

Slutrapport

Projektnamn	Ärende-ID
Mobilitet och transporter för besöksnäringen efter Väg 363 och Vindelälven-Juhtatdahka (MOBEVI)	00206549
Stödmottagare	Organisationsnummer
Region Västerbotten	16232100-0222
Datum för slutrapport	Beslutad projekttid
2020-01-30	180901 - 191231

Slutrapporten bifogas i Min ansökan när du skickar in din ansökan om slututbetalning. Rapporten ska skickas in enligt datum i beslut om stöd. Rapporten ska beskriva hur projektet har genomförts under hela projektperioden. Aktiviteterna ska dock beskrivas utifrån aktuell period. Utfall och eventuella avvikelser ska kommenteras tillsammans med en redogörelse av vilka åtgärder som har vidtagits.

Tillsammans med slutrapporten ska en ekonomisk slutredovisning lämnas för projektet. Du skickar slutrapporten via tjänsten Min ansökan tillsammans med Ansökan om utbetalning inklusive huvudbok med resultatrapport för aktuell slutredovisningsperiod.

Slututbetalning sker efter Tillväxtverkets godkännande av slutredovisningen och slutrapporten.

Mer detaljerade krav på innehållet i slutrapporten kan förekomma inom olika program och framgår då i beslutet.

Sammanfatta det slutliga resultatet av projektet i förhållande till ursprunglig plan

Beskriv projektets slutliga resultat i jämförelse med ursprunglig plan.

Signalen från de involverade som kommenterat projektet, och känslan hos arbetsgruppen är, att projektet uppfyllt förväntningarna och projektplanen väl. Det har varit lyckat och roligt att bedriva och delta i. Det har blivit uppenbart hur nödvändigt, men komplext det är att förbereda och bibehålla en sådan bussförbindelse som tagits fram under förstudien. Det återstår en hel del förberedelsearbete under genomförandeprojektet, och det är också rimligt att vänta med att lägga ned de resurserna tills det finns visshet om att testet kommer genomföras. Förstudien har visat att det finns en stor uppbackning för och efterfrågan på testet, och att förutsättningarna att lyckas är goda. Förstudien har genom tjänstedesignmetoden satt fingret på effektmål, nuläge, användarnas behov och preferenser, praktiska förutsättningar och sedan identifierat en lösning som är väl värd att testa. Dessutom har förstudien pekat ut detaljer och lösningar för många av de praktiska arrangemangen kring bussförbindelse och kringtjänster. Sammanfattningsvis har förstudien gjort det en förstudie bör göra, kanske mer, och definitivt inte mindre.

Sammanfattningsvis är projektmålet till en stor del uppnått och i den mån det inte är uppnått, har det kompenseras med andra resultat som inte var planerade. Vi har under förstudien förberett och förankrat ett genomförandeprojekt som ska testa en transport- eller mobilitetslösning för besökare, invånare och matvaror, nämligen Vindelälvsbussen. Det är en lösning som vi har fog för att tro har en god möjlighet att hålla i längden, och den beskrivs närmare i denna slutrapport och i bilagor/länkar. Vi har samlat in mycket kunskap om transport- och resandebehovet, tagit hänsyn till många faktorer och begränsningar som behöver beaktas för att kunna forma en lösning som är relevant för användarna, som fungerar för dem som ska producera lösningen som är till nytta för exempelvis turismföretag, som har förutsättningar att bli lätt att motivera för dem som ska finansiera lösningen. Vi har tagit fram flera olika alternativa lösningar, utvärderat och vidareutvecklat en av dem, börjat planera finansiering, praktiskt genomförande och kommunikation av genomförandeprojektets försök, och förankrat resultatet bland målgrupp och andra intressenter.

Bussförbindelsen, kringlösningar och organisationen bakom behöver precis som planerat, testas och förfinas genom ett pilotprojekt. Försöket är nödvändigt för att samla erfarenheter om hur resande- och godsunderlaget byggs upp och bibehålls. Försöket är också nödvändigt för att samla in erfarenheter och synpunkter/feedback från användare och intressenter, för att kunna göra förbättringar som sedan får bussförbindelsen att verkligen användas av målgruppen och hålla under lång tid framöver. Dessa belägg för att bussförbindelsen svarar mot verkliga behov, används och kommer fortsätta användas, behövs i sin tur för att underlätta politiska beslutsfattare att prioritera denna nya trafik efter projektperiodens slut.

Genomförandeprojektet är inte färdigformat på så sätt att det skulle finnas en färdig projektplan, eller att alla praktiska förberedelser skulle vara gjorda. Så var inte heller planen. Förberedelserna kommer fortsätta i början av genomförandeprojektet. Planen var dock att komma något längre i förberedelserna än vad som blev fallet, detta trots att mängden nedlagda timmar från Region Västerbottens sida blev flerdubbelt större än planerat.

Beskriv genomförda och pågående aktiviteter under perioden

Använd tabellen nedan för att beskriva aktiviteterna under perioden. Ange periodens kostnad för aktiviteten samt vilket/vilka kostnadsslag som använts. Kommentera eventuella avvikelser från beslutad budget.

Aktivitet Siffra med ruta betyder att denna aktivitet helt eller delvis genomfördes under den sista rapporteringsperioden. Övriga aktiviteter slutfördes under de första två rapporteringsperioderna.	Periodens kostnad för aktiviteten	Kommentera status i genomförandet och eventuella avvikelser från beslutad budget
1 Uppstartsarbete vid Region Västerbotten och i samarbetet med Designhögskolan (installation av medarbetare, uppstartsmöte med Designhögskolan med mera)	10 617 Personal	Den 8 augusti 2018 gick projektledaren ut brett med information om att MOBEVI kommer starta den 1 september. Uppstartsarbetet inleddes med interna möten inom Region Västerbotten den 10 och den 21 augusti 2018.
2 Upphandling av designledare, uppstartsmöte med denne (samarbete med SVID och Umeå kommun upphandlingsbyrå)	27 595 Personal Köp av tjänst	Kontakten med Umeå kommuns upphandlingsbyrå inleddes med en uppdragsbeställning den 3 september 2018. Direkt efter det påbörjades beskrivningen av uppdraget Designledare och utkast till krav på designledaren, dess team och meriterande erfarenhet/utbildning, samt beskrivning av krav och kvalitéer i utförandeplanen. Möten hölls löpande fram tills urvalet gjordes den 26 oktober.
3 Kartläggning av forskning och tidigare projektresultat som är relevanta vid utformning av	52 295 Personal	Den intensiva fasen var hösten 2018, med komplettering i februari. Består av arbetstid. Syftet med kartläggningen tydliggjordes till att ge InUse, och dem också Designhögskolan, en första insyn i aktiviteter av relevans som pågår i omvärlden och som är viktiga att beakta i utformningen av transport- eller

denna transport- eller mobilitetslösning. Omvärldsbevakning gällande bland annat automation och kombinerad mobilitet. Intensiv fas på hösten, fortgår därefter.		mobilitetslösningen. I omvärldsanalysen ingår intressentkartläggning som gav input till Aktivitet 4. Några av de mest närliggande projekten har letts och leds av Jessica Berg vid VTI, som också var medlem i referensgruppen. Den 23 januari 2019 deltog hon i arbetsgruppsmöte för att berätta om projekten, diskutera skillnader och likheter och planera fortsatt erfarenhetsutväxling. Vi har inte under denna aktivitet förmått att engagera forskare inom flera olika fält såsom planerades för under Arbetssätt i ansökan. Däremot har vi engagerat flera olika discipliner i övrigt, helt i enlighet med Arbetssätt.
4 Komplettering av målgruppen och parter som kan komma att producera delar av lösningen. Säkra deras medgivande till att bli föremål för förstudien. Komplettering av andra relevanta intressenter och formerna för deras medverkan.	39 634 Personal	Styrgruppen etablerades och utifrån intressentkartläggning identifierades nyckelpersoner för intervju och workshop. Referensgruppen etablerades. Biosfärområdeskandidatprojektets styrelse identifierades om en viktig resurs, som innefattar grupper som projektet ännu inte hade varit i kontakt med. Avvikelsen från budget (10 000) beror på att det gick smidigt att kartlägga intressenterna och att vi funnit stödet och intresset i älvdalen som så starkt att det inte krävs särskilda insatser för att förankra det faktum att förstudien genomförs. Det har också varit lätt att få intressenter att medverka i styr- och referensgrupp, ställa upp på intervjuer, workshops med mera.
5 Kick-off med projektorganisationen (projektmedarbetare, designledare, designhögskolan och referensgruppen) inklusive utbildning i designmetod. Vid behov information till, workshop med eller utbildning av målgruppen som studenterna ska arbeta med.	54 278 Köp av tjänst Personal Resekostnader	Kostnadsavvikelsen beror på att en resa tog mer tid att planera än en stationär kick-off. I mitten av november 2018 bjöds styrgruppen, projektmedarbetarna, designledaren med team, och de dåvarande deltagarna i referensgruppen till en kick-offresa med buss mellan Umeå och Ammarnäs, med diverse besök och stopp efter vägen och diskussioner i bussen i båda riktningarna samt workshop om utmaningarna på kvällen i Ammarnäs. Programmet som det slutligen blev efter några sena ändringar bifogades i rapporten till Trafikverket i november 2018. Nio personer exklusive chauffören deltog, vilket visade sig vara ett lämpligt antal. Deltagarna fick se och träffa en mångfald verksamheter och personer som berättade om sina förutsättningar, problem och behov kopplat till besökare och transport av insatsvaror, förädlad mat och varor att sälja i affären/restaurangen. Diskussioner fördes i konferensbussen och på kvällen framme i Ammarnäs, där InUse med medverkan från SVID höll en två timmars workshop för att ge input till problemformuleringen i designprocessen. SVID fick dock inleda med en generell beskrivning av nyttan av och principer för designprocesser. InUse och Region Västerbotten fotograferade under dagarna. Under utvärderingen på slutet av Dag 2 uttryckte alla en belåtenhet med resan och att de såg fram emot den fortsatta processen och sin medverkan – samtidigt som det fanns en insikt om att det är en mycket komplex situation, med många behov, viljor och olika visioner och förväntningar på projektet. Och att förväntningarna överlag är höga på att projektet ska leda till något konkret – vilket är helt i enlighet med projektmålen. Resans tyngdpunkt låg på mat-turism

		och matproduktion, men också event, samisk kultur, friluftsliv och fiske berördes flera gånger. Anteckningar från resan togs av InUse och Region Västerbotten. Den avvikelse som gjorts är att tidigare projekt och forskning inte bjöds in till kick-offresan.
6 Medverkan i planering, kick-off och genomförande av 10 veckors kursen vid Designhögskolan. Till exempel samarbete kring instruktioner till studenterna, kontaktuppgifter till intressenter, arbetsgruppens deltagande vid kick-off, deltagande vid studiebesök.	355 323 Köp av tjänst, Personal	Medverkan i planering av kursen började med möte mellan Region Västerbotten och Designhögskolan den 6 september 2018, deras medverkan i upphandlingen, och Designhögskolans, InUse och Region Västerbottens första möte den 5 november där kursen berördes. Den 24/1-19 hölls ett första möte för att planera samarbetet med kursen i mer detalj. I januari 2019 kom en fråga om vi godkände att Designhögskolan under kursen samarbetade med Microsoft i form av deltagande i en designutmaning. Så blev fallet. Microsoft har följt kursen och gett sin input utifrån perspektivet Empathy at Scale. Studentprojektet Aura, en av fyra koncept som skapades för MOBEVI, bjöds in att presenteras och ställas ut på Microsofts årliga konferens Microsoft Design Day i augusti 2019 i Redmond, Washington. Region Västerbotten och InUse deltog i utformandet av kursplan och kursguide. Samarbetet med Designhögskolan var för InUse en stor del av deras Fas 2 Koncepttriktningar. Region Västerbotten levererade till Designhögskolan information om företag och organisationer och/eller personer som är verksamma efter stråket, detta för att studenterna snabbt kunde komma igång med att kontakta aktörer för planering av fältarbete, genomförande av intervjuer med mera. Region Västerbotten underlättade också för kursen genom att via styr- och referensgrupp samt andra kanaler dela en efterlysning på privat boende i stråket för studenterna. Gensvaret var mycket gott vilket senare visade sig värdefullt. Via boende hos privatpersoner och i samfällighetslokaler i stråket fick studenterna mycket kontakter med och erfarenheter av personer och turistiska aktiviteter. Den 1 april 2019 presenterade projektledaren på kursens kick-off. Studenternas första fältstudieresa var den 12 till 16 april. Denna kommunicerades av Region Västerbotten bland annat via en artikel. https://www.regionvasterbotten.se/kollektivtrafik/studenter-fran-designhogskolan-pa-resa-i-vindelalvsdalen-juhtatdahka Designhögskolan ordnade en workshop i Rusksele med cirka 40 deltagare, den 29 april, och arbetade sedan vidare med uppföljande fältbesök och internt arbete i de fyra grupperna. Referens- och styrgrupperna var också inbjudna till den 29 april och flera deltog. Den 23 och 24 maj höll de fyra studentgrupperna (som sedan tog fram fyra olika koncept, en var) avstämningsmöten med Region Västerbotten,

		InUse och Microsoft. Precis innan slutpresentationen den 3 juni bjöd Region Västerbotten studenter och lärare på lunch i centrala Umeå, dock inte med projektmedel. På slutpresentationen var det god uppslutning från styr- och referensgrupperna samt från andra aktörer, och den genomfördes på Scharinska Villan i Umeå. Direkt efter det hölls en evaluering av samarbetet, i mindre grupp. Den 13 juni på styrgruppsmötet i Vindeln deltog Stoffel Keunen från Designhögskolan och sammanfattade hur kursen hade gått, sett ur designhögskolans synvinkel. Ur deras och lärandemålets synvinkel var kursen enligt hans bedömning en succé. Studenternas respons under kursens gång var också väldigt positiva.
7 Designledarens utformande av den eller de lösningar som ska testas. Utifrån kursresultat, mål, intressenters behov, sammanhang m.m. I nära samverkan med Region Västerbotten, andra intressenter och målgrupp, i en iterativ arbetsprocess med bl.a. workshops.	734 539 Köp av tjänst, Personal Varav sista perioden: 299 689 Här ingår 3 fakturor på 70 000 från InUse	Designledarens utformande av den eller de lösningar som ska testas, genomfördes enligt InUse plan för designprocessen. Designprocessen påbörjades hösten 2018 eftersom kick-offresan innefattade intervjuer med flera intressenter för att förstå deras behov. Processen fortgick med intervjuer och workshop med nyckelpersoner i december 2018 och januari 2019 samt workshop den 5 februari. I mars gjordes studiebesök i Ammarnäs i samband med sportlov. Detta ingick i 1 Researchfasen, där problemet utforskas brett genom omvärldsanalys, genom att förstå effekter och behov (med nyckelpersoner) genom kontextuella intervjuer och observationer med potentiella användare och andra värdemottagare och genom s.k. kundresekartläggning. Region Västerbotten kompletterade researchfasen med intervjuer gällande invånarnas perspektiv, vilket slutfördes i maj och skickades till InUse i form av text och kartor. Fas 2 Konceptriktningar innehöll InUse deltagande i Designhögskolans arbete (aktivitet 6) Sista fasen, Fas 3 Koncept och validering, kom igång ordentligt i juni 2019 och pågick hösten 2019 ut. Internt höll InUse en innovationsworkshop med flera olika kompetenser i mitten av juni. Under den sista rapporteringsperioden pågick InUse Fas 3 Koncept och Validering. Där ingick prioritering av koncept, konceptdetaljerings/prototyp, validering med användare, framtagning av lösning och slutdokumentation. Slutdokumentationen från InUse arbete finns på en hemsida med förstudiedokumentation https://regionvasterbotten.se/kollektivtrafik/mobilitet-och-transporter-for-besoksnaring-efter-vag-363-vindelalven-juhtatdahka-mobei Tillsammans med filmen är slutdokumentationen en utförlig beskrivning av konceptet, så långt InUse utvecklade det.

		För InUse del användes ungefär hälften av timmarna under sista rapporteringsperioden, men faktureringen har skett löpande under avtalstiden och därför är kostnaderna fördelade relativt jämt på de olika rapporteringsperioderna. Under den aktuella perioden använde InUse överlägset mest timmar just på Aktivitet 7, medan de tidigare deltagit i andra aktiviteter. I augusti arbetade InUse hårt med att, utifrån intern innovationsworkshop, kunna presentera alternativa koncept, för att kunna stämma av dem med olika grupperingar och sedan låta styrgruppen välja ett koncept att gå vidare med. Den 27 augusti hölls således en workshop om koncepten med samma personer inbjudna som till Effektmålworkshop och workshops om koncept och idéer, tidigare under förstudien. Under genomgången fick deltagare prioritera, diskutera och fundera kring hur väl de tre olika koncepten uppfyller effektmål och behov. Förstudiens referensgrupp kallades till möte med motsvarande innehåll den 4 september och slutligen fick styrgruppen en presentation (en del hade deltagit redan på workshop 27/8) och fatta beslut om fortsättningen, den 18 september. Alla tre möten pekade mot samma prioritering: att mobilitets- och transportlösningen ska vara en skräddarsydd bussförbindelse med möjlighet till transporter av kylt och fryst gods i boxar, som förmedlas genom noder, och det blev också styrgruppsmötets beslut. Det var alltså en kombination av de två koncept som ursprungligen hette Upplev Forsarnas Väg och CoolMove och som i slutet av förstudien fick namnet Vindelälvsbussen. Den idé som ströks var en samåkningslösning med möjlighet att skicka gods med privatpersoner. I oktober anordnades valideringsdiskussioner med tänkbara användare och värdemottagare. En diskussion med familjer/besökare boendes i Örnköldsvik, en med studenter och en pensionär i Umeå, och med fjällbesökare från Stockholm. Dessutom hölls en diskussion med turismföretagare, fysiskt i Ruskesele men med deltagare från fler platser, och en telefondiskussion med matproducenter. Projektledaren deltog som medlyssnare över telefon eller lyssnade in sig i efterhand på det som sades. Region Västerbotten hjälpte till med rekrytering av personer till diskussionerna. Insikter från diskussionerna var att platsbokning, wifi, ström, rena toaletter, bra arbetsbord och kaffe står ut som extra viktiga. Att många vill kunna följa sin resa i appen och att kostnaden för resan har betydelse – rabattkategorier behövs. Insikter från företagare var bl.a. att det finns vilja till att bidra ekonomiskt t.ex. genom reklam, att det finns standardboxar som används vid matleveranser, och att uppslutning kring en bussförbindelse knyter samman företag efter stråket vilket är positivt i sig. När InUse detaljeringsarbete och Region Västerbottens bidrag genom aktivitet 9 var klara, kunde InUse och
--	--	---

		styrgruppen jämföra konceptet med effektmålen. Jämförelsen visar på att Vindelälvsbussen (se filmen och slutdokumentationen) på flera olika sätt kommer bidra till Fler besökare, Fler internationella besökare, Fler besökare under olika tider av året, Fler arbetstillfällen längs väg 363, Ökat antal invånare i de mindre orterna, Fler invånare som använder Vindelälvsbussen vid serviceärenden, och Ökad hållbarhet. Vindelälvsbussen kommer också påverka användarupplevelsen i positiv riktning i flera olika moment. När det gäller de prioriterade beteendetyperna så svarar konceptet också väl mot deras preferenser/behov.
8] Fortsatta diskussioner med forskare – vilka forskningsfrågor kan bli aktuella, kostnader förknippat med det, finansiering genom genomförandeprojekt eller andra källor?	5000 Personal Allt på sista perioden	Den forskare som på förhand engagerats i förstudien och som det fanns medel för att betala ersättning till för kommentering och resor, har haft liten möjlighet att delta i praktiken. Ur genomförandeprojektets synvinkel är det viktigt att eventuell forskning som utöver följeforskning bedrivs i anslutning till projektet, svarar på frågor som blir till nytta för projektmålet. Under projektet medverkade referensgruppens forskare vid två tillfällen men framför allt för att bägge parter skulle få kännedom om varandras projekt, inte för att planera forskningsfrågor för genomförandeprojektet. Under förstudien har dock dessa forskningsfrågor varit uppe för diskussion som relevanta för genomförandeprojektets projektmål: Hur integreras sådan kollektivtrafik som har besökare som viktig målgrupp in i den allmänna kollektivtrafiken som är riktad mot invånare? Både finansieringsmässigt, informationsmässigt, politiskt och gällande fordonets och gränstornas utformning? Utifrån målet fler fast boende, större sysselsättning, vad är det bästa sättet att få långsiktig hållbarhet i en bussförbindelse som förbinder många mindre samhällen? Under vilka förutsättningar kan en bussförbindelse ge sidoeffekter som ökad samverkan, som i sin tur påverkar samhällena positivt? Hur upplever resenärerna sina möten med medresenärer – besökare å ena sidan, invånare å andra sidan? Vad är avgörande för att vanebilister ska välja en bussförbindelse framför resa med egen eller hyrd bil för sin semesterresa i ett lågtrafikerat stråk? Hur upplever sjukresenärer sina bussresor? Hur utvecklas attityderna till bussförbindelsen över tid, bland människor i samhällena efter stråket och vad förklarar just den utvecklingen? Under vilka förutsättningar upplever olika typer av resenärer resan som välanvänd tid?
9] Budget och tidsplanering, planering av praktiskt genomförande av piloten – beroende av vilken lösning (eller lösningarna) är	70 078 Allt på sista perioden Personal Köp av tjänst	Följande praktiska aspekter har berörts under förstudien genom interna diskussioner och kontakter som tagits. Mycket av detta arbetades fram under en fördjupningsworkshops med personer/organisationer som kommer vara med om att planera och producera bussförbindelseförsöket: två bussoperatörer, personer från Länstrafiken, olika kompetenser från Region Västerbotten, kollektivtrafikplanerare från en av kommunerna, Bussgods och en kylboxtillverkare. Under första workshopen nyttjades en enkel användarresa, där gruppen benade ut vad som behöver göras bakom kulisserna för att användarens resa ska bli som vi tänkt oss (hur det är tänkt har InUse

	inklusive InUse deltagande i tilläggsworkshop anordnat av RV.	bland annat beskrivit genom en serie illustrationer, som användes som grund för diskussionen). Tidtabell För att kunna ta fram grov budget för genomförandeprojektet samt för att förtydliga den nya busslinjen så tog Region Västerbotten fram en skiss över tidtabell för bussen, som i grova drag presenterades under slutkonferensen den 5 december. Tidtabellen innebär trafik torsdag till måndag. Den innebär stopp för godshantering och stopp i de större byarna, men inte vid varje hållplats. Chaufförsbyte kommer ske för att kunna hålla sig inom kör- och vilotiderna utan att chauffören behöver övernatta på annan ort. Det finns trafik året runt. De dagar det finns trafik trafikeras alltid en eftermiddagstur som avgår vid 15-tiden från Umeå respektive Ammarnäs. Morgontur som ansluter till nattåget från Stockholm, samt morgontur från Ammarnäs vid 5-tiden på morgonen, trafikeras måndag, torsdag, fredag. Ankomst från Ammarnäs till Umeå vid 11-tiden respektive 21-tiden. Ankomst från Umeå till Ammarnäs vid 13-tiden respektive 21-tiden. Under sommaren och de längre loven trafikeras morgonturen också lördag och söndag. Denna trafik kan erbjuda resmöjligheter för: Vecko- och gymnasiependling från inlandet mot kusten. Veckopendling från kusten mot inlandets orter. Service- och vissa tjänsteresor mellan orterna. Helgresor från inlandet mot kusten. Helgresor från kusten/nattåget mot inlandet, under högsäsong även andra tider än helg. Bussen kommer stanna vid större byar, men inte vid alla hållplatser efter stråket. Detta för att hålla ned restiden. Eftersom parkering vid Umeå Busstation och vid Umeå Östra/NUS är kostsamt, är det viktigt att undersöka möjligheten till ett paketpris med parkering + buss. I annat fall kan de höga parkeringskostnaderna bli ett argument att köra bil hela vägen särskilt, eftersom stadstrafikkopplingen till Umeå Busstation är svag. Utifall bussen också plockar upp resenärer vid Umeå universitetssjukhus är problemet delvis avhjälpt då stadsbussarna kopplar väl till regionbussarna där. Men även i det fallet finns det resenärer som vill eller behöver ta bil till bussen. Kostnaden för att upphandla och bedriva denna trafik beräknades av Länstrafiken till cirka 5 miljoner kronor per år. Kostnader Genomförandeprojektet kommer ha ett team som förbereder trafikeringen och kringtjänsterna, startar upp dem, underhåller dem, samlar in erfarenheter och planerar och genomför förbättringar tillsammans med upphandlad operatör, chaufförer med flera. För att få en grov kostnad för personal, inklusive konsultkostnad, antas genomförandeprojektet komma igång tidig vår 2021, trafikeringen börja i maj 2022 (upphandling tar minst ett år
--	--	---

	i anspråk om nya fordon ska införskaffas) och sedan pågå i projektform från maj 2022 till september 2024. Trafikeringen skulle alltså pågå i knappa två och ett halft år. Projektledaren och kommunikator arbetar med olika andelar av sin tjänst under perioden, mer under intensiva faser, mindre under perioder då trafiken antas mera "rulla på" och insatserna från kansliet vara mindre omfattande. I teamet behövs också designkompetens upphandlas, som ansvarar för kontakterna med resenärer, godsleverantörer och godsmottagare, och som arbetar nära kommunikatören. Kostnaden för denna har räknats ut utifrån visst antal % av en heltid, olika under olika perioder. Personalkostnad och konsultarvode landar på 3,7 miljoner kronor för åren 2021-2024. Där ingår kostnad för ersättning för timmar hos Länstrafiken och Bussgods för att specifikt arbeta med en bussförbindelse på detta nya sätt som dock inledningsvis är tidskrävande för alla parter innan arbetssättet blivit rutin. Den sammanlagda projektkostnaden är beräknad till 15 000 000 kronor för att bedriva projektet 1 mars 2021 till 31 december 2024 samt testverksamhet mellan 1 maj 2022 och 30 september 2024. Beräkningen är dokumenterad. Det är denna summa finansieringsdiskussionerna kommer att utgå ifrån framöver, och mer exakta kalkyler kommer tas fram längre fram. Genomförandeprojektets organisation Förstudien har studerat organisation för det tvärfunktionella team som kommer arbeta med busslinjen. En arbetsgrupp bestående av projektledare, kommunikator och designer sköter det dagliga arbetet på "kansliet". Arbetsgruppens medlemmar kommer planera in gemensamma arbetsdagar så att var och en trots att de arbetar deltid i projektet, får tillfällen att samarbeta nära och sammanhållet de inplanerade dagarna. En huvudsaklig arbetsfördelning är: Projektledaren leder det totala projektet, sköter kontakten med intressenter, styrgrupp, referensgrupp, finansiärer, Länstrafiken, Bussgods och operatör, ser till att diverse förberedelser och förbättringar verkställs. Designern ansvarar för kontakten med användarna t.ex. resenärspaneler, intervjuer, enkäter och förslag på ändringar i bussförbindelsen, dess kringlösningar och i kommunikationen om bussförbindelsen. Kommunikatören ökar målgruppens medvetenhet om tjänsten och hur den används, arbetar med varumärket, grafisk profil och hur den går igen i digitalt material, fordon, bytespunkter osv, och med den externa kommunikationen i form av t.ex. artiklar och nyhetsbrev. Planen är att organisationen i genomförandeprojektet fokuserar på förberedelser för och upprätthållande av
--	--

		trafikering, kringlösningar och förbättringar. Därför kommer de externa personer som engageras i styr- och referensgrupp, utvidgad arbetsgrupp, att bestå i första hand av befintliga eller framtida finansiärer (såsom Region Västerbotten), värdemottagare såsom företag inom besöksnäring och matproduktion, och av dem som producerar lösningen (t.ex. chaufförer och operatör). Chaufförerna har en särställning därför att deras arbete är en stor del av bussförbindelsen som tjänst. Förhoppningen är att fordon och arbetssätt ska skapa en bra arbetsmiljö som lockar till att arbeta länge som chaufför på Vindelälvsbussen. Chaufförerna samlar på sig erfarenheter om vad som fungerar bra och inte för resenärer och chaufförer. Planen är att de chaufförer som arbetar med denna bussförbindelse blir väl inskolade i konceptet och bemötande, bildar ett chaufförslag, och ingår i en större arbetsgrupp som innefattar dem som direkt arbetar med bussförbindelsen: den lilla arbetsgruppen, chaufförer, busstationspersonal, hållplats- och resecentrumskompetens, personer som har hand om matkassar, fika och lokala mobilitetslösningar (hyrcykel t.ex.). Designmetod under implementeringen/testet Förstudien har genomfört Steg 1-3 i designprocessen enligt Svensk industridesigns uppdelning samt en del av Fas 4. Genomförandeprojektet kommer genomföra slutet av steg 4 Justering och genomförande samt fasen Implementering. Egentligen kan testperioden anses vara en del av Fas 4, men eftersom testperioden är lång och testperioden också kommer kommuniceras som en riktig tjänst snarare än som ett tillfälligt test, så betraktar vi det storskaliga testet som fas Implementering. Slutet på Fas 4 kommer innefatta utvecklandet av en färdig lösning med alla detaljer lösta för hur bussförbindelsen och kringlösningarna initialt ska fungera. Fas 4 kan avslutas genom några provrundor för att testa hur resenärernas reskedja och kringlösningarna fungerar i praktiken, med hjälp av inbjudna resenärer. Efter Fas 4 kommer implementering och där ingår genomförande av lansering, produktion/trafikering, och kontinuerlig utvärdering. Designern kan i dessa faser vara en aktiv del i arbetsgruppen med ansvar för kontakten med resenärer och användare, fånga upp problem och frågor samt kontinuerligt utvärdera och föreslå förbättringar med hjälp av kontakten med resenärer och företag inom besöksnäring och matproduktion. Kommunikation - se aktivitet 12
--	--	---

		Fordonsförvärv och -egenskaper Olika alternativ för fordon har diskuterats kopplat till komfortfrågor, varumärke, tidtabell, kapacitet med mera. Planen är att trafiken sköts av två nya enkeldäckare/normalgolvsbussar med ett mindre bussgodsutrymme med den utrustning som den planerade kylkedjan förutsätter, samt med en handikappanpassad toalett, som upphandlas enligt de nya riktlinjer som Länstrafiken och Region Västerbotten arbetar med i skrivande stund. Det ska finnas totalt 8 platser med bord i bussen samt kaffe/théautomat. Det ska finnas normalmycket eller lite extra benutrymme. Det finns inte plan på en avdelning extra komfort, då det finns relativt få sittplatser ändå och alla platser ska ha god komfort. Det skulle också kräva än mer avancerat bokningssystem. Färg- och ljussättning och grafik kan anpassas till varumärket. Det finns flera möjligheter t.ex. hemtrevlig känsla eller referenser till natur och kultur omkring. Komforten kommer troligtvis vara hög för både resenärer och vid chaufförens arbetsplats men kommer vägas emot kostnader och fordonets återförsäljningsvärde. Det kommer finnas kring 30 sittplatser. Skulle det periodvis bli fullt på den dedikerade Vindelälvsbussen på en tur, kommer förstärkningsbussar kunna sättas in. De har då en annan utformning och servicenivå och går heller inte att välja sina platser själv i. Det behöver kommuniceras tydligt till resenärerna. Resenärer vi pratat med har lyft betydelsen av bokad sittplats, val av sittplats, ett bra bord vid varje säte, en fräsch toalett, bra wifi och ström, och detta kommer vi försöka tillmötesgå. Liksom möjlighet att boka plats för sin cykel för frakt i godsutrymmet. Godshanteringen Under research och valideringsdiskussioner framgick behovet av att kunna följa sin leverans, kunna lita på att kyl/fryskejan håller, att enkelt kunna boka en frakt. Att det är bra om samma gränssnitt som Bussgods kan användas istället för "en till app". Den 20 november anordnade Region Västerbotten en workshop med arbetsgruppen, Bussgods och ett företag som tillverkar den typen av elförsörjda kyl/fryslådor som är tänkta att användas i bussförbindelsen. Syftet med workshopen var att förstå vad som krävs för att upprätta en obruten kyl- och fryskeja som en del av bussförbindelsen Vindelälvsbussen. Under denna workshop framkom mycket viktigt kring krav på utrustning i bussen, kostnader kring de elförsörjda lådorna, nuläget kring kyl- och frysvaror vid Bussgods, med mera. Godshanteringen kommer skötas antingen med frigolit/thermolådor med lösningar för att hålla den rätta temperaturen före, under och efter transporten, eller med en möjligtvis mer kostsam lösning med strömförsörjda kyl- och fryslådor. Gemensamt för lösningarna är att de inte kan användas för att sänka
--	--	---

		varornas temperatur, utan endast till att bibehålla temperaturen. Det är viktigt att lösningen beaktar lastpallstandarden som bussars godsutrymmen är utformad efter, måtten på de livsmedelslådor som är vanligt förekommande hos fraktkunderna, och en så säker kyl- och fryskedja som möjligt. Om det inte går att garantera kyl- och fryskedjan till 100 % så bör i alla fall en avsevärd förbättring eftersträvas. Projektet har inte landat i ett slutligt förslag men lösningen kommer påverka kostnaderna, behovet av strömförsörjning, logistik kring lämning och hämtning, ledtider, retursystem, och möjligheterna att bevaka temperaturen. Bussgods och de tänkta noderna som är t.ex. livsmedelsaffärer, kommer vara viktiga samarbetspartners när det gäller lösningen. Under genomförandeprojektet kommer Bussgods vidareutvecklas som livsmedelstransportör. I den mån nya tjänster kommer utvecklas (t.ex. tillhandahållande och retursystem för thermoboxar eller nya digitala gränssytor för att boka och följa leveransen) kommer Bussgods att involveras för att undvika dubbelarbete och säkerställa att det blir så enkelt som möjligt för kunder, chaufför och Bussgods. Godshanteringen berördes också med en kort träff i Umeå med en leverantör av en digital plattform för samordning av samtransporter och persontransporter – Freeway. Något som kommer behöva utredas närmare är förhållandet mellan resenärers bagage och annat gods. I och med att planen är att använda godsrumsbussar så är problemet inte så stort, men t.ex. cyklar kan behöva finnas i lastrummet. Hur säkras tillräckligt med plats för både gods och cyklar? Bagage som tar mycket plats i bagageutrymmet är ryggsäckar och skidor. Värdskap Vid Regional Utveckling, Region Västerbotten är värdskap ett centralt begrepp och det kommer vara aktuellt också i denna bussförbindelse. Resenärer kommer möta människor då de planerar och genomför sin resa. Besökare respektive invånare träffar människor i olika utsträckning - telefonkundtjänst, servicepersonal vid resecentrum, Vindelälvsbussens chaufförer och kontaktpersoner/servicepersonal på de orter som besöks. Utöver det så interagerar resenären med de digitala gränssnitten, hållplatser/resecentrum och fordon. På motsvarande sätt kommer godskunderna möta och interagera med personer, digitala gränssnitt och fysiska miljöer när de nyttjar bussförbindelsen. Värdskap är ett förhållningssätt, konsten att få människor att känna sig välkomna, att se dem vi möter som våra gäster. Helheten med personliga möten och hur de fysiska miljöerna och
--	--	---

		digitala gränssnitten fungerar påverkar hur välkommen resenären känner sig. Att resenärerna känner sig välkomna är viktigt för att bygga upp resandeunderlaget och för att bussförbindelsen ska förbättra människors vardag. Gott värdskap är en av orsakerna till att projektet organiseras både med en mindre arbetsgrupp och med en större arbetsgrupp, där bl.a. chaufförerna kommer ingå. Resenärsmiljöer Förutom fordonet så är hållplatser och resecentrum en viktig del av helhetsupplevelsen. Genomförandeprojektet ger möjlighet att förbättra resenärsmiljöerna för både besökare och invånare. Väntetid upplevs ofta som negativt och det är viktigt att arbeta för en så angenäm väntetid som möjligt. Förutsättningarna kommer vara olika på olika platser – allt från att initiera upprustning av väderskydd och sittplatser till att förbättra belysning och skylta upp med Vindelälvsbussen eventuella framtida logotyp. För att detta arbete ska kunna göras professionellt behöver hållplats- och resecentrumskompetens kopplas till den större arbetsgruppen. Upphandling Det är sannolikt att trafiken kommer upphandlas eftersom det inte är sannolikt att trafiken, till en början, skulle bära sig företagsekonomiskt, och eftersom det är det mest effektiva sättet att göra verklighet av den kunskap som byggts upp under förstudien vid Region Västerbotten och samarbetspartners. Länstrafiken sköter upphandlingar på uppdrag av Region Västerbotten och anbud kommer vara möjligt för alla operatörer att lägga. Upphandlingsprocessen tar ungefär ett år. Det är en ny typ av trafik som kommer upphandlas, så gott om tid behöver reserveras för att ta fram upphandlingsunderlag och genomföra samråd inför upphandling. I och med att testperioden är begränsad, kommer avtalstiden vara kortare än normalt, vilket kan höja priset något och blir en orsak att beakta fordonens återförsäljningsvärde än mer. Det är också möjligt att upphandlingen endast gäller trafikeringen medan projektägaren äger eller leasar fordonet. Dessa frågor återstår att lösa. Kringtjänster Förutom bussförbindelsen och dess trafikering innebär konceptet bland annat att alla som reser bokar plats för sig och sitt specialbagage och välja platser i samband med biljettköp, att det finns möjlighet att beställa fikakorg till bussen, att det finns tillgång till kaffe/thé, möjlighet att beställa transport till boendet väl framme, få matkasse levererad, samt möjlighet att hyra fordon lokalt för att kunna ta sig runt på plats (t.ex. ellådcykel).
--	--	---

	Under förstudien har lanthandlare efter stråket deltagit i olika former och de är, tillsammans med matproducenter, chaufförer och operatörer, viktiga samarbetspartners gällande fika, mat och lokal mobilitet. Logistiken kring fikakorg och matkasse behöver utredas mer tillsammans med dem och med matproducenter som eventuellt bidrar till innehållet. Hur bokningen görs och förmedlas till dem som plockar ihop och levererar, om det ska erbjudas begränsat antal alternativ eller ett "smörgåsbord". Lanthandlar kommer i många fall att vara noder för frakterna och detta kräver också fördjupning. Länstrafiken har biljettsystem och befintliga appar och hemsidor, samt arbetar med möjlighet att boka rullstolsplats och barnsittplats. Denna bussförbindelse kommer ha nytta av tekniken och det kan vara en stor fördel för resenärerna om välbekanta gränssnitt kan användas för biljettköp, bokning av kringtjänster och information. Ifall Vindelälvsbussen har en egen informations-, biljettförsäljnings- och bokningsida, är det bra om den bygger på och är sammanlänkad med Länstrafikens motsvarigheter. Via den sidan kommer inte utflykter att säljas åtminstone initialt, men tanken är att erbjuda någon form av karta som synliggör vad som finns att se och göra efter stråket. Det behövs en koppling från bokning av lokal transport, till dem som ska utföra transporten och då behövs också en minsta förbeställningstid av den tjänsten. Platser i bussen bör kunna bokas hur nära inpå avgångstid som helst, så länge det finns plats i den dedikerade bussen eller i inplanerad förstärkningsbuss, men det torde inte vara rimligt att erbjuda val av sittplats i förstärkningsbussen. Att erbjuda kaffe och thé i linjelagd regional busstrafik är ovanligt och operatörerna och chaufförerna kommer vara viktiga för att utveckla och bibehålla den servicen. Opetatörerna och chaufförerna blir också viktiga vid kvalitetssäkring av wifi, ström, tempertur, städning med flera komfortfaktorer ombord. Lanthandlar eller andra personer kan bli involverade i uthyrning av fordon för att kunna ta sig runt på plats – vi ser framför oss olika lösningar på olika platser beroende på om det finns en taxirörelse, beroende på terräng, säsong, förväntat antal besökare, möjlighet att engagera lokal servicepersonal, med mera. Det är i nuläget oklart vilka delar av bussförbindelsen och kringtjänster som överlag går att upphandla via Länstrafiken, och om det behövs en annan aktör som ansvarar för kringtjänsterna men samarbetar nära med den upphandlade trafiken. Affärsmodell En viktig fråga är vem som är produktägare, vem som har överblicken över tjänstens olika delar. Planen är att testet av bussförbindelsen ska ske med en affärsmodell som redan initialt så långt som möjligt
--	---

	efterliknar den framtida trafikens finansiering, kostnader och intäkter. Det är viktigt, eftersom testet behöver ge erfarenheter som sedan kan användas för att få bussförbindelsen att hålla i längden. Å andra sidan är det sannolikt att den initiala modellen justeras under testet. Under testperioden ska bussförbindelsen med andra ord inte konkurrera med privatbil genom pris, på ett sätt som inte är hållbart i längden, utan framför allt genom komfort, kvalitet, miljövänlighet och så vidare. För en liten grupp är det alltid billigare att dela på bränslekostnaden på någons bil, så för grupper behöver fördelen med att åka buss framhållas kanske ännu mer: få sitta tillsammans mitt emot varandra, prata ostört, slippa välja vem som kör och kunna äta och dricka tillsammans. Bränslekostnaden för ett fordon mellan Umeå och Ammarnäs är cirka 400 kronor enkel resa, och en bussresa över motsvarande sträcka idag kostar maximalt 296 kronor för enkelbiljett vuxen (det är pristaket och uppnås vid resor som är 231 km eller längre). 396 kr som maxpris Ammarnäs-Umeå för enkel resa, och att kilometerkostnaden minskar ju längre resan är, framstår som motiverat. Bokad plats, komforten ombord och nyttan för samhället av att prismässigt överbrygga de längsta avstånden i länet talar för det. Gällande rabatter är Länstrafikens rabattkategorier en viktig utgångspunkt, men möjliga speciella rabatter kan studeras vidare, t.ex. gruppbiljett. Hop on Hop off-biljett har efterfrågats, och det vore i så fall en helt ny typ av biljetts om behöver kombineras med platsbokningsfunktionen på något sätt. Något som också vore nytt men kan bli nödvändigt, är ett ekonomiskt incitament att inte använda bussen för dagliga, korta resor, t.ex. för daglig pendling med morgonturen mellan Umeå och Vindeln. Denna avvägning får göras i senare skede. Gällande fraktpiserna är Bussgods priser en viktig utgångspunkt. Det är viktigt att priserna är överkomliga för andra resenärer än välbeställda besökare och turister. Turismföretag har aviserat intresse att bidra ekonomiskt på något sätt, och förutsättningarna för det behöver studeras närmare och kan komma att påverka biljett- och fraktpiserna. Resandeunderlaget är viktigt för en hållbar affärsmodell och för bussförbindelsens fortlevnad. Ett viktigt bidrag till resandeunderlaget är också arbetspendlingsresor och serviceresor. Möjligheten att fler vårdresor styrs till den direkta busslinjen på ett sådant sätt att bokad tid är anpassad till tidtabell, bör undersökas vidare. Det är inte sannolikt att regionen, kommuner eller projektmedel, efter testperioden kan subventionera sådant som fikakorg eller matkasse. För ett verklighetstroget test är det därför bäst att priserna på dessa tjänster täcker kostnaderna eller täcks delvis med spronsring eller reklam relaterat till stråkets utbud. Projektmedel ska i första hand användas för att överbrygga perioden då resandeunderlaget byggs upp till god beläggning och ett nytt sätt att arbeta med busskoncept och resandeunderlag har utvecklats. I vilken grad bussförbindelsens affärsmodell kopplas ihop med de olika turismföretagens affärsmodeller och verksamhet återstår att utreda, men oavsett så
--	---

		är det viktigt med ett starkt samarbete kring utbudet i stråket och kännedom om bussförbindelsen.
10 Kartläggning av finansieringskällor för genomförande av piloten, beroende på vilken eller vilka lösningar som ska testas och vad de kostar	15000 Personal Varav sista perioden 10 000	Diskussionen om finansiering har hållits levande i arbets- referensgrupps- och styrgruppsmöten. Vi har omvärldsbevakat gällande finansiärer som gör eller skulle kunna göra relevanta utlysningar. Biljettintäkter och möjligt ekonomiskt bidrag i någon form från företag efter stråket har diskuterats ovan under Affärsmodell. Ett vanligt motiv för en finansiär att utlysa och bevilja projektmedel är att underlätta innovation, utveckling av nya tjänster och ny infrastruktur. Tillväxtverket skriver exempelvis ” En förutsättning är att investeringen är tillväxtinriktad och bidrar till en hållbar utveckling för företaget och den aktuella regionen.” ”...projekt som vill testa ny teknik och nya arbetssätt samt metoder som har betydelse för att utveckla nya lösningar.” Trafikverket skriver ” Trafikverket driver och finansierar forskning och innovation i syfte att bygga ny kunskap och utveckla nya lösningar för ett hållbart och tillgängligt Sverige.” Energimyndigheten skriver ” Forskning och innovation ger ny kunskap och nya lösningar som gör omställningen möjlig.” Det försök som förstudien förberett, handlar just om att testa en ny (transport)tjänst och om att testa ett nytt sätt bygga upp och bibehålla tillräckligt resandeunderlag och godsunderlag i ett glest befolkat stråk. Testet är viktigt för att den nya transporttjänsten, bussförbindelsen ska etableras till att börja med och sedan hålla i längden, och fortsätta erbjuda tillgänglighet, stödja företagets utveckling, göra det lättare att bo och verka i stråket och utveckla och behålla tillgång till service. Vi genomför förstudien och testet på ett sätt som stärker uppslutning från viktiga aktörer, som sätter fokus på användaren, på öppenhet för ständiga förbättringar för att öka relevansen och på att locka och behålla användare/resenärer. Att projektet testar en ny lösning gör det relevant för många finansiärer att bidra till. Det finns många dimensioner i projektet som kan motivera en mångfald av finansiärer till att bidra till testet: hållbart resande, hållbara godstransporter, hållbar turism, friluftsliv, närproducerad mat, måltidsturism, samisk turism, landsbygdsutveckling, regional utveckling, tillgång till kommersiell och offentlig service, energiomställning, mobilitet som tjänst (MaaS), design inom kollektivtrafik, digitalisering och lokal mobilitet. Utlysningar och finansiärer har kartlagts inom dessa fält. Det är viktigt att finansieringsmodellen blir sådan, att det administrativa kring ansökningar och rapportering inte tar upp för mycket tid från genomförandet av försöket. Det är också viktigt att finansiärens och projektets mål sammanfaller väl.

		Möjliga utlysningar och finansiärer för genomförandeprojektet är: Tillväxtverket Utveckla Service i landsbygder, augusti 2020 https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/utlysningar/utlysningar/2019-12-02-utveckla-service-i-lands-bygder.html Trafikverkets finansiering av forskning och innovation, 28 februari, 30 april eller 30 augusti 2020. Fol-portfölj Planera, särskilt målområdena En utvecklad planering för morgondagens hållbara transportsystem, Utvecklade trafikslagsövergripande analyser och tillämpning av fyrstegsprincipen samt och Stärkt samverkan i samhällsutvecklarrollen. Av de prioriterade forsknings- och innovationsteman är genomförandeprojektet särskilt relevant för: Tillgänglighet i hela landet – fokus på landsbygders tillgänglighet för en växande besöksnäring och turism, för Steg 1- och 2-åtgärder, metoder, modeller och verktyg, för Social hållbarhet och inkluderande samhälle, för Omställning till ett hållbart samhälle, för Förutsättningar för kollektivtrafik och mobilitetstjänster, för Aktiv mobilitet och för Landskap. https://trafikverket.ineko.se/se/trafikverkets-forsknings-och-innovationsplan-f%C3%B6r-%C3%A5ren-20192024 Energimyndigheten Pilot- och demoprogrammet mars-april 2020 https://www.energimyndigheten.se/utlysningar/pilot-och-demoprojekt-med-stor-potential-att-stalla-om-energisystemet/ Länsstyrelsen Västerbotten – Samarbeten för kortare livsmedelskedjor och lokal marknad, Investeringar i kommersiell och offentlig service, Investeringar i rekreation och turism, investeringsstöd för nya jobb på landsbygden. SVID Design för energieffektiv vardag – inga utlysningar inplanerade http://designforenergi.se/
--	--	--

		Naturvårdsverket och Länsstyrelsen – Klimatklivet 10 februari–10 mars, 5–28 maj, 27 augusti–24 september. http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/ Region Västerbotten, regionala projektmedel, så kallade 1.1-medel. Ansökningsomgångar har deadline 1 april, 5 augusti och 7 oktober i år.
11 Forankring av den utvalda eller de utvalda lösningarna, och av pilotprojektets genomförande, bland intressenter och målgrupp	18495 Personal Allt på sista perioden	Förankring av den utvalda lösningen har skett genom workshops i augusti-september, genom konferensinbjudan, konferens, spridande av konferensdokumentation och genom det kommunikationspaket som sprids direkt efter slutrapportens färdigställande (se under Hur har resultat från projektet spridits externt).
12 Planering av och uppstart av det externa kommunikationsarbetet under genomförandeprojektet för att maximera sannolikheten för en framgångsrik pilot	14772 Personal Allt på sista perioden	Genomförandeprojektet, försöket, handlar som bekant inte endast om att testa en teknisk lösning eller de olika momenten i en tjänst. I mångt och mycket handlar försöket om att prova sätt att bygga upp och sedan bibehålla tillräckligt resandeunderlag för en buss- och godsförbindelse i ett långsträckt, glesbefolkat område. Detta genom bland annat användarcentrerat och skräddarsytt arbetssätt (tjänstedesignmetod), genom att svara mot många resandebehov med samma förbindelse, samt genom medveten marknadskommunikation. Denna aktivitet handlar om delen kring marknadskommunikation. En specifik insats i aktiviteten var en förutsättningslös diskussion med företaget Tågsemester som lyfter fram tågsemesterdestinationer i Europa och Sverige och som har samlat många följare till sin facebook-grupp Tågsemester. Detta var relevant eftersom planen är att morgonturen från Umeå ska ansluta till nattåget från Stockholm. På många sätt är det kommunikationsarbete, samarbete och den samverkan som bedrivits under förstudien, en viktig del av marknadskommunikationen. Nyheten om bussförbindelsen når användare genom "ambassadörer" för den i regionen, i Sverige och i världen. Även genomförandeprojektet kommer ha sin egen projektkommunikation och kommer nå ut på det sättet. Utöver det, så kommer det behövas dedikerad marknadskommunikation, kommunikation direkt med användarna/resenärerna/godskunderna. En kanal att nå individer (förutom dem som bokar och söker upp allt själv) är de så kallade Experience centers som startas upp successivt i länet genom Region Västerbottens projekt. En annan kanal är researrangörer. Researrangörerna behöver börja sälja de produkter de förmedlar redan mer än ett år på förhand, så det kan bli svårt att hinna etablera kontakt med researrangörer inför det första verksamhetsåret.

		Under förstudien har relationen mellan tjänstedesign och marknadskommunikation behandlats, och betydelsen av en egen projektkommunikatör har lyfts. Slutsatsen är att genomförandeprojektets arbetsgrupp behöver både en projektledare, en kommunikatör med lämplig kompetens/inriktning och tjänstedesignkompetens, och att det inte alltid kommer gå att skilja de olika sakerna åt. Kommunikationskompetens kan engageras genom att anlita en lämplig person vid en upphandlad kommunikationsbyrå i projektet, genom att engagera befintliga kommunikatörer vid Region Västerbotten, eller rekrytera en ny person. Kommunikatören kommer inte arbeta heltid i projektet. Marknadskommunikationen kommer att innehålla arbete med varumärket Vindelälvsbussen och hur det förhåller sig till t.ex. Länstrafikens, Bussgods, Region Västerbottens och biosfärområdets varumärken. Den kommer beröra grafisk profil och hur detta ska speglas i fordonets interiör och exteriör. Den kommer beröra framtoning och strategier kring kampanjer, och hur marknadskommunikationen ska avgränsas: till att berätta om hela stråket eller endast om bussförbindelsen? Marknadskommunikationen behöver samordnas med t.ex. Länstrafikens, Bussgods, destinationsbolags, biosfärorganisationens och turismföretags marknadskommunikation, samt även med myndigheters kommunikation. De företag som verkar i stråket är en mycket viktig kanal för att nå ut till resenärer och godskunder och bygga upp resandeunderlag, och även det omvända gäller. Intryck kommer kunna tas från designstudenternas arbete, som i mångt och mycket berörde synliggörande av allt som finns att se och göra i stråket. Det är viktigt att resorna säljs också via de ordinarie kanalerna. Marknadskommunikationen kan röra både resan som en upplevelse i sig, och de olika resmålen.
13 Slutkonferens för förstudien, vilket förhoppningsvis blir en upptakt till att arbeta med ansökan/ansökningar och genomförande av piloten.	26778 Köp av tjänst (konferenskostnad) Personal Resekostnader Allt på sista perioden	Slutkonferens för projektet anordnades vid Hotell Forsen i Vindeln den 4 december. Syftet med konferensen var att ge en överblick över projektet och presentera resultatet och hur vi kommit fram till det. Målgruppen var framför allt regional men också nationell. Det var cirka 30 deltagare och upplevdes av många som en lyckad konferens. Det var deltagare från turismföretag, lanthandel, destinationsbolag, nationella myndigheter/finansiärer, en politiker på lokal och regional nivå, kommunala tjänstemän, tjänstemän från regionen, besökare från projekt med liknande verksamhet, byaföreningar, Länsstyrelsen, Länstrafiken, operatörsrepresentanter och medarbetare vid biosfärkansliet. Under konferensen presenterades förstudiens bakgrund och upplägg, resultatet från designstudenternas arbete under kursen Joy of Connecting och hur resultatet är relevant för projektet och biosfärområdet. Sedan presenterades bussförbindelsekonceptet som nu fått namnet Vindelälvsbussen (rådgivande omröstning om namnet hölls också under konferensen). Under konferensen var det premiär för filmen om konceptet Vindelälvsbussen. Det angränsande projektet

		Upplevelsecenter i Västerbotten presenterades också kort av Region Västerbotten Turism. Efter lunch beskrev turismföretagare och en lanthandlare hur de ser på konceptets betydelse för sina respektive verksamheter och för att kunna bo och verka i stråket. Därefter beskrev Tillväxtverkets representant sin syn på projektet i ett större sammanhang av projekt, och till sist hölls en summering och en gemensam diskussion om arbetet hittills och det fortsatta arbetet med finansiering och genomförande. I samband med konferensinbjudan och bekräftelse spreds info om projektet samt om hållbara resealternativ till och från konferensen. Konferensmaterialet inklusive länk till film och länk till en videoinspelning av hela konferensen, spreds till både deltagare och inbjudna.
Rapportera utfall av indikatorer Om indikatorer finns med i beslut om stöd så ska dessa följas upp i tabellen nedan.		
Indikator	Ackumulerat utfall	Kommentera ackumulerat utfall utifrån uppsatt målvärde
De olika faserna i enlighet med Arbetssätt, aktivitetsbeskrivning och tids- och aktivitetsplan är genomförda.		Se under nästa avsnitt.
Det finns en eller flera tydliga koncept/lösningar som ska testas.		Se under nästa avsnitt.
De är väl kända bland delar av målgruppen och bland intressenter och		Se under nästa avsnitt.
Det finns plan för hur testet ska genomföras, finansieras och hur resandeunderlaget ska byggas upp.		Se under nästa avsnitt.

Beskriv hur genomförda aktiviteter lett till önskat resultat på kort sikt (effekter på kort sikt).

Bedöm i tabellen nedan och utgå ifrån målen enligt beslut om stöd. Effekter på kort sikt kan exempelvis vara att målgruppen förvärvat ny kunskap som ett resultat av att projektet genomfört utbildningar. Eller t e x antal framtagna rapporter, antal genomförda utbildningar/seminarier, upprättad inkubator.

Effekter på kort sikt Projektmålet är Ett förberett, förankrat och färdigformat genomförandeprojekt som piloterar en eller flera transport - eller mobilitetslösningar för besökare och matvaror för Vindelälven - Juhtatdahka/Väg 363, en lösning som har en möjlighet att hålla i längden. Nedan kommenteras läget utifrån indikatorerna på att projektmålet är uppfyllt.	Har till största del uppnåtts	Bara vissa delar har uppnåtts	Har ej uppnåtts	Kommentar
1. De olika faserna i enlighet med Arbetssätt, aktivitetsbeskrivning och tids- och aktivitetsplan är genomförda.	☒	☐		Vi har genomfört alla aktiviteter och tillämpat planerat arbetssätt, med några undantag.
2. Det finns en eller flera tydliga koncept/lösningar som ska testas.	☒	☐		
3. De (lösningarna) är väl kända bland delar av målgruppen och bland intressenter.	☒	☐		Lösningen är väl känd bland intressenter och bland målgruppen så till vida att företagare anses ingå i målgruppen. Endast få potentiella resenärer känner till lösningen, vilket är fullt rimligt.
4. Det finns en plan för hur testet ska genomföras, finansieras och hur resandeunderlaget ska byggas upp.	☒	☐		Det finns en plan, mycket har förtydligats under förstudien som var helt öppet och ovisst före förstudien.
5. Centrala aspekter på testets, det vill säga genomförandeprojektets genomförande och dokumentation/forskning är klarlagda	☒	☐		Se ovan. Forskning hade vi hoppats kunna fördjupa oss i mer än vad som blev fallet.

6. Det finns en trovärdig plan för att genom externt kommunikationsarbete (marknadsföring) bygga upp resandeunderlaget under testet och därigenom stärka förutsättningarna för implementering efter genomförandeprojektet.	☒	☐		Se ovan. Det finns en plan som vi tror på.
	☐	☐		

Har det funnits några utmaningar och hur har i så fall projektet arbetat med att överbrygga dessa Komplexiteten och de höga och olika förväntningarna har varit en grundläggande utmaning, men vår uppfattning är att vi lyckats balansera mellan de olika förväntningarna och hantera komplexiteten. Kick-offresan och senare möten med intressenter har varit viktiga för konkretisering av problemet och förståelse för komplexitet, sammanhang och områdets vidsträckthet. Utmaningen fanns med i riskanalysen och hanterades i designprocessen: ett brett och öppet utforskande av problemet, för att sedan smalna av och definiera problemet och fokusområdet, för att sedan bredda/öppna upp igen för en stor mängd olika idéer och koncept till lösning, och slutligen smalna av igen för att detaljera det prioriterade konceptet.

Det har varit en utmaning att få med alla (även invånare) efter stråket eftersom det finns så många olika möjliga intressenter och det är viktigt att inte väcka besvikelse för att ha blivit bortglömd. Kontakt med invånare hade framför allt studenterna vid Designhögskolan, och invånarperspektivet belystes genom Region Västerbottens kompletterande intervjuer.

Det var en utmaning att få tag i privatpersoner som ville ställa upp på intervju. Samtidigt var detta helt nödvändigt i tjänstedesignprojektet. Projektledaren gick en utbildning i att leda tjänstedesignprojekt och det som sades under utbildningen visade sig stämma: människor är inte villiga att utan ersättning lägga någon eller några timmar av sin fritid på ett ämne som de inte är väldigt engagerade i. Vi kontaktade t.ex. studentidrottsföreningar och nätverk för utbytesstudenter, men de var inte intresserade av att använda sina kanaler för dessa efterlysningar. Reglerna för kostnader i projekt tillät inte ersättning i form av biobiljetter, presentkort eller liknande. Det behövs modeller för att ge kompensation för utebliven fritid när privatpersoner som inte har ett intresse i projektet ska engageras i projekt. Genom projektmedarbetares privata sociala nätverk lyckades vi få ihop tillräckligt många personer för gruppintervjuer, men det är inte hållbart i längden.

Det har varit två gränsdragningsdiskussioner. Invånarperspektivet var inte tydligt beskrivet i projektplan eller i uppdraget till designledaren, så InUse hade inte reserverat tid till intervjuer för att få grepp om invånares resandemönster. Invånares resande såg vi dock som ett potentiellt viktigt resandeunderlag, varför Region Västerbotten gjorde några kompletterande intervjuer utifrån invånarperspektivet, med fyra personer på olika platser i stråket. Det visade sig nyttigt för att förstå vilka av invånares utmaningar MOBEVI potentiellt skulle kunna svara upp mot. En annan diskussion gällde vem som är användare. I en designprocess är ofta fokus på den som ska använda en produkt eller tjänst, i detta fall befintliga och potentiella resenärer samt befintliga eller potentiella godsleverantörer och -mottagare. Det har varit en diskussion om huruvida turistföretagare och andra som har behov av att besökare kan ta sig till och från olika platser i Vindelälvsdalen också är användare, eller "endast" värdemottagare, och till vilken grad de ska intervjuas under researchfasen och medverka i validering. Region Västerbotten har framhållit att för användaren/resenären är det viktigt att synkronisera de tjänster som erbjuds i stråket med de resandemöjligheter som erbjuds till, från och inom stråket, så det är en fungerande och attraktiv helhet. Dessutom har turist- och andra företagare kunskaper om användaren, som kan vara svår att få tag på annat sätt än genom att intervjua företagarna. Gränsdragningsproblemet löstes genom att inUse

genomförde en diskussion med turismföretagare under valideringsfasen.

En utmaning blev att studenternas arbeten inte motsvarade projektmålet riktigt på det sätt som förhoppningen var. Det påverkade InUse Fas 2 där de räknat med att få in uppslag till koncept som svarar mot projektmålet. En orsak kan ha varit en sjukskrivning vilket kan ha lett till pressad tidtabell vid Designhögskolan. Men studenternas arbete är till stor nytta för förstudien trots det, kan komma till än större användning under testfasen och i arbetet med biosfärområdet i stort, och har i vart fall varit till mycket stor nytta för mobilisering för MOBEVI och i biosfärområdet. Studenterna vistades flera dagar efter stråket och bodde med privatpersoner, i stugor från stuguthyrare eller gästrum, och blev väl omhändertagna av sina värdar. Studenter beskrev stråket i väldigt positiva ordalag i efterhand, och de som berättade om sina erfarenheter med studenterna var imponerade. På vilket sätt de enskilda studentprojekten är relevanta för MOBEVI presenterades under slutkonferensen (se filminspelning på förstudiens hemsida). Studenternas slutpresentation samt hemsidan som beskriver koncepten i text och film finns länkade från förstudiens hemsida.

En utmaning har varit, som i så många projekt, att få organisationer och personer att lägga tillräckligt med tid till utvecklingsarbetet. Detta kan vara extra svårt för personer som inte har utvecklingsarbete i sin vanliga tjänst och som till vardags har ansvar för omfattande verksamhet t.ex. trafikplanering, kundservice och liknande.

Vad kommer projektet att bidra till på längre sikt? (effekter på lång sikt)

Beskriv hur projektets mål på lång sikt ska uppnås och möjligheterna att nå dessa. Beskriv utifrån mål enligt beslut om stöd. Exempel effekter på längre sikt kan vara beteendeförändringar hos målgruppen.

Effekter på lång sikt

Möjligheterna att 2020-2023 ha genomfört, utvärderat, successivt justerat ett test av en hållbar transport- och mobilitetslösning osv, och att 2022 och framåt ha implementerat en hållbar transport- och mobilitetslösning som sprider sig i Sverige – är vi än mer optimistiska med idag än när vi lämnade in ansökan. Detta framför allt eftersom uppslutningen i stråket och bland potentiella projektfinansiärer är så god. Tidplanen behöver dock justeras, trafiken kan komma igång under 2021 snarare än 2020.

Beskriv eventuella utmaningar och hur projektet har arbetat med att överbrygga dessa.

Utmaningen framöver blir att hitta en finansieringsmodell för förstudien, sprida medvetenhet bussförbindelsen betydelse för Vindelälvsdalens utveckling, att få till stånd en tillräckligt lång testperiod för att även småföretagare ska hinna anpassa sin verksamhet och resandeunderlaget hinner växa, och att lösningen ska bli långsiktig och inte bara blir ett tillfälligt projekt. Det går inte att utesluta möjligheten att resandet blir mindre än vi hoppas, men förstudien har förberett för ett test som kommer maximera chansen att lyckas.

När genomförandeprojektet är igång, blir det en utmaning att forma en projektorganisation, ett arbetssätt och en kultur som är rolig, trygg, engagerande och meningsfull att vara en del av. Det är viktigt för att samma personer ska trivas i projektet länge, för ett kreativt och konstruktivt arbetsklimat, och för att få deltagare att prioritera projektet trots att det finns mycket annat som pockar på uppmärksamhet. Det är alltså inte endast bussförbindelsen i sig som behöver utformas. Utformningen av den organisation som ska arbeta med bussförbindelsen är minst lika viktig.

Har projektet nått fram till andra resultat än förväntat?

Beskriv om det finns andra resultat.

Se ovan, oväntade och positiva resultat från studenternas arbete.

Att MOBEVI och projektet Experience Centers, tillsammans med Biosfärområdesarbetet och lokala insatser och engagemang, lett till ökad samordning mellan byar och aktörer. Det är turligt att dessa insatser stärker varandra, och inte något vi hade räknat med fullt ut.

Aktörer i andra regioner och nationellt, och från Norge, har visat intresse för projektet. Vi har blivit inbjudna att intervjuas och presenterat projektet i många olika sammanhang, vilket är bra för att sprida kunskapen om hållbart resande, tjänstedesign, Västerbotten, biosfärområdet, med mera.

Beskriv vad som varit framgångsrikt och mindre framgångsrikt i projektet

Vad har varit framgångsrikt i projektet och vilka faktorer är främst bidragande till detta?

De noggranna förberedelserna inför ansökan var arbetsamma men gav sedan frukt under hela förstudien. En väl genomarbetad ansökan och projektplan gjorde att projektmålet och aktiviteterna känts aktuella och konsekventa under hela förstudien. Det gick relativt smidigt att göra designledarupphandlingen och att ta fram kommunikationsmaterial.

Det är lyckosamt när ett projekt är så efterfrågat som i detta fall, där ett biosfärområde skapats efter årtal av ansträngningar och samverkan, och det leder till ännu större behov av tillgänglighet, hållbart resande och transporter och möjligheter att bo och verka i området. Det är också lyckosamt när det finns så många engagerade personer runtomkring som matar projektet med input och verkar som ambassadörer. Situationen är troligtvis ganska unik och det torde inte alltid vara lika lätt att skapa ett engagemang för en bred process. Erfarenheten från vad som händer när människor från många olika sektorer involveras tidigt kommer vi i alla fall ta med oss till andra projekt, även sådana som inte drivs i regelrätta designprocesser.

Kick-offresan i början av projektet visade sig väldigt viktig och givande. Det var en stor fördel att många av de involverade skapade sig en bild av stråket, hur det ser ut där och träffade några av de människor som bor och verkar där. En resa eller en exkursion i samband med kick-off är därför något vi tar med oss till kommande projekt och insatser.

Det har inte varit några problem att få förståelse från intressenterna för att förstudien drivs som en designprocess. Den snabbgenomgång om designprocesser som SVID höll under kick-offresan underlättade också för de mest involverade – vi fick positiv feedback på det. Detta kommer vi också ta med oss, att det inte finns någon större skepsis mot designprocesser men att det är bra att gå igenom tänket med de involverade.

Vad har varit mindre framgångsrikt i projektet och vilka faktorer är främst bidragande till detta?

Se också ovan under Har det funnits några utmaningar...

Det skulle ha behövts en ännu tydligare avstämning kring projektmålet i relation till lärandemålen när studenter arbetar med ett case som är en del av ett projekt. Det går inte att styra i detalj vilka angreppssätt studenter väljer eller hur de instrueras, men det finns skäl att lägga tillräckligt med tid och energi på att säkerställa att båda parter tolkar projektmålet och dess avgränsning på samma sätt samt studentarbetets relation till det projektmålet på samma sätt. I detta fall fördes många dialoger kring detta men det räckte ändå inte hela vägen. En rimlig förklaring är att personerna verkar i olika sektorer och kommunicerar

olika, att alla involverade har kort om tid, samt en kanske något överdriven optimism att allt kommer klarna efter hand.

I projektet har vi inte lyckats med den systematiska externa kommunikationen i den grad vi hade hoppats. Delvis har det varit ett medvetet val, för kommunikationen internt i stråket har varit det viktigaste för en lyckad förstudie och ett lyckat projekt. Dels har Region Västerbotten använt mångfalt det budgeterade antalet arbetstimmar på att leda projektet, och därför har det inte funnits tid att engagera sig i extern kommunikation i önskad omfattning. Den kommunikatör som utsågs till projektet har haft problem med arbetsbelastning och med att slutföra överenskomna kommunikationsuppgifter, medan projektledaren inte haft tid över för att kompensera för detta. Mycket extern kommunikation har skett, genom några artiklar, två pressmeddelanden, flera mejlutskick med bred målgrupp, genom att tacka ja till olika förfrågningar, och att en hemsida skapades på slutet av projektet för att kunna användas och hänvisa till i fortsättningen.

Hur har information om projektet spridits externt?

Beskriv hur projektet planerat/genomfört aktiviteter för att sprida information om projektet externt.

- E-post till bred målgrupp när projektet blev beviljat
- Pressrelease i början av september 2018
- Artiklar i samband med uppstart på Designhögskolans, finansiärernas, SKL:s, SVID:s, biosfärområdets, några kommuners och KOMPIS-nätverkets hemsidor. Många av dessa har uppdaterat och spridit information vid fler tillfällen under förstudien.
- Kick-offresan - då besökte vi personer i målgruppen och de fick då information om projektet.
- Artikel på SVID:s hemsida om kick-offresan
- Artikel på Region Västerbottens hemsida om kick-offresan, spreds per e-post
- Genom intervjuer och workshops har information om projektet också spridits
- Referensgruppens löpande arbete
- Styrgruppens löpande arbete
- Styrgrupps- och referensgruppsmedlemmars samt projektmedarbetares insatser i sina respektive organisationer
- Presentation vid biosfärprojektets styrelsemöte i början av december 2018.
- Region Västerbottens monter på konferensen Civitas Forum i Umeå 2018 fokuserade på projektet
- Presentationer vid två seminarier inom ramen för ESPON september-oktober 2018
- En aktualitetspunkt och en workshop på Kollektivtrafikens dag den 26 september 2018
- Presentation under konferensen Friluftsliv december 2018
- Webbartikel i samband med Designhögskolans kurs och fältbesök våren 2019, spreds per e-post
- Material till Designhögskolans studenter om caset
- Designhögskolans information om projektet och studenternas arbete genom projektsidan Joy of Connecting och genom (den också inspelade) slutpresentationen.
- Webbartikel och e-post till bred målgrupp i samband med studenternas slutredovisning.
- Studentprojektet Aura, en av fyra koncept som skapades för MOBEVI, bjöds in att presenteras och ställas ut på Microsofts årliga konferens Microsoft Design Day i augusti 2019 i Redmond, Washington.
- Region Västerbottens monter i samband med invigningen av biosfärområdet den 17 augusti 2019, material förbereddes för det, bla. Ett A4-infobladd, en fotobok och att den presentation som togs fram för Civitas-konferensen om projektet hösten 2018, skulle visas i montern.
- Presentation under ett webinarium om grön mobilitet anordnat av Distriktsentret i Norge, med målgrupp "doers" i kommunerna, till stor del planläggare, den 13 september 2019.

- Presentation den politiska Primärkommunala beredningen vid Region Västerbotten den 11 september 2019
- Presentation för kommuncheferna den 26 september 2019
- Presentation vid kollektivtrafikens kontaktpersondag den 19 november 2019.
- Filmen Vindelälvsbussen som beskriver konceptet
- Tillväxtverket bjöd in Region Västerbotten att sprida information om MOBEVI som ett gott exempel, som en del av Tillväxtverkets pågående satsning att sprida kunskap om hur användarresan kan användas som ett verktyg för företagsutveckling. Utmynnar i en artikel om projektet som gott exempel.
- Intervju med projektledaren i november 2019 av en person som gör en mindre studie av förutsättningarna att utveckla kollektivtrafiken i Sörmland för att bättre möta besöksnäringens och specifikt utländska besökares behov. Kontakt till MOBEVI hade förmedlats av SKL.
- Inbjudan till slutkonferensen, spreds brett
- Spridning av konferensdokumentationen till alla de inbjudna, inklusive filmen Vindelälvsbussen och inspelning från konferensen
- En hemsida för förstudien har skapats som samlar allt kommunikationsmaterial om projektet. Där finns länkar till Region Västerbottens och Designhögskolans filmer, artiklar, slutpresentationen, denna slutrapport med mera.
- I samband med att hemsidan blev klar skickades ett pressmeddelande ut för att berätta om resultatet – det nyskapade bussförbindelsekonceptet och fortsatt arbete.