

En Guide till Mobilitetslösningssamarbeten

På landsbygden





En Guide till Mobilitetslösningssamarbeten På landsbygden

Handbok för självorganiserad mobilitet

Av: Julia Dick (Rupprecht Consult), Ralf Brand (Rupprecht Consult),
Kristin Tovaas (Rupprecht Consult), Sandra Brigså (VUAS)
Jānis Bikše (VUAS), Andris Lapans (VUAS)

En guide till mobilitetslösningssamarbeten på landsbygden

ISBN Digital PDF: 978-91-87295-23-2
ISBN PRINT: 978-91-87295-25-6

Referens: Dick, J., Brand, R., Tovaas, K. (2020).
A Guide to Collaborative Mobility Solutions in Rural Areas. Stockholm: Nordregio.

Författare: Julia Dick, Ralf Brand, Kristin Tovaas,
Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH.

Författare som bidragit: Sandra Brigså (VUAS),
Janis Bikshe (VUAS), Åsa Ström Hildestrand
(Nordregio), Pasi Lamminluoto (Regional Council
of North Karelia), Andris Lapans (VUAS),
Marianne Pedersen (NaboGo), Annika Schmiedek-
Inselmann (Diaconie of Schleswig Holstein)

Granskare: Jakob Marcks, REM Consult

Korrekturläsning: Tam McTurk, Citadel Translations

Layout: Agnes Stenqvist Design

Omslagsbild: Rafelia Kurniawan/Unsplash

Friskrivningsklausul: Ansvar för åsikterna som uttrycks
i denna skrift tillskrivs endast de namngivna förfat-
tarna och representerar inte nödvändigtvis EU-kom-
missionens eller Interreg-sekretariatets åsikter

MAMBA – Maximising Mobility and Accessibility in Regions Affected by Demographic Change is a project funded by the European Regional Development Fund under the Interreg Baltic Sea Region Programme 2014–2020. The content of the report reflects the author's/partner's views and the EU Commission and the Managing Authority/Joint Secretariat are not liable for any use that may be made of the information contained therein. All images are copyrighted and property of their respective owners.

Upphovsrätt

Alla bilder och textinslag i denna skrift där källhänvisning förekommer tillhör de organisationer och individer som anges som upphovsrättsinnehavare. Författarna ser gärna att denna guide får stor spridning. Detta dokument får användas kostnadsfritt, kopieras och återpubliceras genom alla medier förutsatt att (a) källan tillkännages enligt tillskrivningen ovan och (b) att användning av det vidare distribuerade materialet är gratis. Kommersiell användning av detta dokument samt eventuella innehållsmodifikationer kräver upphovsrättsinnehavarnas uttryckliga godkännande. Användning av detta dokument regleras i Creative Commons-licensen CC BY-NC-ND 4.0 (Erkännande, icke kommersiell, inga bearbetningar 4.0 Internationell). De juridiska föreskrifterna för denna licens finns att läsa på: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.

Kontakt:

Diaconie of Schleswig Holstein
(Ledande samarbetspartner för MAMBA),
Nicole Rönnspieß: roennspiess@diakonie-sh.de
www.mambaproject.eu

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
2. Charmen och utmaningarna med mobilitetslösningssamarbeten	9
Fallstudie: Att förbättra tillgängligheten på landsbygden, MarktTreff Schleswig-Holstein, Tyskland	12
3. Vad kan jag göra för att förbättra mobiliteten och tillgängligheten i min region? En guide uppdelad i steg	13
Början: Beslut att hitta lösningar på mobilitetsproblem	14
Fas 1: Förstå din lokala situation	15
Steg 1A: Identifiera huvudproblemet/problemen.	15
Steg 1B: Få en överblick över den lokala kontexten.	16
Fallstudie: Norra Karelen, Finland Undersökning gällande mobilitetsbehov (Fas 1, steg A1)	17
Steg 1C: Var medveten om utmaningarna	18
Steg 1D: Identifiera möjligheter och styrkor.	19
Milstolpe 2: Lokal kontextanalys (resurser och behov)	20
Fas 2: Artikulera din vision och kom med förslag	20
Steg 2A: Etablera ett intressentnätverk	20
Fallstudie: "Pro Bürgerbus NRW e.V." paraplyförening – stöttar projekt genom att bidra med kunskap, såsom hur man bygger ett intressentnätverk	22
Steg 2B: Arbeta tillsammans fram en vision och diskutera olika scenarier i din region	23
Steg 2C: Brainstorma fram idéer.	24
Steg 2D: Välj det/de förslag som verkar mest lovande	24
Milstolpe 2: Överenskommelse kring vilken eller vilka lösningar som gemensamt ska genomföras	25
Fas 3: Detaljplanera din lösning	26
Steg 3A: Identifiera byggstenarna i din lösning	26
Steg 3B: Överväg hur du ska säkra finansiering och juridisk ansvarstagande	27
Steg 3C: Utveckla processbara uppgifter kopplade till lösningen/lösningarna	27
Fallstudie: Olika sätt att marknadsföra nya mobilitetslösningar i Vejle kommun, Danmark	28
Steg 3D: Kommunera lösningen till allmänheten .	23
Milstolpe 3: Det kollaborativa mobilitetsupplägget tas i bruk.	29
Fas 4: Genomför och bevaka din lösning	29

