på www.dintur.se.

10.2 Projektdokument

Projektet har sedan 2018 rekvirerat medel för varje tertial. Inför dessa rekvisitioner så har en lägesrapport bifogats. Rekvisition som gällt perioden september-oktober har varje år bifogats en fördjupad lägesrapport där även en rapport från följeforskningen bifogats. Alla rekvisitioner med tillhörande rapporter finns sparade hos projektägaren Region Västernorrland. Detsamma gäller för projektbeslut och minnesanteckningar från alla möten i projektet.

10.3 Övrig dokumentation

Övriga underlag som tagits fram i projektet och som kan användas för framtida kollektivtrafikutveckling har tagits över av DinTur. Detta är underlag så som hållplatsdatabas, bilder, rådata från resvaneundersökningar, mallar för kommunikation med mera. Dessa utgör nu tillsammans med utredningsrapporter en viktig grund för det fortsatta arbetet med att bland annat skriva fram ett nytt trafikförsörjningsprogram.

11. Resultat och följeforskning

11.1 Följeforskningsupplägg

Projektet upphandlade direkt efter uppstart in externa följeforskare. Uppdraget gick till AFRY (tidigare ÅF Consult) som tilldelade detta uppdrag till två konsulter. Monica Lundin blev uppdragsledare och Maria Lundberg blev följeforskare.

Upplägget följde den mall som finns för EU-projekt. Medverkan på möten och aktiviteter, kontinuerlig uppföljning av mål och indikatorer, leverans av lägesrapporter samt en slutrapport. Därutöver har följeforskarna funnits som stöd i diskussioner och beslut för styrgruppen och projektgruppen.



Två tillkommande upphandlingar har möjliggjort att projektet har kunnat använda följeforskarna för planering och genomförande av seminarier i ett första steg samt att följeforskarna kunde delta i de projektförlängningar som förlängde projektet med ett år. På slutkonferensen så ansvarade följeforskarna för moderering och viss dokumentation.

11.2 Måluppfyllelse

Enligt följeforskningens slutrapport så är måluppfyllelsen i projektet god. Nästan alla mål och indikatorer har uppnåtts. Målen är dock svåra att bedöma utifrån i vilken utsträckning som projektet bidragit till utvecklingen och i vilken utsträckning andra faktorer bidragit.

Fyra av fem mål kan säkerställas med statistik när man jämför målåret 2019 med 2015. När det gäller antal resor i kollektivtrafiken så har dessa ökat med 15 procent. Kollektivtrafikens andel av det totala motoriserade resandet har ökat från 10 till 12 procent. Belägningsgraden har ökat med knappt 18 procent. Den siffran har tagits fram genom att dela personkilometer med utbudskilometer. Beroendet av taxi för sjukresor och färdtjänst har minskat med 6 procent. Det mål som är svårt att underbygga med statistik är målet om ökad tillgänglighet. Där gör följeforskningen bedömningen att de investeringar som gjorts i fysisk och digital infrastruktur underlättar för personer med funktionsnedsättningar att resa kollektivt.

När det gäller indikatorer så är antalet genomförda analyser 180 procent högre än målet. Även antalet smarta systemlösningar är 33 procent högre än målet. Till systemlösningar räknas appfunktioner, optiska läsare, biljettmaskininventeringssystem samt kundsynpunktshanteringssystem. När det gäller koldioxidutsläpp så har andelen förnybara drivmedel i bussflottan ökat från cirka 40 procent till nästan 100 procent.

Mål:

	2015	2019	Utfall
Fler resor i kollektivtrafiken	9690616	11148375	15,0%
Större andel resor i kollektivtrafiken	10%	12%	20,0%
Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken	-	-	Invest.
Fler resenärer i befintlig kollektivtrafik	34	40	17,6%
Minskat beroende av taxi i SÄKO	97%	91%	-6,0%

Indikatorer:

	Mål:	Utfall:
Framtagna analyser	5	14
Smarta systemlösningar	3	4
Koldioxidutsläpp från transporter	Minskat	Ja

11.3 Reflektioner

Ett bra följeforskningsupplägg är ett bra stöd för ett projekt av denna storlek. Följeforskningen hade dock kunnat vara ännu mer ifrågasättande och pekat på de utmaningar som projektet i sig och länets processer och organisation i övrigt stått inför.



11.4 Dokumentation

Följeforskningen har sammanställt en egen slutrapport för sitt arbete. Även denna kommer att publiceras på www.dintur.se. Samtliga delrapporter finns sparade hos Region Västernorrland.

12. Projektimplementering

En stor del av projektets resultat är verktyg som ska användas i det fortsatta utvecklingsarbetet. Det gäller såväl utredningar som digitala funktioner.

I augusti 2021 rekryterades projektledaren för Koll2020 till Din Tur för att arbeta som trafikstrateg med långsiktig trafikutveckling. Samtidigt så rekryterades två trafikutvecklare vilket gör att länets trafikhuvudman står väl rustad för att fortsätta att bedriva det utvecklingsarbete som projektet initierat och därigenom arbeta med implementeringen av projektets resultat.

Redan i början av år 2021 påbörjades ett viktigt projekt med att ta fram nya styrdokument i form av förbundsordning och samarbetsavtal. DinTur leder detta arbete och en styrgrupp bestående av samtliga kommuners kommunstyrelseordförande samt länets regionråd. I dessa processer så hanteras många viktiga frågor så som trafikplaneringsprinciper och kostnadsfördelningsmodell.

Hösten 2021 så inleddes även ett arbete med att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Input till detta program tas i stor utsträckning från de resultat och erfarenheter som projektet har bidragit med.

Din Tur har även en ambition att utveckla de olika processer som styr arbetet med kollektivtrafiken så som trafikplanering, infrastrukturplanering och budgetering.

13. Övrig information

Denna slutrapport finns publicerad digitalt på www.dintur.se.

14. Projektparter

Region Västernorrland vill som projektägare rikta ett stort tack till alla projektparter som medfinansierat projektet både med egen finansiering men också med en stor mängd engagemang och kunskap. Projektet har skapat en bra grund för fortsatt samverkan inom kollektivtrafikarbetet.

Ett stort tack även till alla andra personer och organisationer som bidragit till projektets genomförande.





Detta är en publik version av slutrapporten för projekt Koll2020. Officiell slutrapport och slutredovisning har tidigare skickats in till Tillväxtverket. Rapporten är skriven av Mathias Sundin, projektledare för projekt Koll2020. Frågor gällande projektet och dess fortsatta implementering kan ställas till Din Tur. Kontaktinformation finns på www.dintur.se.

Projektparter:

