

Mobilitet och transporter för besöksnäringen efter Väg 363 och Vindelälven-Juhtatdahka (MOBEVI)

Start 1/9 2018 Slut 31/12 2019

Projektägare: Region Västerbotten

Projektledare: Bianca Byring, Region Västerbotten

Projektmedarbetare: Janne Wiktorsson, Region Västerbotten

Projektkononom: Arja Tamminen, Region Västerbotten

Finansierat av Tillväxtverket, Trafikverket och Region Västerbotten

Bakgrund till projektet

Besöksnäringen är en växande och viktig näring i stora delar av Sverige, och i glest befolkade delar av landet utgör den en stor andel av sysselsättningen. Samtidigt har de glest befolkade delarna av landet i genomsnitt sämre tillgänglighet till och från omvärlden, vilket hämmar både besöksnäringens vidareutveckling och omställning till ett mer hållbart resande bland invånare, verksamma och besökare. På grund av låg täthet av befolkning och arbetstillfällen samt ett begränsat antal turister och andra besökare är resandeunderlaget lågt, vilket gör det svårt att försvara prioritering av dessa områden vid medelstilldelning till kollektivtrafik. Detta utesluter de potentiella besökare som inte kan eller vill åka egen bil eller har möjlighet till transfer till och från bytespunkt längre bort. Bilburen turism kan få negativa konsekvenser för lokalmiljön i glesbygder med populära lokala resmål.

Ytterligare en dimension av transportproblematiken är bristande möjligheter att transportera småskaligt gods med allmän kollektivtrafik. Det försvårar för restauranger och andra verksamheter att köpa exempelvis lokalproducerade livsmedel, vilket i sin tur hämmar utvecklingen inom den småskaliga livsmedelsproduktionen, möjligheter för restauranger att hålla en lokal profil samt skapandet av arbetstillfällen inom bägge dessa branscher.

Området Vindelälven - Juhtatdahka är kandidat för att bli ett Unesco-utsett biosfärområde, och ska därmed fungera som modellområde för hållbar utveckling. Biosfärområden är attraktiva resmål för den globala resenären. Ett biosfärområde ökar alltså områdets attraktionskraft men också behovet av hållbara transporter för att möjliggöra hållbar turism.

Alltsedan mitten på 2000-talet har en betydande del av områden längs Vindelälven och Väg 363 i stort sett saknat reguljära och välfungerande bussförbindelser året om. Detta har tidvis inneburit betydande svårigheter för områdets besöksnäring och livsmedelsproducenter. Sett ur en turists och besökares perspektiv är bil oftast det enda alternativet för att ta sig längs stråket. Även invånare i området saknar eller har endast viss trafik, som svarar mot vardagliga behoven. Stomlinjetrafik saknas helt mellan Vindeln och Rusksele. Tidtabellerna är inte heller anpassade till besökare i området.

Sverige har som ambition att vara en ledande aktör i arbetet med att implementera Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling. Omställning till ett mer hållbart resande, i städer och på landsbygden är en viktig del av denna strävan.

Företagare i Vindelälvsdalen har mål om fler gäster från regionen, övriga Sverige och världen. Om vi kan öka tillgängligheten i stråket med annat än egen eller hyrd bil, skulle det öppna upp området för fler besökare, och möjliggöra ett mer hållbart resande. Livsmedelsproducenter efterfrågar möjligheter att transportera livsmedel med allmän kollektivtrafik inom området. Bättre transportmöjligheter av mindre volymer livsmedel är viktigt för att främja en hållbar utveckling av småskalig livsmedelsproduktion och av restauranger. En kombinerad lösning för person och livsmedel i kylkedja, som ger ökad tillgänglighet inte bara till och från, utan också inom området, främjar besöksnäringens utveckling utöver den utveckling persontrafik kan tillföra. Totalt sett kan det leda till en positiv spiral för området.

Den av Trafikverket finansierade förstudien som Sveriges Kommuner och Landsting genomförde hösten 2017 gav oss: kartläggning och omvärldsanalys inom ämnet, input gällande besökares behov, den regionala och internationella marknaden, olika typer av besöksresor och vad som påverkar besöksnäringens potential att växa. Förstudien belyste juridiska aspekter av kollektivtrafik och turism och skapade en början till metod att kartlägga befintligt och framtida resandebestånd. Dessutom gav förstudien erfarenheter från de tillämpade dialogformerna och viss kartläggning av, diskussion med och förankring hos turistföretag i stråket.

Syfte med projektet

Syftet med förstudien är att förbereda ett regionalt test av och en framtida lyckad implementering av en hållbar transport- och mobilitetslösning för besökare och matvaror, som:

- ger ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på landsbygden i Västerbotten.
- sprids och stärker den regionala utvecklingen, landsbygdsutvecklingen och klimatmål i Västerbotten och övriga Sverige.

Mål och indikatorer för projektet

Förstudien (och det kommande genomförandeprojektets) övergripande mål är ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på landsbygden. Detta i sin tur bidrar till regional utveckling, landsbygdsutveckling och Sveriges klimatmål. Förstudien projektet är ett förberett, förankrat och färdigformat genomförandeprojekt som piloterar en eller flera transport- eller mobilitetslösningar för besökare och matvaror för Vindelälven - Juhtadaha/Väg 363, en lösning som har en möjlighet att hålla i längden.

Se projektlogik på nästa sida. Se också under Resultat efter projektetiden.

Övergripande mål för förstudien och blivande genomförandeprojekt	Regional utveckling Sveriges klimatmål Landsbygdsutveckling Ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på landsbygden					
Effektmål cirka 2022-	Implementerad hållbar transport- och mobilitetslösning som (senast nu) sprider sig i Sverige och därigenom bidrar än mer till de övergripande målen					
Effektmål cirka 2020-2023	Genomfört, utvärderat, successivt justerat test av hållbar transport- och mobilitetslösning för besökare och matvaror, med lyckat resultat och förutsättningar för påföljande implementering Indikatorer: 1. Testet är genomfört inklusive kommunikation för att bygga upp resandeunderlaget. 2. Testet är utvärderat och justerat efter hand. 3. Resandeunderlaget är gott i förhållande till kapacitet/kostnader och det finns villiga finansörer och ansvariga för att drifva/upprätthålla den.					
Förstudiens projektmål 2018-2019	Ett förberett, förankrat och färdigformat genomförandeprojekt som ska pilotera en eller flera transport- eller mobilitetslösningar för besökare och matvaror för Vindelälven – Juhtadahka/Väg 363, en lösning som har en möjlighet att hålla i längden. Indikatorer: 1. De olika faserna i enlighet med Arbetsätt, aktivitetsbeskrivning och tids- och aktivitetsplan är genomförda. 2. Det finns en eller flera tydliga koncept/lösningar som ska testas. 3. De är väl kända bland delar av målgruppen och bland intressenter och 4. Det finns plan för hur testet ska genomföras, finansieras och hur resandeunderlaget ska byggas upp.					
Delmål under förstudien (i de flesta fall är målen aktuella under hela förstudien även aktiviteterna fokuseras till viss tidsperiod)	Konstituerad projektorganisation (Aktivitet 1,2 och 5)	Erfarenheter från tidigare projekt och forskning tillvaratagna och projektet kommunicerat (Aktivitet 3, 11, 13 och Resultatspridning)	Alla relevanta intressenter har fått möjlighet att medverka i designprocessen på lämpligt sätt (Aktivitet 3-8)	Designprocessens steg 1-4 genomförda och har lett fram till förslag till en eller flera transport- eller mobilitetslösningar för besökare eller matvaror för Vindelälven- Juhtadahka/Väg 363 som ska testas/piloteras i genomförandeprojektet (Aktivitet 6-7)	Centrala aspekter på testets, det vill säga genomförandeprojektets genomförande och dokumentation /forskning är klarlagda (Aktivitet 8, 9 och 10)	Det finns en trovärdig plan för att genom externt kommunikationsarbete (marknadsföring) bygga upp resandeunderlaget under testet och därigenom stärka förutsättningarna för implementering efter genomförandeprojektet. (Aktivitet 11-12)
-----Aktiviteter som leder till förstudiens delmål och projektmål -----						

Målgrupp

Målgrupp för projektet är de som kommer använda, dra nytta av eller producera delar av den transport- eller mobilitetslösning som formas under förstudien: besökare (turister, friluftsliv, andra besökare), matproducenter, invånare, turistföretag i stråket, kommersiell och offentlig service efter stråket, finansörer (landsting och kommuner), upphandlare (Länstrafiken), Bussgods Nord, operatörer, fordonsproducenter. Ett antal turistföretag och matproducenter har kontaktats inför ansökan för att säkerställa att det finns intresse att medverka i förstudiens aktiviteter. Designhögskolan har specifikt lyft behovet av medverkan från de som eventuellt producerar delar eller kunde vara intresserade av att utveckla sådant som projektet kommer fram till - IT-företag och fordonsproducenter. Designhögskolan har kontakter med företag som kan vara intresserade av medverkan i detta samarbetsprojekt och kommer arbeta med kontakterna redan våren 2018. Dessa kan bidra med viktig kunskap som behövs för att utforma en lösning/tjänst som beaktar teknisk och affärsmodellutveckling (även om det inte är förutbestämt att använda ny teknik eller nya/innovativa affärsmodeller i lösningen) som med stor sannolikhet kan spridas i framtiden, i Sverige eller utomlands. Ur dessa företags perspektiv kan det finnas paralleller mellan utveckling av relevanta mobilitetslösningar på landsbygden i Sverige och utveckling av lösningar för regioner i folkrika utvecklingsländer. I de nordiska länderna är förutsättningarna för att utveckla lösningar i samverkan goda, eftersom det finns ett starkt civilsamhälle, tillit och resurser.

Gruppen av intressenter som behöver involveras i förstudien och formandet av en relevant lösning som har en möjlighet att hålla i längden är stor: medlemmarna i den arbetsgrupp som utgjorde referensgrupp under SKL:s förstudie (Länsstyrelsen, politiker i berörda kommuner, Västerbottens läns landsting som finansierar trafik, biosfärområdesprojektet, destinationsbolag, Svenska turistföreningen med flera), landsbygdsutvecklare, föreningsliv i samhällena efter stråket, handel och service efter stråket, Länstrafiken, Bussgods Nord, Företagarna som många turistföretag är medlemmar i, forskare inom landsbygds-, mobilitets- och besöksnäringsspår,

angränsande projekt i länet, infrastrukturplanerare, Autonomous Base Camp vid RISE Viktoria, KOMPIS-projektet som handlar om mobilitet som tjänst.

Projektledaren kommer fästa uppmärksamhet vid att både mäns och kvinnors erfarenheter och kunskaper tas till vara i målgruppen och ges samma tyngd i utvecklingen av transport- eller mobilitetslösningen. Upphandlingsunderlaget för designledare kommer kräva en beskrivning av hur designledaren kommer tillämpa jämställdhet ur rättvise- och nyttoperspektiven i designprocessen.

Projektorganisation

Region Västerbotten är projektägare. Projektet är väl förankrat i Region Västerbottens organisation och delas av två enheter - RKTM som ingår i Näringsliv och Samhällsbyggnad samt Region Västerbotten Turism. Projektet är också förankrat i ledningsgruppen enligt gängse rutiner. Projektägaren har två representanter i styrgruppen, en representant för respektive ansvarig enhet. Från och med den 1 januari 2019 blir det tre representanter, då Region Västerbotten och Västerbottens Läns Landstings sammanfogas till en regionkommun och Västerbottens Läns Landsting därmed blir den tredje representanten. Region Västerbotten är även ekonomiskt ansvarig för projektet och ansvarig för att ta vidare resultatet och ser till att ett genomförandeprojekt genomförs - om förstudien visar på förutsättningar för det.

Styrgruppen är projektets beslutande organ och bör därför bestå av representanter som har intresse, behov av eller inflytande över projektets verksamhet. Styrgruppen ska arbeta strategiskt och proaktivt och i nära dialog med projektledningen. Styrgruppen består av representanter för slutanvändare och andra viktiga intressenter för transport- och mobilitetslösningen. Eventuella framtida producenter av transport- eller mobilitetslösningen ingår inte i styrgruppen, då vad som kommer produceras inte är klart i dagsläget. Skulle lösningen handla om upphandlad kollektivtrafik är det Region Västerbottens uppgift att även leda och initiera genomförandeprojektet. Andra möjligheter finns också, som är svåra att förutspå i dagsläget: kommersiell trafik, samåkningslösning, etc., det beror på vilken eller vilka lösningar designprocessen leder fram till.

RKTM Region Västerbotten - ordförande
 Region Västerbotten Turism - ledamot
 Västerbottens läns landsting - ledamot
 Biosfärkandidatorganisationen - ledamot
 Destinationsbolaget Gold of Lapland - ledamot
 Svenska Turistföreningen - ledamot
 Länsstyrelsen, samordning friluftsliv - ledamot
 Stiftelsen Svensk Industridesign - adjungerad

Övergripande projektledare anställs eller utses av Region Västerbotten, likväl som intern besöksnäringsskompetens, projektekonom och kommunikationsstöd. I utformandet av den eller de lösningar som ska testas anlitas en designledare, som leder och koordinerar den övergripande designprocessen i nära samarbete med projektledaren, Designhögskolan och andra aktörer.

Designledaren tar också över efter studenternas slutförda arbete och slutför utformningen av piloten. Detta gör hen i nära samarbete med projektledaren som

bland annat planerar finansiering och kommunikation kring piloten, vilket vid sidan om en relevant lösning är viktigt för en framgångsrik pilot.

Designhögskolan vid Umeå universitet, masterprogrammet för Interaction Design, utför en del av arbetet i form av en 10 veckors kurs i ämnet designetnografi och deltagande design under våren 2019 där ett 15-tal studenter deltar. Studenternas arbete leds av lärare som tillhandahålls av Designhögskolan. För detta samarbete betalas en samarbetsavgift som bidrar till lärarlöner, material och resor (se budget). Eventuellt kommer en forskare i deltagande design också att följa designprocessen. Stiftelsen Svensk Industridesign medverkar i projektet som oberoende stöd för projektägaren i frågor som gäller arbete i designprocess och samarbete med designers. Stiftelsen har möjlighet att genomföra en utbildning i designmetod i början av projektet, för att förbereda exempelvis projektledaren, Region Västerbotten Turism och referensgruppen på deltagandet i en designprocess.

En referensgrupp formas med utgångspunkt i den arbetsgrupp som följt arbetet, inklusive SKL:s förstudie, fram tills idag. De organisationer som planeras ingå i styrgruppen lyfts ut. De som kvarstår av arbetsgruppen är då Sorsele kommun, Vindelns kommun, projektet Lapland A Culinary Region. Referensgruppen kompletteras med en eller flera forskare för att förbereda för forskning under pilotfasen och ta vara på erfarenheter från andra relevanta projekt. En forskare vid VTI har tackat ja till förfrågan. Länsstrafiken och Bussgods Nord kommer också ingå i referensgruppen. Eventuellt kompletteras referensgruppen ytterligare för att få en så bra täckning som möjligt gällande intressenter. Referensgruppen utgör ett så kallat bollplank för projektledaren, designledaren och designhögskolans lärare och studenter. Gruppen sörjer för sin del för att projektet håller rätt riktning. Tidvis kommer intressenter och representanter för målgruppen utöver referensgruppen involveras till exempel genom workshops. Därutöver sker som ovan beskrivet en nära samverkan med företagarna, friluftslivet och så vidare under själva designarbetet. Arbetsgrupp under förstudien kommer bestå av projektledaren, projektmedarbetaren från Region Västerbotten Turism och designledaren. Om möjligt bjuds ansvarig(a) från Designhögskolan till arbetsgruppsmöten vid viktiga tillfällen.

Här nedan beskrivs de olika roller och ansvarsområden som finns i vår projektorganisation, med inspiration av den mall som bifogades kompletteringsfrågorna.

Region Västerbotten är ytterst ansvarig för projektet. Organisationen har en slags leverantörsroll i relation till målgrupp och intressenter, då dess ansvar är att driva på utveckling i regionen. Region Västerbotten har en kundroll i förhållande till designledaren och Designhögskolan. Region Västerbotten är även medfinansierare samt resursägare för medarbetare -och ska säkerställa verksamhetsplanens olika skeenden.

Projektledaren har en projektledningsroll vilket innebär att hen ansvarar för samtliga åtaganden som projektet gjort, ansvarar för projektet som helhet. Projektledaren leder och driver projektet enligt projektplanen och föredrar läget och nödvändiga ställningstaganden för styrgruppen. Projektledaren leder produktionen inom projektet som helhet och ansvarar för dokumentation. Projektledaren har en stor del i alla aktiviteter men i aktiviteterna 6 och 7 - de mest kostnadstunga - är designledaren och Designhögskolan - dominerande.

Projektmedarbetarna (Region Västerbotten Turism, projektekonomi och kommunikation) har produktionsroller och medverkar i aktiviteter i olika grad, särskilt i de aktiviteter där projektägaren har en viktig roll.

Designledaren har en projektledningsroll avseende designprocessen, även om designprocessen inte är ett delprojekt utan en integrerad del av förstudien. Designledaren har i förhållande till Region Västerbotten en produktions- och leverantörsroll gällande den transport- eller mobilitetslösning som ska utvecklas under förstudien.

Designhögskolan och masterstudenterna har en projektledningsroll respektive produktionsroll avseende Designhögskolans 10 veckors kurs.

Arbetsgruppen är ett stöd till projektledaren genom att gruppen tillsammans planerar och genomför projektets olika operativa faser, inklusive hantering av utmaningar och nya möjligheter.

Stiftelsen Svensk Industridesign, SVID. Rollen är lik referensgruppens, men inte någon kundroll. SVID är oberoende gällande det studerade stråket och temat men har ett intresse av att främja användning av designkompetens och kan stödja projektet i designprocessen.

Styrgruppen har som främsta uppgift att stötta projektledaren. Underlättar för projektet och eliminerar hinder, agerar ambassadör för projektet. Inom ramen för projektansökan/projektplanen har styrgruppen befogenhet att besluta om kursändringar i projektet, med beaktande av att projektägaren har det ekonomiska och arbetsgivaransvaret.

Referensgruppen har en kundroll i förhållande till Region Västerbotten. Utgör ett så kallat bollplank för arbetsgruppen och Designhögskolan, och sörjer för sin del för att projektet håller rätt riktning

Tillväxtverket och Trafikverket - finansiärer och en slags beställare med intresse att resultatet bidrar till organisationernas mål med finansieringen.

Biosfärkandidatorganisationen kommer ha en representant i styrgruppen i och med att det blivande biosfärområdet kommer ha behov av hållbar turism och hållbar resande till, från och i området. Organisationen känner också väl till området som helhet, där transporter och mobilitet är en del. Kommunrepresentanterna i referensgruppen kommer också ingå i biosfärkandidatorganisationens styrelse från och med nästa mandatperiod.

Arbetsätt och aktivitetsbeskrivning

Här följer motiveringar av val av arbetsätt och aktiviteter, och fördjupad information om aktiviteterna för att uppnå övergripande mål, effektmål och projektmål. Underrubrikerna hänvisar till aktiviteterna i tids- och aktivitetsbudget.

Aktivitet 3, 4, 5, 6

Mycket pågår i omvärlden som kan vara relevant för förstudien. Det är viktigt att ta intryck av och utbyta erfarenheter med liknande aktiviteter och beakta möjligheterna med mobilitet som tjänst (MaaS) och automation exempelvis. Ny

teknik får dock inte bli ett mål i sig i förstudien. Forskningsresultat om kollektivtrafik och mobilitet på landsbygden och i besöksnäringen behöver nyttjas. Forskare och personer med forskarbakgrund inom flera olika fält behöver delta, liksom från discipliner utöver design: kollektivtrafikplanering, turismplanering, kommunikation, digitalisering, infrastrukturplanering, landsbygdsutveckling.

Aktivitet 1, 2, 6, 7

Utgångspunkt för formandet av lösningen är mål, användarnas och intressenternas behov, och sammanhanget. Lösningen ska utvecklas på ett medvetet, förutsättningslöst och innovativt sätt i en kreativ och lösningsfokuserad arbetsprocess. Detta stämmer väl in på designprocesser. Design är en arbetsprocess för att utveckla lösningar på ett medvetet och innovativt sätt där både funktionella och estetiska krav ingår med utgångspunkt från brukarens behov. Design tillämpas för utveckling av varor, tjänster, processer, budskap och miljöer.

Designkompetens engageras dels genom en upphandlad designledare med bredd och erfarenhet för att hantera komplexiteten. Dels kommer masterstudenter vid Designhögskolan, i nära samverkan med målgrupp och intressenter, undersöka olika aspekter och forma lösningar som svarar upp mot förstudiens mål. Studenternas lösningar kommer ha inflytande på de mobilitets- eller transportlösningar som ska testas i genomförandeprojektet. Designledaren kommer delta i planering av kursen, genomförandet och ta vara på resultatet i den fortsatta utformningen av piloten.

Aktivitet 6

Den tio veckor långa kursen syftar till att ge studenterna praktisk erfarenhet av produkt- eller systemdesign som svarar mot en bred användargrups behov. Studenterna kommer utforska tekniker och metoder inom designetnografi och deltagande design. Lärare följer varje fas av arbetet. Hälften av kursen består av fältarbete och utforskande arbete, andra hälften av utformandet av lösningar/dellösningar. För turismföretagarna, livsmedelsproducenterna och andra nyckelaktörer innebär samarbetet med studenterna att de kommer bjudas in till ungefär 2-4 workshops. Därutöver kommer företagen och eventuellt andra nyckelaktörer få ta emot studiebesök vid preliminärt ett tillfälle. En till två möten med de viktigaste aktörerna kommer ske för att förbereda och stämma av förväntningar i samarbetet med Designhögskolan.

Aktivitet 3, 6, 7, 8

Forskning kan bedrivas under piloten exempelvis om vilka effekter lösningen får och varför (men inte under förstudien). Forskningsfrågor beror på aktuella forskningsprojekt och plattformar i Sverige, intresse hos forskare, och vilken lösning som i slutändan ska testas. Under förstudien sker medverkan från forskare via medlemmar i referensgruppen. Det finns en preliminär plan att en designforskare studerar förstudiens deltagande designprocess, utan kostnad för projektet.

Aktivitet 6, 7, 10, 11 och 12

Den transport- eller mobilitetslösning eller lösningar som förstudien på detta skapar kan vara något som vi inte kan föreställa oss idag. Den kan innebära investeringar i fast infrastruktur, fordon, personal, mjuka investeringar och så vidare, eller bara något eller några av dessa. Förstudien kan landa i att bara en del av projektmålet uppnås. Lösningen behöver vara funktionell, attraktiv och ta hänsyn till flera

faktorer så, att den har en möjlighet att hålla i längden. Beteendepåverkande och kommunikationsinsatser behöver planeras för att bygga upp resandeunderlaget. Faktorer och egenskaper för lösningen är till exempel målgrupp, finansiering, färd sätt, eventuellt tjänsteinnehåll, komplettering av befintlig trafik eller helt ny trafik, existerande fordon eller helt ny fordonsmodell, säsongs- eller året runttrafik, trafik endast efter stråket eller även inom noderna, samåkning eller yrkesförare, graden av integration med besöksmålen, lösning endast för persontrafik eller även för godstrafik med kylkedja.

Hållbart resande också under förstudien i sig

De resor som projektpersonal, styrgrupp och referensgrupp gör organiserat av projektet kommer företrädesvis ske med kollektivtrafik och lokalt med gång och cykling/motsvarande. Det är viktigt för förståelse för nuvarande kommunikationer och för den fysiska lokala miljön som besökare möter i stråket. På grund av bristande kollektivtrafik kan bil bli nödvändigt under en del resor helt eller delvis.

Designprocess, projektets aktiviteter och avgränsning

Förstudiens aktiviteter (se tids- och aktivitetsbudget) utgör till stor del steg i designprocessen. Men designprocessen har egentligen påbörjats redan innan ansökan lämnades in, och kommer fortsätta efter förstudien i form av genomförandeprojektet.

En designprocess kan beskrivas på många olika sätt. Designprocessen kommer delvis att formos av den upphandlade designledaren och av Designhögskolans studenter. Vi utgår från SVID:s beskrivning i Designprojektguiden och visar hur delar av designprocessen löper genom hela förstudien (men påbörjats redan före och fortsätter efter förstudien).

Den del som förstudien kommer utföra helt eller delvis är **inramad**

Koppling till Aktivitet 1, 2, 4 och 5 i Tids- och aktivitetsplan: Redan i början av projektet bör vi (med SVID:s ord) "Fundera på vilka kompetenser i och utanför din verksamhet som kommer att beröras av resultatet av utvecklingsarbetet. Det är bra om alla redan nu har möjlighet att planera och komma med synpunkter på de aktiviteter som kommer att ske framöver." Detta har i och med ansökan till stor del genomförts och påbörjats också vad gäller användarled: Turismföretagare har ringts upp inför ansökan för att säkra oss om deras intresse att medverka och SKL-finansierade förstudien genomförde intervjuer med turistföretag. Besökare och turister har dock inte intervjuats direkt. Förberedelsearbetet fortgår en bit in i projektet, under uppstartsarbetet i Aktivitet 1, 2 och 4.

Själva designprocessen beskrivs i fyra faser; Användarstudier och analys, Konceptutveckling och visualisering, Utvärdering och konceptval samt Justering och genomförande.

Koppling till Aktivitet 3, 5, 6, 7 Fas 1, Användarstudier och analys.

"En framgångsrik designprocess har alltid användaren i fokus, och kan även involvera användaren i processen. Designern gör därför olika kvalitativa och kvantitativa studier, omvärldsstudier, samtal och tester med målgrupperna och behovs- och funktionsanalyser. Allt detta analyseras sedan och ligger till grund

för konceptutvecklingen." I denna fas konkretiseras förstås också slutanvändarnas och de andra intressenternas problem, som i detta fall en transport- eller mobilitetslösning ska lösa.

Koppling till Aktivitet 6 och 7 Fas 2, Konceptutveckling och visualisering. "Designern gör ett kreativt arbete utifrån användarstudierna och analysen. Det kreativa arbetet leder till ett antal konceptförslag." "En idé kan testas i simulerad miljö eller i verkligheten för att undvika dyra förändringar längre fram i projektet. För att komplettera koncepten, kan man med fördel diskutera de första förslagen med både anställda och kunder." "Förslagen kan presenteras som till exempel skisser, datoranimeringar, flödesscheman eller enkla modeller, beroende på hur uppdraget ser ut."

Koppling till Aktivitet 7 Fas 3, Utvärdering och konceptval. "Tillsammans med designern utvärderar ni de första förslagen och diskuterar vad som måste förändras och förbättras. Sedan väljer ni ut det koncept ni vill gå vidare med."

Koppling till Aktivitet 7, 8, 9 Fas 4, Justering och genomförande. "När ni tillsammans har valt ett koncept att gå vidare med, är det dags att utveckla konceptet till en färdig lösning. Nu är det dags att ta fram en testversion eller prototyp som kan testas och utvärderas." "Eftersom varje nytt steg kan medföra nya möjligheter eller problem, blir det ofta justeringar och kompletteringar i den här fasen. För att alla parter ska vara delaktiga och få förståelse för processen, kan det vara bättre att ta många små steg istället för ett stort. När alla är nöjda är det dags att ta fram underlag för produktion."

Koppling till Aktivitet 8, 9, 10, 11, 12, 13 Efter Fas 4 kommer implementering och där ingår produktion, lansering och utvärdering. "När ni har valt ett koncept som har testats och justerats för produktion, är det dags att gå in i implementeringsfasen. I den här fasen har du som beställare stor del även om designern kan finnas med och stötta i processen, beroende på vad ni kommit överens om ska ingå i uppdraget. I det här skedet ska allt vara klart och testat, men det är inte ovanligt att det uppstår problem eller frågor. Resultatet av produktionen är den vara eller tjänst som sedan kommer ut på marknaden. Marknadsplaneringen är en process som bör löpa parallellt med designarbetet.

I denna förstudie finns det av naturliga skäl vissa osäkerheter kring hur genomarbetade de olika designfaserna kommer vara vid förstudiens slut. Det beror på att olika alternativa lösningar som visualiseras, utvärderas och testas i liten skala leder till olika resursåtgång och resurserna begränsas till de budgeterade. För att uppnå projektmålet blir en viktig del av designprocessen att lyckas med balansgången mellan å ena sidan hård prioritering av resursanvändning i de olika designfaserna, å andra sidan utrymme för kreativitet och nödvändiga "misstag". Som projektlogiken visar, är projektmålet 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 möjlighet att hålla i längden. Det storskaliga testet, som motsvarar slutet av Fas 4, sker alltså först under genomförandeprojektet. Under förstudien kan småskaliga tester behövas för att simulera tjänsten/lösningen, och

detta motsvarar då fas 2. Under Fas 3 väljs olika koncept att gå vidare med - detta sker också inom förstudien. I fas 4 utvecklas konceptet eller koncepten till färdiga lösningar, en testversion eller prototyp, som kan testas och utvärderas. Förstudien avgränsas till att ta fram testversion eller prototyp, men det storskaliga testet och utvärderingen sker som sagt först i genomförandeprojektet.

Under förstudien kommer dock inslag av implementering i form av marknadsplanering för testperioden och planering av kommunikationen under och efter testets "lansering". Kommunikationsarbetet blir viktigt för att resandeunderlaget ska byggas upp under genomförandeprojektet. Ett sätt att beskriva det är att genomförandeprojektet inte bara kommer testa det tekniska och funktionella kring en lösning, utan också hur lansering och kommunikationsarbete behöver se ut för att bygga upp resandeunderlaget – och detta ska förstudien förbereda. En bakomliggande tanke är att hur bra den blivande transport- eller mobilitetslösningen än är, så krävs det väl planerad lansering och kontinuerliga kommunikations- och förankringsinsatser för att bygga upp resandeunderlag och långsiktig bärighet.

Resultatspridning

Ansvarig för information och kommunikation är den övergripande projektledaren, som också har stöd av Region Västerbotten Kommunikation för punktinsatser så som layoutade inbjudningar samt pressmeddelanden (3% av tjänst i genomsnitt under de 16 månaderna). Designhögskolan har ansvar för den kommunikation och information som krävs för att genomföra den tio veckor långa kursen, till exempel kommunikationsmaterial inför workshops, men får hjälp av Region Västerbotten för övergripande beskrivning av projektets mål etc.

Uppstart hösten 2018 och tidigare

Pressmeddelande om uppstart av projektet
 Uppdateringar på hemsidor - Region Västerbotten, eventuellt SKL, Designhögskolan, Trafikverket, Tillväxtverket, de organisationer som medverkat i arbetsgruppen vid Region Västerbotten som arbetat med frågan (destinationsbolag, STF med flera)
 Information till bred grupp intressenter om att projektet blivit beviljat och om när det drar igång

Hösten 2018-hösten 2019

Under arbetets gång kommer arbetet spridas framför allt genom att involvera ett stort antal intressenter i processen att forma den transport- eller mobilitetslösning som ska testas i genomförandeprojektet, i enlighet med deltagande design och designmetod. Förankring bland intressenter är ett av syftena med förstudien. Under den inledande fasen sker samarbete med forsknings- och andra projekt med liknande inriktning, då det är viktigt att ta vara på deras erfarenheter och samordna. Sedan tidigare har vi kontakt med bland annat forskare inom projektet Kombinerad mobilitet på landsbygd och i mindre tätorter. Vi kommer sprida information om att arbetet fortgår på samma sätt som vid uppstart, vid milstolpen då den tio veckor långa kursen drar igång, genom Region Västerbottens kanaler för extern och intern information, och om möjligt via Designhögskolans informationskanaler, Trafikverkets kanaler, Tillväxtverkets kanaler, och kanaler hos de organisationer som medverkat i arbetsgruppen vid Region Västerbotten som arbetat med frågan. Sveriges kommuner och landsting, som gjorde en första förstudie inom samma stråk och tema hösten

2017 (finansierat av Trafikverket), är också en möjlig informationskanal, förutom naturligtvis en intressent som besitter mycket värdefull kunskap.

För att främja högt engagemang under de olika stegen i arbetet (vilket är viktigt för att kunna forma en bra lösning) så kommer vi från projektägarens sida använda informations- och presentationsmaterial av hög kvalitet, i enlighet med Region Västerbottens grafiska profil och med bildmaterial av hög kvalitet. Eftersom målgruppen och intressenterna består av flera olika slags människor kommer vi i bildmaterialet sträva efter en mångfald exempelvis avseende kön, ålder, utländsk bakgrund och så vidare. Designhögskolans undervisning är på engelska, och en stor andel av studenterna och personalen har flyttat från andra länder för att gå utbildningen/arbete. Kommunikationsmaterial om projektet som är riktat till studenterna kan därför behöva framställas på engelska. Det kommunikationsmaterial som Designhögskolans studenter framställer under sitt tio veckors arbete kommer sannolikt ske med skolans egen grafiska profil. Vi kommer följa eventuella regler gällande finansierarnas synlighet i kommunikationsmaterialet.

Slutfas hösten 2019

Slutresultatet och planen framåt, det vill säga piloten och genomförandet av den, kommer spridas i form av en slutkonferens och genom alla olika ovan nämnda kanaler samt fler som identifieras under projektets gång.

Projektavgränsning

Region Västerbottens eller det helägda bolaget Länstrafiken, arbetar inte i normala fall med så här omfattande design- och utformningsprocesser av transport- och mobilitetslösningar. Projektet kan däremot bidra mycket till vårt sätt att arbeta tillsammans med användare, resenärer och andra intressenter.

Kopplingar till andra projekt/insatser

Det finns många goda exempel på insatser som gjorts och görs för kollektiva transporter på landsbygd.

Forskare från Centrum för tjänsteforskning (CTF) vid Karlstads universitet samarbetar med flera andra aktörer i olika projekt om kollektivtrafik på landsbygd. Inom till exempel projektet Kollaborativ kollektivtrafik på landsbygden undersöks hinder, motivation och möjligheter för olika grupper av användare att hålla kvar, utöka, eller byta till hållbart resande i form av samåkning och kollektivtrafik på landsbygden. Projektet bedrivs under perioden 2017-11-06 - 2020-12-31. Kontakt är etablerad.

I Karlskrona, inom projektet Hämta, testas Blekingetrafiken en servicetjänst, än så länge för ett begränsat antal användare, som ska underlätta samåkning mellan resenärer på sträckor och på tider då inte kollektivtrafiken är i bruk.

I Region Dalarna pågår ett Interreg-projekt tillsammans med Norge där olika besöksaktörer är involverade, till exempel Skistar. Fokus för projektet är att få fram bra beslutsunderlag för om och hur kollektivtrafik bör trafikera sträckan Mora-Sälenfjällen- Trysil.

I Region Kalmar pågår en förstudie om besöksnäring och kollektivtrafik mot tre olika typer av besöksmål. Syftet är att öppna upp för samarbete mellan kollektivtrafiken och resmålen för att skapa en förståelse mellan de två parterna, och tanken är att hos besöksmålen undersöka vad som skulle göra deras besökare villiga att resa med kollektivtrafik.

I Finland koordinerar VTT (Teknologiska forskningscentralen) projektet VAMOS! (Value added mobility services) som utvecklar mobilitet behovsbaserat och som tilläggstjänst. Målet är att kombinera mobilitetstjänster med turism- boende- och evenemangstjänster. Projektet erbjuder en plattform dit leverantörer av olika mobilitetstjänster kan ansluta sig. Piloterna handlar om bland annat mobil biljettering och mobil betalning, delad parkering och stadscyklar. Turism- och evenemangsföretag kan kombinera transporttjänsterna med sina produkter. Projektet testas för tillfället en mobilitetstjänst i Ylläs. Kontakt är etablerad.

Mellan Hemavan och Mo i Rana har regionbuss trafikerat i perioder, varav den senaste perioden var i form av ett projekt. Denna linje lades ned, men erfarenheterna från vad som var lyckat och mindre lyckat med det projektet behöver tas till vara. Personer som medverkade under projektet arbetar kvar i Västerbotten med närbesläktade uppgifter och kan kontaktas.

Lärdomar

De länsskapsområden som de beskrivna projekten omfattar är betydligt mindre än Vindelälvsdalen men vi kan ändå ta lärdom av många resultat som berör vad som gör människor villiga att ändra resebeteende (från projektet Kollaborativ kollektivtrafik på landsbygden), villigheten att använda samåkningstjänster (tex från Hämta och VAMOS), erfarenheter från andra kollektiva transporter i regionen (Hemavan-Mo i Rana), hur man kan intressera resenärer till specifika besöksmål att åka kollektivt (Region Kalmar), och hur man kan locka privata aktörer (Region Dalarna). Vi kommer följa projekten genom tät dialog. Kontakt har redan knutits med psykologiforskaren Lars E. Olsson, som är en av två forskare som beviljats forskningsmedel för projektet Kollaborativ kollektivtrafik på landsbygden vid Karlstad universitet. Kontakt med Jessica Berg på VTI är också knuten och hon är positiv till medverkan i referensgruppen. Vi planerar även att delta på konferenser där resultat från flera av dessa och andra projekt presenteras, bl.a. vid det årliga Transport Forum.

Deltagare från beskrivna projekt kommer bjudas in till vårt interna kick-offmöte och till ett digitalt möte med andra liknande projekt som planeras hållas under projektets första år. På så vis möjliggörs en bredare dialog om utmaningar och möjligheter. Vissa deltagare från beskrivna projekt bjuds även in att ingå i vår referensgrupp.

Riskanalys

I denna korta riskanalys finns inte utrymme för att definiera designprocesser eller vad som menas med traditionella processer. Det går att se några risker med att problemen angrips med en designprocess som ska leda till en transport- eller mobilitetslösning istället för med en mer traditionell planeringsprocess. Å andra sidan finns det mycket i designprocesser som är likt traditionella linjära planeringsprocesser, där problem definieras i början, mål sätts och verktyg eller aktiviteter väljs för att uppnå målen. Och tvärt om går det att se inslag av designprocesser i mer traditionella processer. Ett exempel är modeordet resenärsfokus som används inom kollektivtrafikplanering. En skillnad är att designprocesser är mindre linjära. Även om det finns faser i en designprocess så finns det ett (väl motiverat) ideal att vara öppen för att återsöka tidigare faser vid behov. Ett exempel är att slutanvändarna eller målgruppen inte endast involveras i en inledande fas, utan också som deltagare i simuleringar och småskaliga tester, och för kompletterande utforskande aktiviteter.

En annan skillnad i designprocess jämfört med mer traditionell process är stort användarfokus - problemformuleringen sker till exempel ur användarens och centrala intressenters synvinkel och projektet har fokus på att skapa något som är relevant och användbart för dem som lösningen är till för. Det innebär ofta också en stor komplexitet - gruppen slutanvändare, målgrupp och intressenter är ofta stor och blandad. En del av intressenterna kan vara ovana att arbeta i designprocess och kanske också ovana att arbeta strukturerat i projekt överlag. En ytterligare skillnad är förutsättningslösheten - det är vanligt i traditionella processer att man redan fattat delbeslut om hur målet ska uppnås, till exempel att det ska uppnås med någon form av kollektivtrafik, eller att automation kommer ingå i den utvecklade lösningen som ska leda till målen. En ytterligare skillnad är att bejaka komplexiteten och osäkerheterna istället för att förenkla situationen redan tidigt i processen eller helt enkelt underlåta att försöka lösa problemen. Sist men inte minst, innebär metodvalet, troligtvis mest på gott, att människor som inte är verksamma inom transport- eller kollektivtrafikplanering kommer ha stort inflytande och kommer samarbeta med personer som har mångårig erfarenhet av detta. Korsbefruktning är oftast till godo, men behöver hanteras på ett klokt sätt.

Exempel på risker som behöver hanteras under förstudien utifrån detta resonemang är:

1. Målgruppens och intressenters okunskap om och till och med skepsis mot en designprocess. Risken har minskats genom förankringsarbete under ansökningskrivandet, och minskas också av utbildning i designmetod i början av förstudien. Dessutom är designers vana vid att hantera målgruppens ovana med designprocesser.
2. Misslyckad upphandling av designledare. Designledaren klarar inte komplexiteten i detta projekt med många olika dimensioner: landsbygd, besöksnäring, olika besökare, föreningar, persontrafik och gods, myndigheter, finansärer och så vidare. Designledaren arbetar inte lösningsfokuserat utan på en mer estetisk och övergripande nivå vilket leder till att projektmålet inte uppfylls. Risken minskas genom omsorgsfull upphandling med stöd från SVID och Umeå kommuns upphandlingsbyrå som Region Västerbotten har avtal med.
3. Det visar sig svårt att hitta en transport- eller mobilitetslösning som svarar mot de olika behoven som beskrivs i problemformuleringen och mot målgruppens och slutanvändarnas behov, och som dessutom är genomförbar i praktiken. Detta skapar konflikter när projektorganisationen måste välja väg och till exempel rikta in lösningen mot en viss målgrupp mer än en annan. Risken kan minskas genom att diskutera vad som ska ske i ett sådant scenario tidigt, när projektorganisationen konstitueras.
4. Det uppstår tidigt en vilja att tillämpa någon viss teknik eller lösning vilket försvårar kreativitet. Det kan till exempel bero på att någon aktör lagt ned mycket arbete på en viss lösning och vill att den ska testas under genomförandeprojektet. Risken för konflikter eller att för tidigt välja teknik/lösning minskas genom tydlighet kring att alla lösningar ska beaktas och att lösningar som är inarbetade och mogna har fördelar, men att beslut inte fattas förrän längre fram i processen när det finns en sammantagen bild av sammanhang och förutsättningar.
5. Att exempelvis designledaren och Designhögskolan inte har eller kan skaffa sig tillräcklig förståelse för trafikplanerings- och finansieringssammanhanget, och inte är tillräckligt lyhörda för det. Risken minskas genom att välja en projektledare med lång erfarenhet av kollektivtrafikplanering och goda kontakter inom kollektivtrafik-, trafik- och infrastruktursektorerna. Länstrafiken och Bussgods involveras i referensgruppen. Risken kan också minskas genom att i början av projektet lära

känna varandras verksamheter och arbetssätt väl, och genom att vid upphandling av designledare ange erfarenhet från transportbranschen som meriterande alternativt ett krav. I en bra och lösningsfokuserad designers arbete ingår alltid att identifiera de centrala intressenterna och målgrupperna och förstå sammanhanget, och i detta fall är ju trafikplaneringsvärlden och de ekonomiska och logistiska realiteterna en viktig del av sammanhanget.

Sammanfattande projektbeskrivning

Syftet med förstudien är att förbereda ett regionalt test av och en framtida lyckad implementering av en hållbar transport- och mobilitetslösning för besökare och matvaror, som:

- ger ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på landsbygden i Västerbotten.
- sprids och stärker den regionala utvecklingen, landsbygdsutvecklingen och klimatmål i Västerbotten och övriga Sverige.

Företagare i Vindelälvsdalen har mål om fler gäster från regionen, övriga Sverige och världen. Om vi kan öka tillgängligheten i stråket med annat än egen eller hyrd bil, skulle det öppna upp området för fler besökare, och möjliggöra ett mer hållbart resande. Livsmedelsproducenter efterfrågar möjligheter att transportera livsmedel med allmän kollektivtrafik inom området. Bättre transportmöjligheter av mindre volymer livsmedel är viktigt för att främja en hållbar utveckling av småskalig livsmedelsproduktion och av restauranger. En kombinerad lösning för person och livsmedel i kylkedja, som ger ökad tillgänglighet inte bara till och från, utan också inom området, främjar besöksnäringens utveckling utöver den utveckling persontrafik kan tillföra. Totalt sett kan det leda till en positiv spiral för området.

Förstudien (och det kommande genomförandeprojektets) övergripande mål är ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på landsbygden. Detta i sin tur bidrar till regional utveckling, landsbygdsutveckling och Sveriges klimatmål.

Förstudien projekt mål 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.

Övergripande mål för förstudien och blivande genomförandeprojekt	Regional utveckling Sveriges klimatmål Landsbygdsutveckling Ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på landsbygden					
Effektmål cirka 2022-	Implementerad hållbar transport- och mobilitetslösning som (senast nu) sprider sig i Sverige och därigenom bidrar än mer till de övergripande målen					
Effektmål cirka 2020-2023	Genomfört, utvärderat, successivt justerat test av hållbar transport- och mobilitetslösning för besökare och matvaror, med lyckat resultat och förutsättningar för påföljande implementering Indikatorer: 1. Testet är genomfört inklusive kommunikation för att bygga upp resandeunderlaget. 2. Testet är utvärderat och justerat efter hand. 3. Resandeunderlaget är gott i förhållande till kapacitet/kostnader och det finns villiga finansörer och ansvariga för att drifva/uppåtrålla den.					
Förstudien projekt mål 2018-2019	Ett förberett, förankrat och färdigformat genomförandeprojekt som ska pilotera 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. Indikatorer: 1. De olika faserna i enlighet med Arbetssätt, aktivitetsbeskrivning och tids- och aktivitetsplan är genomförda. 2. Det finns en eller flera tydliga koncept/lösningar som ska testas. 3. De är väl kända bland delar av målgruppen och bland intressenter och 4. Det finns plan för hur testet ska genomföras, finansieras och hur resandeunderlaget ska byggas upp.					
Delmål under förstudien (i de flesta fall är målen aktuella under hela förstudien även aktiviteterna fokuseras till viss tidsperiod)	Konstituerad projektorganisation (Aktivitet 1,2 och 5)	Erfarenheter från tidigare projekt och forskning tillvaratagna och projektet kommunicerat (Aktivitet 3, 11, 13 och Resultatspridning)	Alla relevanta intressenter har fått möjlighet att medverka i designprocessen på lämpligt sätt (Aktivitet 3-8)	Designprocessens steg 1-4 genomförda och har lett fram till förslag till en eller flera transport- eller mobilitetslösningar för besökare eller matvaror för Vindelälven- Juhtatdahka/Väg 363 som ska testas/piloteras i genomförandeprojektet (Aktivitet 6-7)	Centrala aspekter på testets, det vill säga genomförandeprojektets genomförande och dokumentation /forskning är klarlagda (Aktivitet 8, 9 och 10)	Det finns en trovärdig plan för att genom externt kommunikationsarbete (marknadsföring) bygga upp resandeunderlaget under testet och därigenom stärka förutsättningarna för implementering efter genomförandeprojektet. (Aktivitet 11-12)

-----Aktiviteter som leder till förstudien delmål och projekt mål -----

Målgrupp för projektet är de som kommer använda, dra nytta av eller producera delar av den transport- eller mobilitetslösning som formas under förstudien: besökare (turister, friluftsliv, andra besökare), matproducenter, invånare, turistföretag i stråket, kommersiell och offentlig service efter stråket, finansiärer (landsting och kommuner), upphandlare (Länstrafiken), Bussgods Nord, operatörer, fordonsproducenter.

Förstudien innefattar aktiviteter för att upphandla designledare, kartlägga forskning och tidigare projektresultat, omvärldsbevaka, komplettera den grupp som involveras, medverkan i masterkurs vid Designhögskolan, utformning av transport- eller mobilitetslösning(ar) som ska testas i genomförandeprojektet, diskussioner om forskning, planering av tid, finansiering av och kommunikation under genomförandeprojektet, förankring av pilotprojektet bland intressenter och målgrupp.

Forskare och personer med forskarbakgrund inom flera olika fält behöver delta, liksom från discipliner utöver design: kollektivtrafikplanering, turismplanering, kommunikation, digitalisering, infrastrukturplanering, landsbygdsutveckling.

Utgångspunkt för förandet av lösningen är mål, användarnas och intressenternas behov, och sammanhanget. Lösningen ska utvecklas på ett medvetet, förutsättningslöst och innovativt sätt i en kreativ och lösningsfokuserad arbetsprocess.

Region Västerbotten är projektägare. Övergripande projektledare anställs eller utses av Region Västerbotten, likväl som intern besöksnäringsexpert, projektkonst och kommunikationsstöd. I utformandet av den eller de lösningar som ska testas anlitas en designledare, som leder och koordinerar den övergripande designprocessen i nära samarbete med projektledaren, Designhögskolan och andra aktörer. Designhögskolan vid Umeå universitet, masterprogrammet för Interaction Design, utför en del av arbetet i form av en 10 veckors kurs i ämnet designetnografi och deltagande design under våren 2019 där ett 15-tal studenter deltar. Designledaren tar över efter studenternas slutförda arbete och slutför utformningen av piloten, i nära samarbete med projektpersonal, referensgrupp, målgrupp och andra intressenter.

Det förväntade resultatet vid projekttidens slut är att förstudien samlat in mycket kunskap om transport- och resandebehovet, tagit hänsyn till alla olika 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 turistföretag, som är motiverad för dem som ska finansiera lösningen och så vidare, tagit fram flera olika alternativa lösningar, utvärderat och vidareutvecklat en, flera eller delar av dem, planerat finansiering, praktiskt genomförande och kommunikation av genomförandeprojektets pilot, och förankrat resultatet bland målgrupp och andra intressenter.

Ekonomi

Tids- och aktivitetsplan

Rad	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad
1	Uppstartsarbete vid Region Västerbotten och i samarbetet med Designhögskolan (installation av medarbetare, uppstartsmöte med Designhögskolan med mera)	2018-09-01	2018-09-30	10 617
2	Upphandling av designledare, uppstartsmöte med denne (samarbete med SVID och Umeå kommun upphandlingsbyrå)	2018-09-01	2018-09-30	27 595
3	Kartläggning av forskning och tidigare projekt resultat som är relevanta vid utformning av denna transport- eller mobilitetslösning. Omvärldsbevakning gällande bland annat automation och kombinerad mobilitet. Intensiv fas på hösten, fortgår därefter	2018-10-01	2018-11-30	52 295
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.	2018-10-01	2018-11-30	49 634
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.	2018-11-01	2018-12-31	24 278
6	Medverkan i planering, kick-off och genomförande av 10 veckors kursen vid Designhögskolan. Till exempel samarbete kring instruktioner till studenterna, kontakttuppgifter till intressenter, arbetsgruppens deltagande vid kick-off, deltagande vid studiebesök	2018-11-01	2019-05-31	355 323
7	Designledarens utformande av den eller de lösningar som ska testas. Utifrån i 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	2019-05-02	2019-10-31	734 539
8	Fortsatta diskussioner med forskare - vilka forskningsfrågor kan bli aktuella, kostnader förknippat med det, finansiering genom genomförandeprojekt eller andra källor?	2019-06-01	2019-09-30	10 378
9	Budget och tidplanering, planering av praktiskt genomförande av piloten - beroende av vilken lösningen (eller lösningarna) är	2019-10-01	2019-12-31	75 078
10	Kartläggning av finansieringskällor för genomförande av piloten, beroende på vilken eller vilka lösningar som ska testas och vad de kostar.	2019-05-01	2019-11-30	31 611
11	Förankring av den utvalda eller de utvalda lösningarna, och av pilotprojektets genomförande, bland intressenter och målgrupp	2019-10-01	2019-12-31	23 495
12	Planering av och uppstart av det externa kommunikationsarbetet under genomförandeprojektet för att maximera sannolikheten av en framgångsrik pilot	2019-10-01	2019-12-31	24 772
13	Slutkonferens för förstudien, vilket förhoppningsvis också blir en upptakt till att arbeta fram ansökan/ansökningar för genomförande av piloten	2019-12-01	2019-12-19	26 778

Budget

Kostnader				
Kostnadsslag	Beskrivning	2018	2019	Totalt
Indirekta kostnader		12 463	33 697	46 160
Övrigt	Indirekta kostnader 15 % på lön + lönebikostnader	12 463	33 697	
Köp av tjänst		166 000	876 500	1 042 500
Konsultkostnad	Upphandlad designledare	144 000	696 000	
Övrigt	2019 Samarbetsavgift till Designhögskolan (se prisbasbelopp)		136 500	
Konferenskostnad	Interns möten och möten med intressenter (studenternas kostnader ingår i samarbetsavgiften)	10 000	20 000	
Externs föreläsare	Arvode för forskare att delta i referensgrupp och ev kommentera på rapporter	12 000	24 000	
Lokalkostnader		-	-	-
Personal		76 934	230 799	307 733
Lönekostnader	Projektledare för projektet 10 % av tjänst (designledare leder designprocessen)	17 600	52 800	
Lönekostnader	Medfinansiering projektledare i form av tid, 5 % av tjänst	8 800	26 400	
Lönekostnader	Medfinansiering Region Västerbotten Turism, 10 % av tjänst	16 000	48 000	
Lönekostnader	Projektkonomb, 5 % av tjänst	7 200	21 600	
Lönekostnader	Region Västerbotten kommunikation, 3 % av tjänst	4 320	12 960	
Lönebikostnader	Projektledare för projektet 10 % av tjänst (designledare leder designprocessen)	7 512	22 535	
Lönebikostnader	Medfinansiering projektledare i form av tid, 5 % av tjänst	3 756	11 268	
Lönebikostnader	Medfinansiering Region Västerbotten Turism, 10 % av tjänst	6 829	20 486	
Lönebikostnader	Projektkonomb, 5 % av tjänst	3 073	9 219	
Lönebikostnader	Region Västerbotten kommunikation, 3 % av tjänst	1 844	5 531	
Resekostnader		14 700	35 300	50 000
Resor inom Sverige	Resor i fallstudieområdet och övriga Sverige projektpersonal och medverkande (för studenternas och konsultens del ingår i arvoden/avgift)	10 000	23 000	
Logi	Boende i fallstudieområdet och övriga Sverige (för studenternas och konsultens del ingår i arvoden/avgift)	4 000	10 000	
Traktamenten	Traktamenten under resorna, projektpersonal	700	2 300	
Övrigt		-	-	-
Projektintäkter (Avgår)		-	-	-
Summa, faktiska		270 097	1 176 296	1 446 393

Finansiering				
Finansieringstyp	Finansiär	2018	2019	Totalt
Offentlig				
kontantfinansiering		264 174	1 167 219	1 431 393
	Tillväxtverket Tillväxtskapande sambandsplanering 2018-2019, 44 %	111 741	522 571	
	Trafikverket FoI, 44 %	111 741	522 571	
	Medfinansiering i arbetstid Region Västerbotten Turism 10 % av tjänst	26 253	78 759	
	Medfinansiering i arbetstid projektledare Region Västerbotten RKTm 5 % av tjänst	14 439	43 318	
Privat				
kontantfinansiering		-	-	-
Summa, kontant medfinansiering		264 174	1 167 219	1 431 393
Offentlig				
direktfinansiering		-	-	-
Privat				
direktfinansiering		-	-	-
Summa, bidrag i annat än pengar		0	0	0
Projektmedel		5 923	9 077	15 000
Summa, projektmedel		5 923	9 077	15 000
Total finansiering		270 097	1 176 296	1 446 393

Löne- och lönebikostnader som finansieras av Tillväxtverket och Trafikverket är: Projektledare 10 % av tjänst, projektkonst, 5 % av tjänst och Region Västerbotten kommunikation, 3 % av tjänst. De övriga kostnadsposterna under Personalkostnader i ansökan är Region Västerbottens medfinansiering av projektet i form av tid, det vill säga "Medfinansiering projektledare i form av tid, 5 % av tjänst" och "Medfinansiering Region Västerbotten Turism, 10 % av tjänst".

Projektledaren kommer arbeta 15 % som projektledare, varav 5 % är medfinansiering från Region Västerbotten enligt ovan. En orsak till den låga procentandelen är att en stor del av arbetet kommer göras av designledaren och Designhögskolan. Dels är projektet rätt långt, och projektledaren kommer arbeta stötvis mer intensivt och mer tillbakadraget i perioder, om än alltid finnas till hands. Projektledaren har dock en viktig funktion i att hålla överblick över projektets framskridande enligt plan och har också egna arbetsområden såsom planering av kommunikation och finansiering av genomförandeprojektet.

Geografiskt område som projektets verksamhet omfattar

Vindelälven rinner genom Sorsele, Vindeln, Umeå och Vännäs där den mynnar ut i Umeälven. Projektets verksamhet arbetar för en transport- och mobilitetslösning efter den väg som bäst följer Vindelälven och Vindelälvsdalen, nämligen Väg 363. Den vägen går genom Sorsele, Vindeln, Lycksele och Umeå kommuner. Det är dessa kommuner projektet omfattar. För information, det föreslagna biosfärområdet omfattar Vindelälvens, Laisälvens och nedre Umeälvens avrinningsområden. Ett biosfärområde är ett modellområde utformat av UNESCO där ett hållbart samspel mellan människa och natur står i fokus. Det man jobbar för är en hållbar långsiktig samhällsutveckling. Varje biosfärområde är unikt eftersom de formas efter sina egna lokala förutsättningar.

Uppföljning/Utvärdering

Projektet kommer genomföras på ett så agilt sätt som möjligt. Utvärdering sker löpande i arbetsgrupp och referensgrupp och vid behov justeras aktiviteterna i projektet för att med större säkerhet uppnå projektet. Utvärdering kommer åtminstone att ske i arbetsgruppen 1) I november/december 2018 2) I början av mars före studenterna påbörjat sitt arbete 3) När studenterna avslutat sitt arbete 4) I början av hösten när designledaren hunnit påbörja sin mest intensiva del av uppdraget (i början av september) samt 5) Vid projektets slut i december. Denna utvärdering är intern och utgår från projektet och de övergripande målen.

Verksamhet efter projektiden

Eftersom projektet är "ett förberett, förankrat och färdigformat genomförandeprojekt som piloterar en eller flera transport- eller mobilitetslösningar för besökare och matvaror för Vindelälven-Juhtadaha/Väg 363, en lösning som har en möjlighet att hålla i längden", så är verksamheten omedelbart efter projektiden naturligtvis att söka medel till genomförandeprojektet och genomföra piloten. Effektmålen (se den bifogade projektlogiken) samt syftet (se ovan) beskriver verksamheten på 3-5 års sikt och därefter.

Att reda ut hur genomförandeprojektet kommer finansieras ingår som en aktivitet i förstudien. Sannolikt behöver piloten medfinansieras av flera olika aktörer. En knäckfråga är hur trafikering, det vill säga fordons- och eventuella förarkostnader (till skillnad från projektpersonal med mera) under piloten ska finansieras, och detta under en tillräckligt lång tid för att kommunikationsinsatserna ska hinna få effekt och resandeunderlag successivt hinna byggas upp. Finansiärer har begränsningar i vad medlen får användas till, samtidigt som det finns finansiärer av demonstration. Lämpliga finansiärer kommer också att bero på vilken eller vilka slags transport- eller mobilitetslösningar som väljs ut och formas under förstudien för genomförandeprojektet.

Effekter på sikt

Effektmålen (se projektlogiken) beskriver vad vi önskar att denna förstudie ska leda till, få för effekt.

Den viktigaste effekten på sikt är att bidra till det övergripande målet "Ökad tillgänglighet och mobilitet och mer hållbart resande och transporter särskilt inom besöksnäringen på

landsbygden. Detta i sin tur bidrar till regional utveckling, landsbygdsutveckling och Sveriges klimatmål."

När förstudien utmynnat i ett genomförandeprojekt, och detta blir lyckosamt och kunskaperna sprids till andra delar av Sveriges landsbygd, kan effekterna för samhället bli stora. Resultatet kan också vara intressant och få effekt för landsbygd i andra länder, både industriländer och utvecklingsländer.

Effekterna beror mycket på vilken eller vilka transport- eller mobilitetslösningar förstudien landar i för test i genomförandeprojektet. Genomförandet av en pilot kan ge erfarenheter som kan nyttiggöras i något helt annat sammanhang än projektets. För att ta ett exempel, skulle lösningen innefatta någon grad av automation, är resultaten intressanta för för utveckling av självkörande trafik både i stad och på land.

Resultat efter projektiden

Förstudien och det tilltänkta genomförandeprojektet kommer öka kunskapen om hur regionala och funktionella strukturer kan utvecklas för att stärka företagen -i detta fall hur mobilitet och transporter kan utvecklas för att stärka besöksnäring och matproducerande företag på landsbygden, samtidigt med nytta för invånare och andra verksamma i stråket. Precis som det står i utlysningstexten så skiljer sig utmaningar mellan olika platser, och efter detta stråk och andra liknande stråk är just bättre kommunikationer, ökad tillgänglighet och mobilitet inom besöksnäringen - både för personer och småskaligt gods - en väldokumenterad utmaning som kräver anpassade insatser.

Förstudien kommer att "Öka kunskapen om hur teknisk utveckling och nya innovationer kan bidra till att skapa attraktiva miljöer för näringslivets utveckling" (citat från utlysningstexten). Det viktigaste sättet som förstudien bidrar till detta är den deltagande designmetoden och det förutsättningslösa utvecklandet av en transport- eller mobilitetslösning som svarar mot ett tydligt uttalat problem bland turistföretag och andra intressenter i stråket. Istället för att testa en på förhand bestämt teknik eller innovation i stråket oavsett målgruppens behov, kommer förstudien börja med att ta reda på målgruppens och intressenternas behov och förutsättningslöst svara mot behoven. Av detta skäl kommer förstudien också "Stärka förmågan att identifiera och skapa delaktighet hos relevanta aktörer" och "Öka kunskapen om och förmågan att identifiera och agera utifrån platsens specifika förutsättningar".

Förstudien blir tvärssektoriellt och kommer involvera en bred grupp av intressenter. Därför kommer förstudien att "Öka förmågan att koordinera aktörer och aktiviteter på lokal, regional och nationell nivå" och "Stärka förmågan att integrera olika sektorsområden."

Det förväntade resultatet, liksom projekt målet, är ett förberett, förankrat och färdigformat genomförandeprojekt som testar en eller flera transport- eller mobilitetslösningar för besökare och matvaror för Vindelälven-Juhtadahka/Väg 363, en lösning som har en möjlighet att hålla i längden. Med andra ord är det förväntade resultatet vid projekttidens slut att förstudien samlat in mycket kunskap om transport- och resandebehovet, tagit hänsyn till alla olika 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 turistföretag, som är motiverad för dem som ska finansiera lösningen och så vidare, tagit fram flera olika alternativa lösningar, utvärderat och vidareutvecklat en, flera

eller delar av dem, planerat finansiering, praktiskt genomförande och kommunikation av genomförandeprojektets pilot, och förankrat resultatet bland målgrupp och andra intressenter.