Steg 4A: Att hantera genomförandeprocessen	30
Steg 4B: Att granska processen och utvärdera vilka effekter projektet lett till	30
Fallstudie: Tolg utanför småländska Växjö: Mobilsamåkning AB – en samåkningsapplikation som går från ett pilotprojekt inom ramarna för LEADER-programmet till ett privat företag	31
Steg 4C: Dela med dig av dina lärdomar och inspirera andra	32
Fallstudie: Förbättrad tillgång på landsbygden genom delat bilägande i Pfaffenwinkel, Tyskland.	33
Milstolpe 4: Genomförande och granskning av mobilitetslösningssamarbete	34

4. Slutsats 35

Källförteckning 38

Figurer:

Figur 1: Diagrammet visar samverkan mellan den offentliga sektorn och andra aktörer, samt deras roll som initiativtagare och genomförare	11
Figur 2: Överblick över faserna, stegen och milstolparna i ett mobilitetslösningssamarbete	14
Figur 3: Resultaten från undersökningen gällande mobilitetsbehov	17
Figur 4: SWOT-analysdiagram (Bildkälla: Xhienne / CC BY-SA)	20
Figur 5: Diagram över aktörtyper som deltar i mobilitetslösningssamarbeten	21
Figur 6: Intressentkartläggningsmall	23

1. Inledning

Varför borde du läsa denna guide?

Bor du på landsbygden? Upplever du att mobilitets- eller tillgänglighetsförhållandena är ogynnsamma? Vill du göra något åt situationen? Om svaret är 'ja' så är denna handbok riktad till dig. Den ger vägledning för hur gräsrotsaktörer och den offentliga sektorn kan samarbeta för att ta sig an de mobilitetsutmaningar som präglar deras landsbygd. Genom ett sådant samarbete kan du:

- få en bättre förståelse för invånarnas behov,
- maximera och fördela tillgängliga resurser för gräsrotsaktörer och den offentliga sektorn
- utveckla mer kreativa, effektiva och ekonomiskt hållbara mobilitetslösningar som är välanvända och långsiktigt hållbara.

Oavsett om du vill påbörja, samordna eller implementera ett mobilitetslösningssamarbete så kommer den här guiden att visa hur du kan göra det.

Vad är MAMBA?

Med krympande och åldrande landsbygdsbefolkningar i Östersjöregionen blir det allt svårare att upprätthålla kollektivtrafik



Källa: Wes Hicks/Unsplash.

och andra tjänster som kräver mobilitet, såsom hemsjukvård och hemleveranser. En begränsad tillgänglighet av sådana tjänster påverkar livskvaliteten för människor som bor utanför städerna.

Utsikterna för dessa regioner är vid första anblick dystra. Negativa, självförstärkande och ömsesidigt sammankopplade förlopp (t.ex. en åldrande befolkning, avbefolkning, dåliga ekonomiska förhållanden, ansträngda kommunbudgetar) drar flera europeiska glesbygdsregioner mot en självförverkligande "nedåtspiral" som har en negativ inverkan på livskvaliteten för de som bor på landsbygden. Men om vi tar en närmare titt så ser vi att det finns mycket dold potential att ta vara på (såsom existerande sociala nätverk, resurser och infrastruktur), allt inom räckhåll för lokala samhällsaktörer och den offentliga sektorn.

Målet med MAMBA-projektet är att ta sig an dessa utmaningar genom att främja "folk-till-tjänst"- och "tjänst-till-folk"-mobilitetslösningar i glesbygdsområden. I praktiken har MAMBA:s parter arbetat tillsammans för att förbättra integrationen av existerande mobilitetsstrukturer med innovativa mobilitetslösningar såsom medborgarbussar, rörlighet som tjänst ("Mobility as a Service", eller MaaS) och samåkningsappar. Målet har varit att maximera mobilitet och tillgänglighet för tjänster på landsbygden men samtidigt göra användarna av tjänsterna delaktiga i processen. MAMBA visar hur små insatser med avstamp i kreativitet, uppfinningsrikedom, engagemang och passion kan leda till förändring för att motverka denna (negativa) spiral.

Hur gör MAMBA landsbygden till ett bättre ställe att bo?

MAMBA främjar hållbara mobilitetslösningar utifrån koncepten folk-till-tjänst och tjänst-till-folk på landsbygderna i Östersjöregionen och involverar tjänsteanvändarna i processen. Det treåriga projektet har som mål att besvara dessa frågor:



MAMBA rural mobility and accessibility solutions.

- Hur kan vi organisera mobilitets- och välfärdstjänster på landsbygden i framtiden så att de når fram till de som behöver dem?
 - Hur kan vi utveckla mobilitetstjänsterna på landsbygden så att de blir så användbara och tillgängliga som möjligt för befolkningen?
 - Hur kan teknik användas för att stötta och förbättra mobilitetstjänster på landsbygden?
 - Hur kan användarna löpande involveras så att vi kan utveckla mobilitetstjänster på landsbygden som är relevanta för dem och deras behov?
- Tillsammans med ett konsortium bestående av 15 samarbetspartners från sex länder undersökte

MAMBA dessa frågor och presenterade möjliga lösningar. Detta konsortium tog sedan tillsammans fram mer än 13 insatser och engagerade lokala intressenter i glesbygdssområden, småstäder och byar runtom Östersjöregionen. Alla insatserna hade då och då sina respektive utmaningar – ekonomiska, sociokulturella, organisatoriska, politiska eller juridiska. Men genom mod, påhittighet och flexibilitet lyckades man ta sig förbi de flesta hindren.

Om du vill veta mer om MAMBA-projektet, besök: <https://www.mambaproject.eu/>.

2. Charmen och utmaningarna med mobilitetslösningssamarbeten

MAMBA:s utgångspunkt var insikten att traditionella kollektivtrafiksformer hade blivit svårare att underhålla i vissa landsbygdssområden. Definitionen "traditionella" innebär en tydlig, avtalsmässig rollfördelning mellan tre huvudaktörer:

- Den offentliga sektorn, som upphandlar och subventionerar transporttjänster längs fasta rutter med mer eller mindre regelbunden frekvens.
- Privata transportföretag, som förmedlar dessa förbindelser.
- Användare som betalar en del av kostnaden genom att köpa biljetter.

Problemet är att den offentliga sektorn alltmer sällan är i en ekonomisk ställning att avsätta stora summor pengar till den här typen av kollektivtrafik. Dessutom flyttar många från landsbygden till städerna, framförallt den unga arbetsföra befolkningen. De flesta som bor kvar har egen bil, vilket gör att ännu färre reser kollektivt. Dessutom är de som inte har något annat alternativ inte tillräckligt många för att utgöra en "kritisk massa" till den grad att det ska vara ekonomiskt hållbart att hålla igång bussförbindelser. Resultatet blir socialt utanförskap på grund av brist på mobilitetsmöjligheter. Detta gör vissa landsbygdssområden än mindre lockande för inflyttande, vilket fullbordar den så kallade "nedåtspiralen".

Men det finns hopp. I ett antal fall har vi sett landsbygdssamhällen ta saken i egna händer genom att sjösätta nya, ofta icke-kommersiella samåkningsprojekt, föreningar med gemensamma bilar, medborgarbussar och andra upplägg som ofta förlitar sig på frivilliga. Ett minst sagt fantastiskt exempel på detta är den lettiska Facebookgruppen "Samåkning Valmiera-Riga".

Där har man utvecklat en onlineplattform genom vilken 3 900 människor både kan erbjuda och söka efter samåkningsalternativ.

I andra fall har lokala organisationer såsom medborgargrupper, medlemsbanker, välgörenhetsorganisationer, religiösa samfund och andra föreningar bidragit till liknande självhjälpsinitiativ genom att erbjuda kunskap, fordon, personal, utrymme eller bara en telefonlinje.

På samma sätt har vissa tjänsteleverantörer, inklusive kommersiella, börjattänka om gällande hur de kan erbjuda sina tjänster. Vissa av dem förväntar sig inte längre att landsbygdsbefolkningen ska ta sig till dem, så de tar istället sina tjänster till folket. Detta gäller bibliotek, vårdcentraler, sjukskötersketjänster, banker, försäljare med flera. Även om landsbygdsbefolkningen ofta inte spelar en aktiv roll i sådana initiativ så framgår det med all tydlighet att dessa modeller avviker från den traditionella rollfördelningen som beskrivs ovan. Det finns också ett antal lovande exempel där den offentliga sektorn insett att samarbete med aktörer från civilsamhället kan vara en väg ut ur nedåtspiralen och därför stöttar diverse insatser på olika sätt. Det kan röra sig om nya regelverk, upplåtelse av utrymmen, kommunikationskanaler, kunskap, infrastruktur och (i vissa fall i alla fall) pengar.

Ett exempel på denna sortens initiativ är "Dörpsmobil" i Klixbüll i Tyskland. Här hyr en ideell förening ut ett litet elfordon som kan användas både av kommunpersonal och allmänheten. Även turister kan hyra det. Denna lösning ger mobilitetsmöjligheter för personer som saknar bil. Att den används av kommunen (alltså den offentliga sektorn) ger en minimianvändningsfrekvens, vilket gör upplägget ekonomiskt gångbart. Ett annat spännande exempel är den svenska



Källa: Janis Bikshe

samåkningsföreningen Mobilsamåkning AB (se fallstudie på sidan 31). Detta projekt förde samman personer med näraliggande startpunkt och slutdestination och bedrevs med så enkla medel som fasta telefonlinjer, datorer, SMS och smartphones. Projektet kom igång med hjälp av offentliga medel (genom EU-programmet LEADER).

Poängen med dessa upplägg är att de traditionella transportsystemföretagen, med dess tillhörande fasta ansvarsfördelning, har ersatts av nya kollaborativa upplägg där ett antal aktörer deltar: privatpersoner, medborgargrupper, företag (tjänsteförmedlare, återförsäljare, transportoperatörer osv.), icke-statliga organisationer (inklusive välgörenhetsorganisationer) och, i de allra flesta fallen, den offentliga sektorn. Det senare är sannerligen intressant ur ett policyperspektiv. Detta illustreras i diagrammet nedan genom att fokusera på samarbetet mellan den offentliga sektorn och andra sektorer (sammanfattade som "gräsrotter"). Skillnad görs mellan en initierande

Den offentliga sektorn har fortfarande ansvaret!

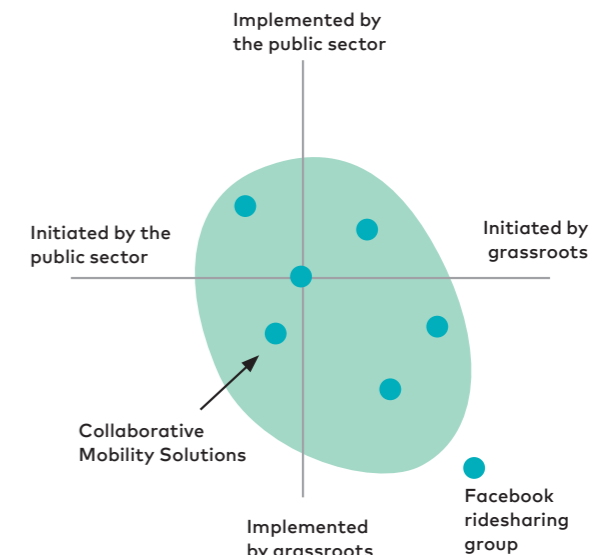
Självhjälpsupplägg som genomförs endast av lokala invånare (t.ex. Facebookgruppen i Lettland) bör också betraktas som ett mobilitetslösningssamarbete. Detta ska dock inte misstas som ett friskrivningskort för den offentliga sektorn. Medborgarrörelser kan sällan på egen hand hitta lösningar på alla sorters mobilitetsbrister som råder på landsbygden. Det är snarare så att den offentliga sektorn definitivt har en roll i det hela t.ex. som möjliggörare, kommunikatör, utrymmesupplåtare och kunskapsförmedlare, och säkerligen som (del)finansiär men kanske med mindre pengar jämfört med traditionella kollektivtrafiksubventioner. Den offentliga sektorn kommer (och bör) trots allt ha ansvaret för medborgarnas grundläggande rättigheter.

roll och en genomföranderoll, och varje konkret fall kan "kartläggas" i detta diagram. Detta innebär dock inte att något av de fyra hörnen är bättre eller sämre än de andra, men det belyser att bägge rollerna är viktiga och att båda värderas i ett äkta samarbete.

Den sortens samarbeten kan ha en viss charm eller attraktionskraft. Det kan ge en befriande kreativitetskänsla och leda till lösningar som ligger "utanför ramarna". De kan också föra samman människor, inte bara genom bindande kontrakt, men också runt en idé och en vision om ett bättre samhälle. De kan bygga upp en gemenskap och ofta spara pengar.

Sådana tillvägagångssätt kan också vara utmanande just för att de avviker från etablerade mönster. En del personer blir till exempel nervösa när de inte längre kan förlita sig på traditionella rutiner, där konventionella roller ifrågasätts eller där etablerade regler inte längre fungerar. Detta kan vara utmanande för personer som jobbar inom den offentliga sektorn, men och också transportoperatörer och användare. Vidare saknar också vissa aktörer de resurser, nätverk och nyckelkompetenser (såsom administration, verksamhetsplanering eller kommunikationsförmåga) som krävs för att tillhandahålla en sådan tjänst på ett fungerande sätt. Detta är ytterligare en annan synvinkel som tydliggör att det rimligaste är att arbeta tillsammans eftersom olika aktörer bidrar med olika styrkor. Det är viktigt att utnyttja de styrkor som finns – en idéspruta, en trovärdig offentlig kommunikatör, någon med praktisk kunskap, en fordonsmekaniker, en organisatör, en finansiär eller pengainsamlare, en planerare osv. Helt enkelt, en rad olika förmågor krävs, från initiativtagare till genomförare.

Mobilitetslösningssamarbeten kräver att man är öppen för nya idéer, att nya förmågor utvecklas, att man kanske måste lära sig en ny mjukvara, att man får förhandla fram nya kontrakt och att saker kan göras annorlunda. Den största utmaningen för den offentliga sektorn är att gå från att vara "leverantör" till att bli samarbetspartner och möjliggörare, samtidigt som den behåller den rättsliga och ekonomiska ansvaret. Civilsamhället måste också ta en ny roll, en potentiellt mycket tillfredsställande



Figur 1: Diagrammet visar samverkan mellan den offentliga sektorn och andra aktörer, samt deras roll som initiativtagare och genomförare (Källa: Ralf Brand, Rupprecht Consult).

sådan eftersom folk inte behöver vara passiva mottagare av offentliga tjänster, utan aktivt kan bidra till att skapa bättre mobilitetslösningar, bland annat som frivilliga chaufförer, "personal" på en mobilitetshjälplinje, styrelsemedlem i en ny förening, någon som kommer med nya förslag, "ambassadör" för ett nytt initiativ osv. Sådana samarbeten innebär oftast att de offentliga sektorn måste "släppa" kontrollen i viss mån, vilket kan vara svårt. Upplägget måste ske på ett vis så att den nya situationen inte skapar ett vakuum vad gäller beslutsfattande, ansvar och långsiktig tillförlitlighet. Sådana utmaningar kan vara svåra att hantera, men de kräver tålamod, kreativitet och hårt arbete. MAMBA:s erfarenhet och de många fall vi studerat visar en sak – det är värt det!

MAMBA:s rekommendation är därför att vi inte bara ska lobba för att återvända till den gamla goda tiden, men att arbeta med andra medborgare, civilsamhällesgrupper, företag och den offentliga sektorn mot nya, kollaborativa lösningar!nies and the public sector towards new, collaborative solutions!



Källa: MAMBA.

FALL-
STUDIE

Att förbättra tillgängligheten på landsbygden, MarktTreff Schleswig-Holstein, Tyskland

Ett exempel på en sådan ny, kreativa och kollaborativ lösning är MarktTreff. Denna "folk-till-tjänst" och "tjänst-till-folk" lanserades 1999 i delstaten Schleswig-Holstein. Den skapades tillsammans med de lokala bysamhällena i denna tyska glesbygdsregion. MarktTreff är en helhetslösning för produkter, tjänster och information, idéer och initiativ. Det fungerar som en mötesplats i byarna, bidrar till att främja den lokala gemenskapen och civilsamhällets delaktighet samt jobbskapande – allt på ett ställe. Vanligtvis erbjuds följande "under ett tak":

- En liten speceributik, ibland också en liten bistro.
- Tjänster baserade på de regionala behoven, t.ex. Postkontor, sociala tjänster, turistinformation, vårdtjänster, utbildningskurser, second hand-butiker, fik, bankomater, frisörer, sjukgymnastik, skönhetsstudior osv.
- En central mötesplats för de lokala invånarna.

En rad människor från den offentliga sektorn, lokala företag och samhället i sig samarbetar för att göra MarktTreff möjligt. Kommunen ansvarade för att genomföra en gångbar studie. När den hade godkänts bidrog Departementet för inrikesfrågor, landsbygden och integration med ekonomiskt stöd för att etablera infrastrukturen. Under genomförandeperioden var MarktTreffs huvudintressent själva samhället, medan uppstartningsskjutsen kom från lokala invånare och företag.

MarktTreff finns nu i 39 glesbygdsorter runt om i Schleswig-Holstein. Just denna innovativa lösning har bidragit till att skapa ett brett och ihärdigt socialt nätverk i dessa samhällen. Tack vare dess framgångar har andra länder såsom Österrike och Finland visat intresse för att själva anamma konceptet.

3. Vad kan jag göra för att förbättra mobiliteten och tillgängligheten i min region? En guide uppdelad i steg

Hur använder jag guiden?

På följande sidor kommer du lära dig mer om hur man utvecklar och genomför mobilitetslösningssamarbeten i ditt område. Kapitel 2 förbereder dig inför din resa med en diskussion om mobilitetslösningssamarbeten och de utmaningar de innebär.

Även de längsta resorna inleds med ett första steg. Detta motto utgör grunden för kapitel 3, vilket är kärnan i denna MAMBA-guide. Det är ett försök att ta den långa vägen till ett framgångsrikt mobilitetslösningssamarbete och att bryta ner det i mindre bitar för att göra processen mer hanterbar. Det tycks användbart att först och främst skilja på följande fyra "faser":

1. Förstå din lokala situation.
2. Artikulera din vision och kom på idéer.
3. Detaljplanera din lösning.
4. Genomför och följ upp lösningen.

Innan och efter varje fas kommer vi att belysa vikten av ett nyckelbeslut, en anledning att fira, eller att något viktigt åstadkommit. Dessa viktiga punkter kallas "milstolpar". Det finns fem stycken sammanlagt, som du kan se i följande illustration.

För att göra det hela ännu tydligare har vi delat upp varje fas i mindre stycken, så kallade "steg". Varje stegbeskrivning innehåller tre avsnitt:

- Den grundläggande tanken och de vägledande frågor som är relevanta under denna del av processen
- Stegets huvudmål
- Uppgifter som bör slutföras inom steget i fråga.

Tillsammans med milstolparna finns en checklista

mot slutet av varje fas, detta för att säkerställa att de viktigaste elementen färdigställs. Information om relevanta fallstudier och de tips som ges under kategorin "verktyg" kan underlätta vid initiativtagandet och genomförandet av självorganiserade rörlighetslösningar.

Obs: Somliga uppgifter i vissa steg har numererats, medan andra inte har det. Detta är för att signalera att det ibland är viktigt att saker görs i en viss ordning. I andra lägen är det dock inte lägligt (eller rent av olämpligt) att göra klart en uppgift innan en annan påbörjas. Faktum är att i verkligheten krävs det ofta att man gör flera saker görs samtidigt, eller i en annan ordning. Vi har därför avstått från att numrera vissa uppgifter. I praktiken får du göra dina egna avvägningar och kreativt hantera situationen.

We still call this a "Step-by-Step" Guide because we hope it can inspire you, and other people around you, and show that the development and implementation of collaborative mobility solutions in rural areas do not require magic – but rather thorough planning, creative ideas, committed partners, a good dose of management skills, an awareness of certain legal requirements, an understanding of financial issues, and so forth. This Guide walks you through these aspects page-by-page, or Step-by-Step so that no important aspect is overlooked.

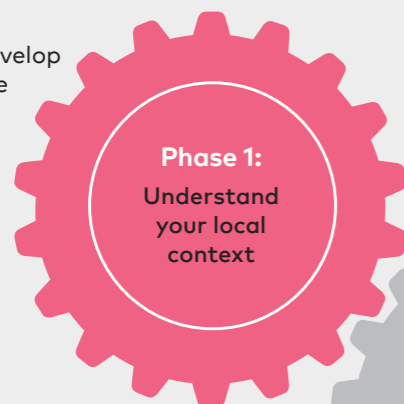
Strukturen och sekvensen för denna stegvisa vägledning har tagit inspiration från den systematiska planering och genomförandet som använts i SUMP-cykeln.¹

Vid första anblick kan denna MAMBA-guide framstå som ganska komplicerad. Men oroa dig inte – det hela är ganska logiskt när du väl börjar bläddra igenom de olika avsnitten. Faktum är att du inte behöver läsa guiden från pärm till pärm,

Step-by-Step Guide for a Collaborative Mobility Solution

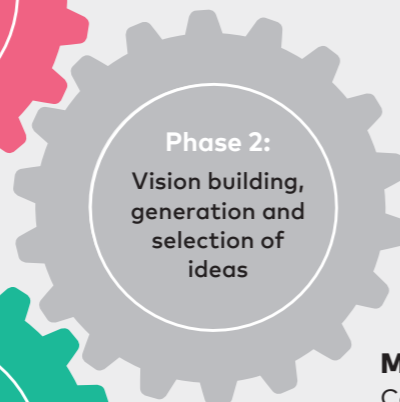
Inception:

Decision to develop a collaborative approach



Milestone 1:

Analysis of the local context



Milestone 2:

Visions, objectives and measures agreed



Milestone 3:

Collaborative mobility approach adopted



Milestone 4:

Collaborative mobility approach is implemented and monitored

Figur 2: Överblick över faserna, stegen och milstolparna i ett mobilitetslösningssamarbete (Källa: MAMBA-projektet).

eller ens tänka på de fyra faserna och femton stegen i ordning. Verkligheten är alltid mycket mer komplicerad än vad som kan uttryckas på papper. Det viktigaste är att oavsett vilka avsnitt du läser, oavsett ordning, måste du "översätta" allt till ditt lokala sammanhang. Kort och gott, du får gärna göra om guiden din egen och använda den på det sätt som är mest hjälpsamt för dig!

Början: Beslut att hitta lösningar på mobilitetsproblem

Mycket bra – du har tagit första steget mot att förbättra tillgängligheten i din region! Hela processen tar avstamp här. Även om det är oklart exakt hur förbättringen ska se ut börjar den vanligtvis med beslutet att påbörja resan. Det är en viktig milstolpe i sig eftersom många potentiella samarbetspartners (alltså "kollaboratörer") ser ett tydligt engagemang från en "initiativtagare" som en kritisk signal att förändringen gått från passiv till aktiv.



Källa: Arnaud Gillard/Unsplash.

Fas 1: Förstå din lokala situation.

Första fasen handlar om att förstå den lokala situationen på detaljnivå, detta för att det är viktigt att förstå exakt vilka som är de mest akuta behoven, vad de som drabbas tycker och vilka möjligheter som finns. Men det är också viktigt att vara medveten om vad som provats innan och fråga sig vilka risker och problem som behöver adresseras.

I praktiken kan denna fas inte tydligt urskiljas från en diskussion om potentiella lösningar. Detta är givetvis helt okej. Verkligheten är ofta stökigare än det linjära ideal som läggs fram i ett "recept" som beskrivs stegvis. Oavsett så uppmuntrar vi dig att lägga lite tid och energi på att noga tänka över den lokala situationen. Vi föreslår att du följer dessa fyra steg

- Identifiera huvudproblemet/problemen
- Få en överblick över den lokala kontexten
- Var medveten om utmaningarna
- Identifiera möjligheter och styrkor

Steg 1A: Identifiera huvudproblemet/problemen

Grundtanke:

Utgångspunkten för alla resonemang kring mobilitetslösningssamarbeten bör vara en vilja att förbättra den nuvarande mobilitetssituationen för människor som inte blir tillräckligt betjänade av transportsystemet. Detta är typiskt uppbyggt kring tillgång till egen bil som ett villkor för att kunna ta sig till olika ställen och att tjänster centraliserats i större samhällen eller städer. De sociala grupper som riskerar att uteslutas mobilitetsmässigt är således ofta äldre, yngre, personer med fysiska eller mentala funktionsvariationer, låginkomsttagare, vårdgivare (ofta kvinnor), nyanlända osv.

Det är viktigt att förstå kärnproblemen för huvudmålgruppen/grupperna. Detta kan innefatta hur en busslinje dras eller hur ofta den går. Det kan också handla om bristande utrustning på bussen, dålig mobiltäckning i området, språket i samåkningsappen, eller att man inte har ett betalkort när ett sådant krävs för att registrera sig för vissa tjänster osv. Ofta är

de som är engagerade i att förbättra situationen för andra inte själva påverkade av tillgångs- eller mobilitetsproblem, så i en sådan situation kan det vara viktigare att lyssna noga på vad de drabbade tycker. Annars kan ett förslag i all välmening helt missa målet

Kort och gott: Försök förstå problemet så som det uppfattas av de drabbade innan du börjar brainstorma lösningsförslag.

Mål

Syftet med steg 1 är att få en kristallklar uppfattning om de mobilitetsproblem som drabbar vissa sociala grupper i din region.

Uppgifter

- Tänk över vilka sociala grupper du vill stötta mest – dessa är ofta de sociala grupper som är mest förfördelade och utfrusna av det nuvarande mobilitetssystemet.
- Utvärdera mobilitetsproblem genom att lyssna

Källa: Dylan Gillis/Unsplash.



på olika medlemmar från målgruppen/grupperna. Använd fokusgrupper, undersökningar och personligasamtal med individer och representanter för grupperna i fråga, samt användarföreningar som är välbekanta med dessa grupper.

- Tänk också på målgruppens huvudsyfte med sina resor: Är den största utmaningen resan till sjukhuset, till mataffären, till sociala sammankomster, till den närmsta banken osv.?

Steg 1B: Få en överblick över den lokala kontexten.

Grundtanke

Det är viktigt att ha koll på alla de förhållanden som kan komma att spela roll, antingen som en del av problemet eller av lösningen. Det kan till exempel vara av betydelse vad medelåldern på invånarna i regionen är; hur bebyggelsemönstret i ditt område ser ut (bor folk exempelvis i små byar spridda runt om regionen?); hur ser landskapet ut, är det platt eller kulligt? Finns det många bra, cykelvänliga vägar i området? Har området

Norra Karelen, Finland Undersökning gällande mobilitetsbehov (Fas 1, steg A1)

I Norra Karelen, ett glesbebyggt område i östra Finland, använde flera olika kollektivtrafikoperatörer under en längre tid separata plattformar för att ge invånarna information om sina tjänster. Över tid gick det upp för Norra Karelen regionråd att de som skulle kunna dra nytta av dessa tjänster hade svårt att hitta informationen de behövde om sina diverse resor.

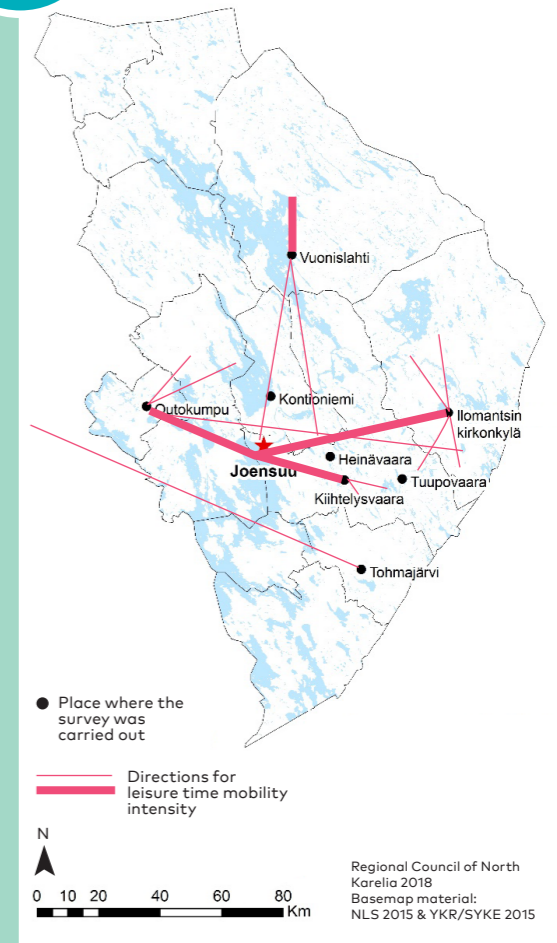
För att få en överblick av den lokala situationen och mobilitetsproblemen genomförde regionrådet en undersökning bland personerna i området inom ramarna för MAMBA-projektet. Onlineundersökningen innefattade hela regionen, och en specifik person var ansvarig för att marknadsföra och dela ut den. Invånarna fick besvara frågor om sina transport- och mobilitetsbehov.

Utifrån resultaten och den allmänna diskussionen om ämnet bestämde sig Norra Karelen för att etablera digitala plattformar för regionaltransporten, en teknisk lösning som kombinerar olika kollektiva transportmedel och samlar dem på en behändig digital plattform – ett virtuellt "Mobilitetscenter" som ger centraliserad, aktuell information om offentliga och privata transportalternativ i regionen.

De viktigaste platserna att besöka och tjänster att nå (karta ovan)

Respondenterna ombads att markera sina viktigaste fritidsmål på kartan och beskriva anledningen till att besöka den platsen. Totalt antal bidrag var 65.

FALL- STUDIE



Figur 3: Resultaten från undersökningen gällande mobilitetsbehov (Källa: Skärmbild tagen från Lammiluoto, P. (2018): Överblicksrapport gällande mobilitetsmönster och användarbehov i glesbygdsområdena i Norra Karelen och andra MAMBA-regioner).

