

# SAMÅKOLL

- Samarbete för Kollektivtrafikens Återhämtning  
och Måluppfyllelse

Handlingsplan 2022 (-2025)



## Inledning

SAMÅKOLL startades upp våren 2021 och är ett sammanhållet arbete i regionen för att uppnå det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål och för återhämtning efter pandemin. Det är många omständigheter som påverkar förutsättningarna för återhämtning och för att uppnå målen. SAMÅKOLL är en viktig del i det. Det här är handlingsplanen för 2022. Under 2020 och 2021 varierade de restriktioner och rekommendationer från Folkhälsomyndigheten som påverkade kollektivtrafiken. Oktober och november 2021 var i stort sett utan restriktioner och visade på god återhämtning. Därefter kom så kallade fjärde vågen. Osäkerheten om pandemins utveckling är fortfarande stor. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beslutades sommaren 2020 och finns på hemsidan <https://regionvasterbotten.se/kollektivtrafik>. Det finns även tryckta exemplar av trafikförsörjningsprogrammet. Dessa kan beställas via [bianca.byring@regionvasterbotten.se](mailto:bianca.byring@regionvasterbotten.se). Trafikförsörjningsprogrammet är politiskt beslutat, och den här handlingsplanen är i sin tur fastställd av mig som myndighetschef.

Jonas Lundström  
Chef kollektivtrafikmyndigheten

## Innehållsförteckning

|  |   |
|--|---|
| 1 Handlingsplanen och SAMÅKOLL-arbetet           | 3 |
| 2 Konkret arbete i arbetsgrupper                 | 3 |
| 3 Tidsperspektiv och uppföljning                 | 4 |
| 4 Regionens roll                                 | 4 |
| 5 Arbetsgruppernas organisering och finansiering | 4 |
| 6 Arbetsprocess                                  | 5 |
| 7 Beskrivning av arbetsgrupperna                 | 7 |

## 1 Handlingsplanen och SAMÅKOLL-arbetet

SAMÅKOLL-arbetet är en särskild satsning för återhämtning av marknadsandelar, resande och intäkter när eller i den takt som restriktionerna släpper, och för att uppnå de politiskt beslutade målen. Kollektivtrafiken är viktig för grön omstart av samhället. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet slår fast att samverkan och resenärsperspektiv är viktiga strategier för att uppnå målen. Samverkan och resenärsperspektiv är viktigt inte minst för återhämtning och förnyelse när restriktionerna avtar. Programmet slår fast att Region Västerbotten ska leda ett sammanhållet arbete i regionen för att uppnå målen, att den övergripande processen knoppas av i mindre arbetsgrupper, och att en handlingsplan för det sammanhållna arbetet ska tas fram. Det sammanhållna arbetet har sedermera fått namnet SAMÅKOLL. Det stärker samverkan och samarbete med resenärsperspektiv som gemensam nämnare, och kompletterar på det sättet allt annat arbete som redan pågår.

Det här dokumentet är handlingsplanen för SAMÅKOLL för 2022, med blickar mot 2023-2030. 2022 års plan är en uppdatering av 2021 års plan. 2021 års handlingsplan togs fram efter intervjuer och workshops med organisationer som är ansvariga för olika delar av lokal, regional och interregional kollektivtrafik i länet. Där diskuterades aktiviteter och former för det fortsatta gemensamma arbetet. Uppdateringen för 2022 baseras på inspel från Kunskapsdagen den 1 december, diskussioner och synpunkter från arbetsgrupperna, och en synpunktsrunda till bred krets.

## 2 Konkret arbete i arbetsgrupper

Region Västerbotten är sammankallande för det övergripande arbetet inom SAMÅKOLL. Det konkreta förbättringsarbetet sker i mindre arbetsgrupper. Grupperna har olika fokusområden, och deltagare från de aktörer som mest berörs. Indelningen i de sju grupperna som fanns i handlingsplanen för 2021, bibehålls under 2022. Olika aspekter vägdes in när de sju arbetsgrupperna valdes, och vilka som skulle startas upp först. Helheten är tänkt att täcka in alla mål: marknadsandels-, drivmedels-, tillgänglighets-, trafikutbuds- och målgruppsmålen. Helheten är också tänkt att svara mot både kust- och inlandskommuners behov och intressen, och både mot tåg och buss.

Tidplanen är förändrad jämfört med 2021. Konkret arbete med förbättringar pågår för närvarande i tre arbetsgrupper (grupperna 1-3). Grupp 5 kommer startas upp så fort som möjligt i början av 2022. Se kapitel 6 Arbetsprocess, hur de resterande grupperna startas upp.

Arbetsgrupperna är (se beskrivningar på sidan 7 och framåt):

- 1 Gemensam resenärssamverkan
- 2 Samordna kommunikation för grön omstart
- 3 Marknadsanpassa produkter och tjänster
- 4 Förnybara drivmedel – öka tillgång och användning
- 5 Attraktiva ombordmiljöer
- 6 Förbättra hållplatser och bytespunkter
- 7 Förbättra "hela resan" för personer med funktionsnedsättning



### 3 Tidsperspektiv och uppföljning

Tanken är att SAMÅKOLL-arbetet ska pågå åren 2021-2025. År 2025 pågår samtidigt arbete med nytt trafikförsörjningsprogram. Arbetsätt och arbetsgrupper anpassas över tid när behov och prioriteringar förändras.

Arbetet ska utvärderas i slutet av året och då revideras handlingsplanen med sikte på 2023. Till dess vet vi förhoppningsvis mycket mer om kollektivtrafikens förutsättningar de närmaste åren. Vaccinationerna har förhoppningsvis gett gott resultat, pandemivågorna avtagit i styrka, och restriktionerna och rekommendationerna lättats avsevärt eller tagits bort.

Flera av trafikförsörjningsprogrammets mål följs upp årligen i samband med regionala utvecklingsförvaltningens verksamhetsplaner.

### 4 Regionens roll

Regionen planerar och leder arbetet med syfte att det ska resultera i efterfrågade konkreta förbättringar och bidra väl till mål och återhämtning. Regionen sprider handlingsplanen, ordnar kunskapsdagar, initierar arbetsgrupper och sammankallar gruppernas första träffar. I alla arbetsgrupper beskriver regionen bakgrund, önskat resultat och kopplingen till uppsatta mål och återhämtning, samt ger förslag på aktiviteter och medverkande. Under kunskapsdagen december 2021 framgick att grupperna 1-3 inte bedömer att de kan bli mer självgående, och regionen kommer vara sammankallande även fortsättningsvis. I de framtida grupper där regionen endast är sammankallande i början, så kommer regionen ändå besöka grupperna för att behålla en helhetsbild, medverka i vägval, bidra med regionala perspektiv och samordna mellan grupperna. Det kan också behövas insatser från regionen när det är stiltje i arbetet, eller nya deltagare. Vid behov kan regionen som kollektivtrafikmyndighet facilitera eller moderera. Regionen kan också medverka i grupperna i sin funktion av kollektivtrafikfinansiär, länsplaneupprättare och andra funktioner.

### 5 Arbetsgruppernas organisering och finansiering

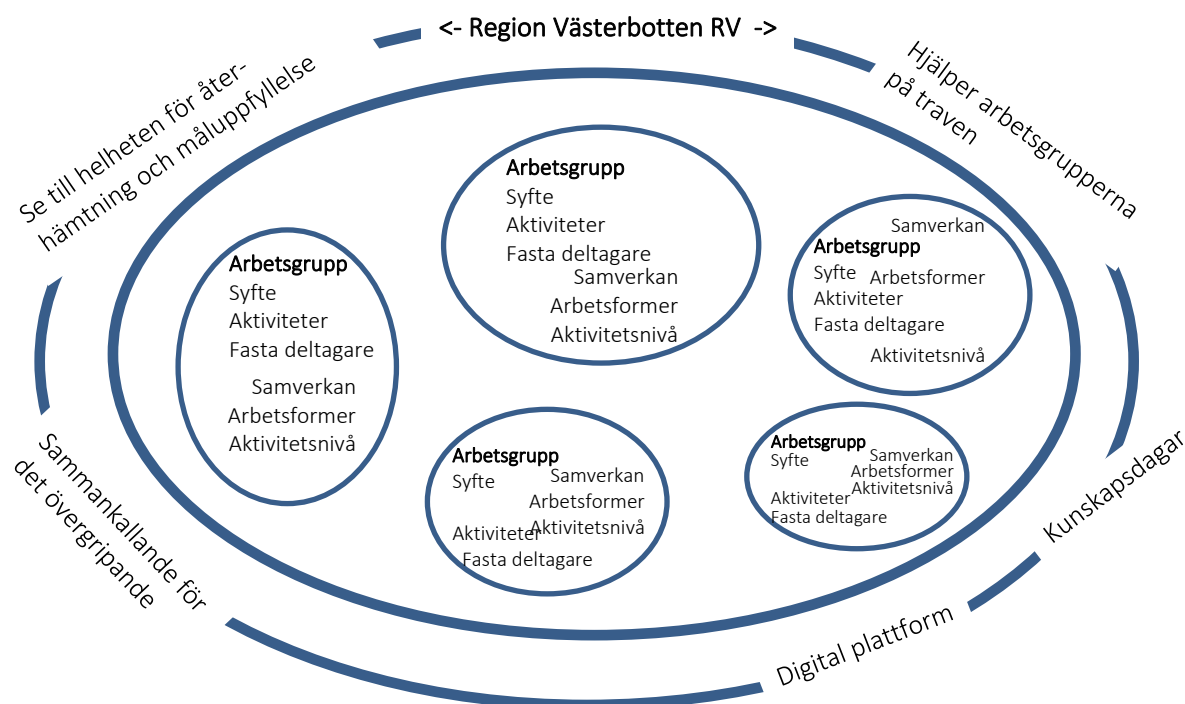
Arbetsgrupperna kan organisera sig på olika sätt, beroende på vad som passar och föredras. De administrativa delarna bör hållas på en rimlig nivå så att tid och resurser kan användas till konkreta förbättringar i första hand. Någon behöver kalla till möten och skriva anteckningar som stöd för minnet. I grupperna 1-3 är det regionen som gör det. Material sparas i den digitala plattformen i Teams. Arbetsintensiteten i arbetsgrupperna kan variera mellan grupper och över tid. Snabba resultat och uthållighet är självklart det bästa. Förutom sammankallandet av gruppen är det också viktigt med god projektledning i olika insatser/förbättringar som grupperna gör.

Grupperna verkar genom frivilligt samarbete. Deltagare representerar sin organisation och det är därför viktigt att deltagandet förankras i respektive organisation. I vissa organisationer kan det behövas en intern samordning av olika personers och funktioners medverkan i olika arbetsgrupper i SAMÅKOLL.

Antalet arbetsgrupper förutsätter att många av grupperna efter några träffar blir relativt självgående med val och genomförande av insatser, sammankallande och dokumentation. Då grupperna 1-3 inte kan bli mer självgående så försvårar det för uppstart av nya grupper. Regionens tillgängliga resurser räcker inte till att vara sammankallande i fler grupper under lång tid. Uppstart av nya grupper förutsätter därför att någon annan är sammankallande eller att det är roterande inom gruppen. Det i sin tur förutsätter sannolikt att deltagarna själva ser ett ännu större behov av gruppen och ännu större värde för det egna arbetet.

Förutsättningarna att delta kan vara olika för olika organisationer. Region Västerbotten kommer ge stöd och anpassa samverkansformerna för att underlätta för alla organisationers deltagande.

Eventuella kostnader som uppkommer i samband med de gemensamma aktiviteterna bärs av de deltagande organisationerna på lämpligt vis. Regionen, liksom andra medverkande organisationer, tar ställning till eventuella utgifter när det blir aktuellt.



## 6 Arbetsprocess

Under våren 2021 startades de arbetsgrupper som blev högst prioriterade under workshops och som bedömdes ge snabbast effekt på pandemiåterhämtning – grupperna 1-3. Gruppen Gemensam Resenärssamverkan ska bistå övriga grupper med information om vad resenärerna efterfrågar. I början av 2022 startas gruppen Attraktiva ombordmiljöer. Inledande möten går då ut på att kartlägga det faktiska behovet av och intresse för gruppen, samt diskutera möjligheterna för att annan/andra än regionen är sammankallande. Utifrån diskussioner och feedback från gruppen, fattas slutligt beslut om gruppen kan fortgå eller inte, och om regionens

roll. Samtidigt tydliggörs förutsättningarna för att starta grupperna 6 och 7. Beslut om fler grupper under 2022 fattas i SAMÅKOLLs styrgrupp under våren 2022.

Arbetsgrupp 4 pausas under 2022. Frågan har blivit mindre trängande. Just nu är Västerbotten nära att redan år 2021/22 ha uppnått sitt mål för 2025. Det kan bero på bättre tillgång till HVO under pandemins nedstängningar. Den skattebefrielse som Sverige har undantag för rena- och höginblandade biodrivmedel gäller bara 2022 ut. Ökade inblandningskrav runtom i Europa påverkar efterfrågan och således prisnivån på HVO. Det är alltså möjligt att måluppfyllelse blir svårare under de närmaste åren och att gruppen blir aktuell att starta upp igen.

Tills arbetsgrupp 6 kan startas, fortsätter arbetet med hållplatser och bytespunkter i andra former utanför SAMÅKOLL. Antagande och spridning av hållplatshandbok kommer att ske. Befästandet av samverkan kommer fortsätta mellan Trafikverket, Länstrafiken och Region Västerbotten kring hållplatsbrister och -åtgärder efter nationella vägar, rutiner för hur kollektivtrafikåtgärder hanteras i planeringsprocesser för infrastrukturinvesteringar i statlig infrastruktur, och gemensamt underlag för planering av åtgärder. När arbetsgrupp 6 väl startas, kommer den att snabba på, fördjupa och bredda samarbetet och förbättringarna. Se mer under beskrivningen i kapitel 7.

Tills arbetsgrupp 7 kan startas, fortsätter också arbetet med tillgänglighetsanpassning i andra former. Detta framför allt i Länstrafikens fokusgrupp för tillgänglighet och genom antagande och spridning av en hållplatshandbok. Handboken innehåller riktlinjer för bland annat hållplatsers tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Under början av 2022 börjar arbetet med att införa ledsagning vid Lycksele resecentrum. När arbetsgrupp 7 startas, är det för att under en period länka samman aktörers pågående insatser för tillgänglighetsanpassning, sprida kunskap och nätverk inom kollektivtrafiken och civilsamhälle, påskynda samarbeten i regionen som förbättrar "hela resan" för personer med olika funktionsnedsättningar. Se mer under beskrivningen i kapitel 7.

### **Tredje kunskapsdagen och kick-off för arbetsgrupp 5**

Arbetsgrupp 5 startas under februari-mars. I mars-april 2022 planeras en kunskapsdag som preliminärt ger en överblick vad som händer inom kollektivtrafikbranschen i Sverige, och kunskap om arbete med beteendeinsikter. Rapportering och erfarenhetsutbyte mellan grupperna. Om möjligt, anordnas den som hybrid digital-fysisk. Om den är delvis fysisk, så anpassas längd och form så att dagen drar fördel av att många är fysiskt på plats. Till kunskapsdagen inbjuds de organisationer som var inbjudna till workshops i december 2020, samt de organisationer som nämns under Bjuds in från start (se nedan).

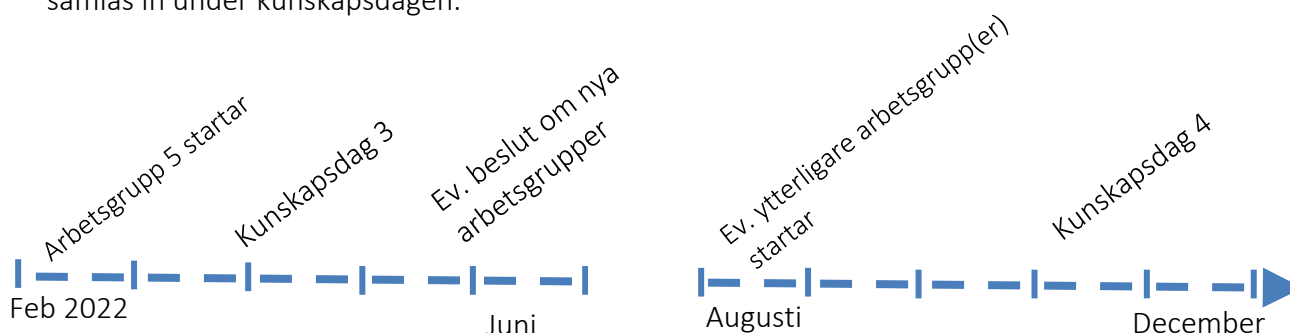
### **Eventuellt beslut om nya arbetsgrupper**

Styrgruppen fattar under våren 2022 beslut om vilka, om några, ytterligare arbetsgrupper som startas under 2022.

### **Fjärde kunskapsdagen och uppstart eventuella nya arbetsgrupper**

Efter semestrarna startas de eventuella nya arbetsgrupperna upp. I oktober-november ordnas en fjärde kunskapsdag, preliminärt om kollektivtrafikstatistik för pandemitiden i Västerbotten, och om ansvarsfördelning och organisation av regionens kollektivtrafik och infrastruktur.

Rapportering och erfarenhetsutbyte mellan grupperna. Inspel inför handlingsplan för år 2023 samlas in under kunskapsdagen.



## 7 Beskrivning av arbetsgrupperna

### Arbetsgrupp 1 Gemensam resenärssamverkan

Status för arbetsgruppen:

Startades våren 2021 och har under hösten 2021 valt att som första insats starta en gemensam resenärspanel. Tanken är att resenärer och tilltänkta resenärer deltar individuellt. De intervjuas och beskriver sina upplevelser av och synpunkter på kollektivtrafiken utifrån olika frågeställningar/ämnen. I SL:s så kallade Coronapanel ingår 16 resenärer, vilket kan vara en indikation på antalet resenärer som kan medverka i Västerbotten. Frågorna väljs ut i samråd med de andra arbetsgrupperna. Genom resenärspanelen kompletteras kund/marknadskännedomen genom denna kvalitativa metod, för att ännu bättre förstå och få empati för de kollektivtrafiken finns till för: de befintliga och potentiella resenärerna.

Denna arbetsgrupp finns till för att:

- Regionens kollektivtrafikaktörer ska få förstahandsinformation från resenärer och allmänhet, om pandemins långsiktiga påverkan på resandebehov och attityder.
- Aktörer som har behov av neutral målgruppsinformation ska kunna poola resurser, nå ut till fler, genom en mångfald av kanaler, och hjälpas åt att välja ändamålsenliga kanaler och metoder.
- De kvantitativa metoderna (statistik, barometrar etc) ska kompletteras med kvalitativa metoder för bättre förståelse för människors vardag och för hur tåg, buss, gång och cykel kan komma in.
- Arbetsgrupperna i SAMÅKOLL med hjälp av den här gruppens insikter ska kunna göra rätt saker, det vill säga insatser som är efterfrågade och förbättrar resenärens "hela resa", och därmed ökar både tåg och buss' konkurrenskraft jämfört med annat motoriserat resande.
- Resenärsperspektivet ska stärkas på sikt i utvecklingen av Västerbottens tåg- och busstrafik.
- Information om resandebehov, attityder m.m. ska kunna samlas in avseende både kollektivtrafiken som helhet, och de olika delarna. Det är värdefullt eftersom helhetens konkurrenskraft har betydelse för de olika delarnas konkurrenskraft, och tvärt om.

Andra möjliga aktiviteter (dessa och fler förslag finns i gruppens dokumentation i Teams):

- Gemensam prioritering av kanaler och metoder för att ta vara på resenärers och allmänhetens synpunkter och upplevelser.

- Extra frågor i samband med KOLBAR-undersökningen.
- Uppsökande verksamhet t.ex. ungdomar, äldre, orter, arbetsplatser, bytespunkter, funktionshindersorganisationer, besöksmål
- Diskussion med kollektivtrafikpersonal med insyn i befintliga resenärernas vardag t.ex. chaufförer, tågvärdar, kundtjänstpersonal
- Diskussioner med andra med insyn i resenärers och allmänhetens vardag t.ex. civilsamhälle, arbetsgivare, vårdgivare, skolskjutshandläggare, färdtjänsthandläggare, turismaktörer
- Utvecklad användning av synpunkter som resenärer och allmänhet skickar in
- Webbenkäter, sociala medier

Medverkar nu:

- Länsstrafiken
- Umeå, Skellefteå och Vilhelmina kommuner
- Region Västerbotten, även HAR-projektet

Kan bjudas in:

- Norrtåg
- Vy
- Bussoperatörer, i första hand de med incitamentsavtal
- SJ (kommersiell aktör)
- Y-buss (kommersiell aktör)
- Fler kommuner
- Projekt som samverkat med resenärer och allmänhet
- Regioner som har ett utvecklat arbetssätt kring detta
- Besöksnäringens aktörer
- Färdtjänstenheter
- Föreningen Resenärsforum

## Arbetsgrupp 2 Samordna kommunikation för grön omstart

Status för arbetsgruppen:

Gruppen startade sommar/höst 2021. Den första större insatsen som gjordes var en gemensam kampanj i samband med återstart månadsskiftet september/oktober när flertalet restriktioner i kollektivtrafiken lättade. Avsändare för materialet var Länsstrafiken, Skellefteå Buss, Ultra och Norrtåg gemensamt. Flera kanaler användes bl.a. sociala medier och skärmar vid terminaler, sjukhus och kommuners skärmar. I januari genomförs planering av år 2022 års verksamhet.

Denna arbetsgrupp finns till för att:

Att genom samverkan och/eller samarbete mellan kollektivtrafikaktörerna öka effekten av kommunikation och kampanjer, både under och efter pandemin. Detta ska förbereda och underlätta för människor att snart känna sig trygga i och välja att resa kollektivt igen, när restriktionerna släpper. Och för att på så sätt bidra till återhämtning för alla aktörer.



Andra möjliga aktiviteter:

- Gemensamma diskussioner om kommunikationsstrategier och vägval för återhämtning.
- Förnyade kampanjer med gemensamt budskap när restriktionerna släpper, ev. gemensam kampanj
- Kommunicera den flexibilitet och enkelhet som finns, hur en reser tryggt i det nya normala
- Kommunicera särskilt vid förbättringar som stärker fördelar eller minskar nackdelar jämfört med annat motoriserat resande (koppling Marknadsanpassa produkter och tjänster).
- Samordna marknadsföring av buss- och tågutbud tillgängligt vid viss ort, målpunkt, arbetsplats eller annan specifik målgrupp. Använd t.ex. lokal förebild.
- Gemensam eller samordnad kommunikation och samarbeten för ökad marknadsandel av fritids- och semesterresande.
- Öka medvetenheten om och den tänkta målgruppens nyttjande av den grundläggande tillgänglighet som erbjuds i både inlands- och kustkommunerna – den anropstyrda och den skoltidsanpassade allmänna kollektivtrafiken.
- Ta hjälp av Gemensam resenärssamverkan gällande vilka attityder som hindrar, vad som kan locka, efterfrågad information och kunskapsluckor hos resenärer och allmänhet.
- Nya Mobility Management – initiativ. Direktbearbetningskampanjer.

Medverkar nu:

- Länstrafiken
- Vy
- Skellefteå Buss
- Skellefteå kommun
- Dorotea kommun
- Nordmalings kommun

Kan bjudas in:

- Fler tågaktörer som marknadsför och informerar mot allmänhet och resenärer
- Fler kommuner som har informationskanaler till invånare och verksamma, arbetar med smittbekämpning och med beteendepåverkan mot invånare och anställda
- Trafikverket
- Aktörer vid bytespunkter t.ex. fastighetsägare
- Organisationer som vill påverka resandet till och från t.ex. arbetsplatser och offentlig och kommersiell service

### Arbetsgrupp 3 Marknadsanpassa produkter och tjänster

Status för arbetsgruppen:

Arbetet i gruppen inleddes senvår 2021. En allmän dialog kring viktiga insatser konkretiserades i tre fokusområden för arbetet. Flexibla produkter, förbättrad kunskap om resenärer i realtid i stads- och stadsnära trafik för minskad trängsel och störningar, samt platsbokning identifierades som viktiga att koncentrera fortsatt arbete kring.

Arbetsgruppen konstaterar att arbetet med platsbokning är komplext och kräver bland annat tekniskt stöd för genomförande. Flexibla produkter kräver fördjupad kunskap om ekonomiska effekter innan förslag till förändringar kan föreslås.



Denna arbetsgrupp finns till för att:

Att utveckla produkter (ffa färdbevis) och tjänster för ökad flexibilitet, enkelhet, trygghet, prisvärdhet, fler fördelar och färre konkurrensnackdelar. Detta för att kollektivtrafiken i länet som helhet ska stärkas jämfört med andra motoriserade färdssätt. Samt för att tillgängliggöra den för olika grupper. Gruppen för strategiska diskussioner om produkter och tjänster som ger konkurrenskraft under "hela resan", inom de olika aktörernas ansvarsområden och trafik, och i regionens kollektivtrafik som helhet. Gruppen initierar konkreta samarbetsprojekt där flera organisationers insats behövs.

Andra möjliga aktiviteter:

- Strategiska diskussioner för konkurrenskraft i delar och helhet, för samordnade egna insatser.
- Biljettsamarbeten
- Fler digitala färdbevis
- Färdbevis för nya resmönster, ombokningsmöjligheter
- För arbetspendlare och företag
- Betalsätt
- Ordinarie- och störningsinformation som når ut
- Samordning av samhällsbetalda transporter för ökat utbud utan ökade kostnader
- Medhavd eller fraktad cykel
- Wifi-kapacitet och funktion
- Initiera piloter med smart mobilitet och mobilitet som tjänst kopplat till kollektivtrafik
- Gemensamma insatser för punktlighet samt lindring vid störningar
- Medvetna val och rätt från början i produkters och tjänsters tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och med olika språk
- Samverka med Samordnad kommunikation för grön omstart
- Ta hjälp av Gemensam resenärssamverkan gällande efterfrågade produkter och tjänster.

Medverkar nu:

- Vy
- Norsjö kommun
- Skellefteå kommun

- Umeå kommun
- Länstrafiken
- Transdev

Kan bjudas in:

- SJ
- Fler kommuner
- Fler upphandlade kollektivtrafikföretag
- Andra mobilitetstjänster t.ex. cykel- och bilpooler

#### Arbetsgrupp 4 Förnybara drivmedel – öka tillgång och användning

Denna arbetsgrupp startas för:

Att öka tillgången till och därmed möjligheten att driva trafiken med förnybara drivmedel till rimlig kostnad. Arbetsgruppen identifierar vad som står i vägen för att aktörerna i Västerbotten samfällt uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål och väljer samarbetsinsatser som väsentligen ökar möjligheterna.



Möjliga aktiviteter:

- Ringa in trafik och områden med svårigheter att införa förnybara drivmedel.
- Lär känna varandras bild av grundproblem(en).
- Välj regionalt genomförbara, samordnade eller enskilda insatser för att öka beställningarna av och faktisk användning av förnybara drivmedel i trafiken.

Bjuds in från start:

- Kommuner
- Länstrafiken i Västerbotten
- Bussoperatörer
- Inlandsbanan
- Vy
- Länsstyrelsen i Västerbotten

I senare skede kan de här deltagarna/samverkansparterna övervägas:

- Biofuel Region
- Energikontor Norr
- Bränsleproducenter och -distributörer
- Trafikverket

### Arbetsgrupp 5 Attraktiva ombordmiljöer

Denna arbetsgrupp startas för:

Utveckling av fysiska ombord- och arbetsmiljöer så att de är och upplevs som trivsamma, bekväma, rymliga och smittsäkra även efter pandemins påverkan på attityder och preferenser.

Framförallt en grupp för strategiska diskussioner, kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte inför insatser i egen verksamhet. Insatser som i sin tur kan kommuniceras mot resenärer och allmänhet.



Möjliga aktiviteter:

- Strategiska diskussioner, kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte om ombord- och arbetsmiljöer på buss och tåg som är och upplevs som trivsamma, bekväma, rymliga och smittsäkra. Insatser på var sitt håll och i kommande upphandlingar.
- Dialog med verksamheter som alstrar resande i peaktid, för eventuella förändringar som underlättar för alla
- Dialog med representanter för kollektivtrafikpersonal
- Ta hjälp av Gemensam resenärssamverkan gällande styrkor och förbättringsmöjligheter ombord.

Bjuds in från start:

- Länstrafiken trafikplanerare, avtalsuppföljning, IT-ansvar (validatorer etc)
- Norrtåg
- Upphandlade bussoperatörer
- Vy
- SJ
- Y-buss
- Finansiärer av upphandlad trafik med trängselproblematik

I senare skede kan de här deltagarna/samverkansparterna övervägas:

- Verksamheter som alstrar resande i peaktid t.ex. skolförvaltningar, sjukvård

### Arbetsgrupp 6 Förbättra hållplatser och bytespunkter

Denna arbetsgrupp integreras i SAMÅKOLL för: Ett fast samarbete pågår och vidareutvecklas mellan Region Västerbotten, Trafikverket och Länstrafiken, för förbättring av de hållplatser efter statliga vägar som möter resenärer i stad och landsbygd. I samarbetet ingår också förbättrad samordning med kommunerna, som har ansvar för stora delar. Inget motsvarande samarbete pågår gällande resecentrum och buss- och tågstationer, men förbättrad kvalitet vid dessa är också viktigt. I



anslutning till samarbetet skrivs en hållplatshandbok som ska ge riktlinjer och stöd gällande klassificering, målstandard och rutiner för busshållplatser. Den handboken ska enligt trafikförsörjningsprogrammet peka ut en minimistandard för tillgänglighetsanpassning som i ska gälla vid minst 30 utpekade hållplatser och bytespunkter (se inforuta nedan).

Ett effektivt fast samarbete mellan de ansvariga är en viktig grund för förbättring av hållplatser, samtidigt som fler aktörer har kunskaper om resenärers behov och önskemål. Ett relativt förutsättningslöst samarbete mellan ansvariga och andra involverade, med en generell förbättring av regionens busshållplatser, stationer och resecentrum som gemensamt mål, kan snabba på utvecklingen. Arbetsgruppen angriper förbättringsarbetet kreativt och identifierar och genomför insatser utöver den mer formella hanteringen med prioritering och medfinansiering av hållplatsåtgärder, som det fasta samarbetet hanterar. För stationer och resecentrums del sker först en samordning i Arbetsgrupp 6 gemensamt, sedan en uppdelning i lokala grupper utifrån prioritering och intresse. Arbetsgruppen ska bidra till valet av och främja tillgänglighetsanpassningen av (minst) 30 utpekade bytespunkter i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet och hållplatshandboken (se inforuta nedan).

Möjliga aktiviteter:

- Samordna på lämpligt sätt med det fasta samarbetet som finns Trafikverket-Länstrafiken-Region Västerbotten – kommunerna, samt med Arbetsgrupp 7.
- Samordnings- och samsamarbetsinsatser för ett kvalitets- tillgänglighets-, trygghets- och säkerhetslyft för busshållplatser och anslutningar i olika delar av regionen.
- Samordning och erfarenhetsutbyte gemensamt för busstationer, resecentrum och tågstationer, sedan uppdelning i lokala grupper för de olika insatser som krävs på plats.
- Spridning av hållplatshandboken när den är klar
- Vidareutveckling av arbetssätt, nätverk och rutiner för samordning både vid mindre och större brister och investeringar – som kan leva kvar även efter arbetsgruppen
- Ta hjälp av Gemensam resenärssamverkan för förbättringsmöjligheter vid hållplatser och bytespunkter.

Bjuds in från start:

- Länstrafiken
- Kommuner beroende på intresse – trafiksamordnare, skol- och tekniska förvaltningar
- Trafikverket som finansiär, väghållare, ansvarig för plattformar m.m.
- Bussgods
- Tågoperatörer
- Norrtåg

I senare skede kan de här deltagarna/samverkansparterna övervägas:

- Bussoperatörer
- Bussgods och andra som tillhandahåller tjänster vid respektive bytespunkt
- RTAF-rådet Trafikverket
- Utskottet för funktionshinder och samverkan vid Region Västerbotten
- Andra förbund samt patientföreningar

### Hållplatshandbok och 30 tillgänglighetsanpassade bytespunkter

Region Västerbotten och Länstrafiken arbetar med en efterfrågad hållplatshandbok som ska ge stöd till kommuner och andra aktörer gällande klassificering, målstandard och rutiner för busshållplatser. Det har saknats en gemensam klassificering av hållplatser med olika funktion, och en målstandard för olika hållplatsklassers tillgänglighetsanpassning exempelvis. Lagen kräver att det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska peka ut vilka bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för alla resenärer. Det finns ingen nationell standard för tillgänglighet för alla. Kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag i landet tar därför fram egna hållplatshandböcker som pekar ut målstandarder för tillgänglighetsanpassning, komfort m.m., och nu gör alltså även Västerbotten detta. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut hållplatshandboken som det dokument som ska innehålla en standard för tillgänglighetsanpassning för viktiga hållplatser och resecentrum/stationer, en som sedan ska gälla för minst 30 bytespunkter senast år 2030. Arbetsgrupp 6 ska bidra till valet av minst 30 bytespunkter som ska uppfylla standarden och ska bidra till arbetet med att anpassa dessa.

### Arbetsgrupp 7 Förbättra "hela resan" för personer med funktionsnedsättning

Denna arbetsgrupp startas för att:

Region Västerbotten har som kollektivtrafikmyndighet sedan 2012 samverkat brett för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken. I samarbete med Rådet för tillgänglighet och användbarhet, där Trafikverket är sammankallande, genomfördes tester som visade på stora hinder i busstrafiken för personer som använder rullstol eller rollator. Resor går ibland inte alls att utföra som utlovat på grund av problem med påstigning, fastspänning och avstigning. Anpassningar för rullstol tar yta i anspråk och behöver fungera i praktiken för att vara motiverat. Olika felkällor har hittats. Därför har regionen bedrivit samarbeten framför allt för att förbättra för användare av rörelsehjälpmedel i buss, och samtidigt bidragit till förbättringar som utvecklats för fler grupper. Samarbetet är regelbundet med Länstrafiken, som arbetar enligt en åtgärdsplan för tillgänglighet i Länstrafikens trafik. Samarbete, samverkan och samråd har över åren skett med funktionshindervisorganisationer, enskilda brukare, bussoperatörer, färdtjänstbolag, hjälpmedelstillverkare, färdtjänsthandläggare, hjälpmedelscentral, Trafikverket och nationellt med Svensk kollektivtrafik, andra regioners kollektivtrafikmyndigheter och Trafikanalys. Testresenärsaktiviteter, tester i befintliga fordon och testmiljöer samt olika samråd, har gett viktiga insikter. Ett konkret resultat är förnyad mall för fordonskravbilaga hos Länstrafiken. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har varit på samråd hos funktionshindervisorganisationer, pensionärs- och patientföreningar.

Regionen har infört ledsagning till och från busstrafik och mellan buss och tåg, vilket involverat bl.a. Samtrafiken, Trafikverket, Reseservice och kommuner. En indikator i trafikförsörjningsprogrammet är att ledsagningen vid stationer och resecentrum ska byggas ut till minst en bytespunkt per kommun. Plan för den utbyggnaden ska ingå i denna handlingsplan. Redan under 2021 skulle ledsagning förberedas vid Lycksele resecentrum men detta arbete har fördröjts till början av 2022.

Arbetsgruppen startas för att under en period länka samman aktörers pågående insatser för tillgänglighetsanpassning, sprida kunskap och nätverk inom kollektivtrafiken och civilsamhälle, påskynda samarbeten i regionen som förbättrar "hela resan" för personer med olika funktionsnedsättningar, och planera ledsagningsutbyggnaden. Bytespunkters tillgänglighet ingår i arbetsgrupp 6, så samordning sker med den.

#### Möjliga aktiviteter:

- Skapa en gemensam bild av pågående och planerade insatser inom buss och tåg, som påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning
- Samordna på lämpligt sätt med Arbetsgrupp 6.
- Ta hjälp av Gemensam resenärssamverkan gällande hur trafiken fungerar och upplevs av resenärer med olika funktionsnedsättningar.
- Ringa in allvarliga kvarstående hinder i kollektivtrafiksystemet i Västerbotten och nya konkreta förbättringsområden, som på något sätt kan åtgärdas eller samordnas av arbetsgruppen. Eller som lämpligen hanteras i annan arbetsgrupp. Allt från harmonisering av tillgänglighetsinformation, brukarinformation vid val av hjälpmedel, till att utplåna hinder för personer med viss funktionsnedsättning i alla led.
- Initiera samarbeten mellan ansvariga aktörer för ovanstående, samarbeten där externa aktörer involveras vid behov för att undvika glapp för resenären. **En viktig uppgift är att skapa en grundtrygghet att reskedjan kommer att fungera.**
- Planera utbyggnad av ledsagning och initiera utbyggnaden vid de första mest prioriterade (leds av RV men involverar både tåg- och bussaktörer samt fastighetsägare och väntsalshållare).

#### Bjuds in från start:

- Länstrafiken tillgänglighetsansvarig och ev. andra i tillgänglighetsgruppen, beställningscentral
- Kommuner och region som beställare av trafik och färdtjänstfunktioner
- Region Västerbotten Hjälpmedelscentralen
- Bussoperatörer
- Norrtåg
- Vy Tåg
- SJ
- Regionala representanter för de funktionshindersorganisationer som ingår i RTAF-rådet samt Utskottet för Funktionshinder och Samverkan (UFS) samt de två till medlemstalet största pensionärsföreningarna i länet. Dessa medverkar efter möjligheter och intresse. Med andra förbund samt patientföreningar samråds och samverkas med vid behov. Arbetet rapporteras och inspel samlas också vid RTAF-rådets samt UFS:s möten. Samverkan direkt med resenärer och allmänhet sker i gruppen Gemensam resenärssamverkan.
- Y-buss

I senare skede kan de här deltagarna/samverkansparterna övervägas:

- RTAF-rådet Trafikverket
- Utskottet för funktionshinder och samverkan vid Region Västerbotten

- Andra förbund samt patientföreningar
- Hjälpmedelsförskrivare i kommunerna
- Nationella samarbeten t.ex. Bus Nordic, hjälpmedelsproducenter, fordonstillverkare

### Utbyggnad av ledsagning

Sedan tidigare finns ledsagning vid Vännäs, Vindelns, Umeå C, Bastuträsk, Jörn, Umeå busstation, Vasaplan, Umeå Östra, Umeå universitetssjukhus och Skellefteå busstation. Ledsagning finns alltså vid de stationer som länge trafikerats av både nattågstrafik och Norrtåg, samt vid fyra rena bussterminaler. Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska ledsagning år 2030 finnas i minst en bytespunkt per kommun. De kommuner som helt saknar ledsagning vid en bytespunkt är idag Dorotea, Vilhelmina, Bjurholm, Storuman, Åsele, Lycksele, Nordmaling, Robertsfors, Malå och Sorsele. Norsjö har ledsagning i Bastuträsk men inte vid busstationen i Norsjö centralort. I Vännäs, Bastuträsk, Jörn och Vindelns gäller ledsagningen idag bara till och från tåg, även om det finns busstrafik. Utifrån de prioriterade bytespunkterna i trafikförsörjningsprogrammet (Bild 2), geografisk spridning och förekomsten av byten så vore en lämplig ordning för utbyggnad:

Börja med

Lycksele inför för buss och tåg

Vindelns finns till tåg, lägg till för buss

Dorotea inför för buss

Vännäs finns till tåg, lägg till buss

Storuman inför för buss

Nordmaling inför för buss och tåg

Sorsele inför för buss

Fortsätt med

Robertsfors inför för buss

Vilhelmina inför för buss

Malå inför för buss

Norsjö inför för buss

Åsele inför för buss

Bjurholm inför för buss