Den främsta orsaken var:

- Utomhusaktiviteter (32%)
- Ärenden (27%)
- Besök en vän (21%)
- Kulturevenemangs (5%)
- Möten med föreningar (3%)



Källa: MAMBA.

en stark lokal sammanhållning – litar de flesta människorna på varandra? Det är minst lika viktigt att se över den lokala ekonomin. Var finns huvudarbetsgivarna och skolan de flesta barn går i? Hur utbredd är arbetslösheten? Hur ser den ekonomiska situationen ut för det lokala styret? Dessa och många andra frågor kommer hjälpa dig få en uppfattning om och synliggöra regionens styrkor och svagheter.

Denna "inventering" kan också innefatta en noggrann genomgång av de olika intressenterna i regionen. Som namnet "mobilitetslösningssamarbete" antyder är sådana lösningar beroende av alla sorters samarbetspartners. Det är därför viktigt att ha i åtanke vilka andra parter som kan tänkas vara intresserade av att implementera en ny lösning. Fundera på invånare, transportföretag och lokala myndighetsledningar men också privata aktörer som lokala företag, intressegrupper, klubbar eller föreningar, välgörenhetsorganisationer, religiösa grupper, bibliotek eller andra organ – dessa och andra aktörer bör tas i åtanke redan från början. Att ha koll på "landskapet" vad gäller regionala intressenter kommer vara en viktig del i fas 2 när du börjar bilda strategiska allianser.

Mål

Målet med steg 1B är att ge en tydlig överblick av alla de faktorer i din region som kan komma att bli relevanta som en del av problemet, eller som en del av lösningen. Detta inkluderar djupgående kunskap om det lokala "intressentlandskapet".

Uppgifter

- Fundera på alla typer av faktorer i din region som kan tänkas bli en del av problemet eller av lösningen. Dessa inkluderar geografiska faktorer, den politiska situationen, den sociala och ekonomiska situationen osv.
- Fundera på potentiella samarbetspartners, även de som kan tyckas okonventionella! Kom ihåg: Den traditionella rollfördelningen mellan den offentliga sektorn, privata operatörer och passagerare gäller inte längre i mobilitetslösningssamarbeten.

Steg 1C: Var medveten om utmaningarna

Grundtanke

Om du vill genomföra ett mobilitetslösningssamarbete finns det också andra utmaningar som måste klaras av, och de blir lättare att hantera om du är medveten om dem i förväg. Detta ska vi nu reda ut i vårt tredje steg.

Du kan stöta på olika sorters problem, såsom brist på pengar eller komplicerade regelverk som

står i vägen för nya mobilitetslösningssamarbeten. Om lösningen förlitar sig på frivilligt arbete kan ett problem vara att det inte finns tillräckligt många som vill hjälpa till.

Detta kan också kopplas till hur accepterad den nya lösningen blir. Passar just denna lösningen för de människor som bor här? Har den anpassats efter deras vanor? Som exempel kan vi ta att i vissa kulturer/livsåskådningar är det väldigt vanligt att dela med sig av vissa saker, medan fallet snarare är det motsatta i andra. Det kan därför vara svårt att hitta lösningar på problemet som identifierades i första steget.

Sist men inte minst kan konstateras att även om det givetvis kan finnas förkunskap bland lokalbefolkningen så kan det ibland bli nödvändigt att ta in expertkunskap. Detta är något som bör tas i beaktning redan från början. I vilka lägen kan den lokala kunskapen bli så pass knapp att extern hjälp krävs?

Mål

Syftet med steg 1C är att skapa medvetenhet kring specifika utmaningar som kan kopplas till ekonomi eller personal, samt andra problem eller begränsningar som kan uppstå och att fundera på hur dessa ska kunna lösas.

Uppgifter

- Kontakta potentiella intressenter för att få information gällande finansiering av mobilitetslösningssamarbeten. Se över lokala, regionala, nationella, EU-relaterade och externa finansieringsmöjligheter
- Tänk på vilka begränsningar som finns till följd av personal- eller pengabrist
- Kontrollera de olika intressenternas förmågor och ta reda på var det eventuellt skulle behövas ytterligare expertis
- Se till att du har en bra tvärsnitt av alla medborgare
- Ta reda på mer om det rättsliga ansvaret gällande mobilitet/transport i din region
- Var uppmärksam på begränsningar som kan uppstå i den specifika kontext

Steg 1D: Identifiera möjligheter och styrkor

Grundtanke

Mobilitetslösningssamarbeten är beroende av att medborgare och existerande strukturer kan bistå med hjälp. Därför är en av de största resurserna just lokalsamhället. Med detta avser vi samhällsaktörer, civilsamhällesgrupper och icke-statliga organisationer. Kom ihåg att de som är inblandade ofta också nyttjar den nya tjänsten. Detta kan vara en god anledning för folk att engagera och motivera sig till att vilja förändra något i sina egna kvarter.

Dessutom kommer det alltid finnas tjänster som erbjuds av föreningar, intressegrupper och lokala företag, såsom transportoperatörer. Dessa tjänster kan nyttjas, antingen som något att bygga vidare på eller genom att aktivera icke-nyttjade resurser. Fundera på följande fråga: vilka institutioner, inklusive föreningar och lokala företag i ditt samhälle har resurser som i nuläget inte nyttjas (eller står helt oanvända)?

För existerande strukturer är det av yttersta vikt att man granskar hur kommunikationen mellan de individuella aktörerna hittills fungerat. Detsamma gäller offentliga institutioner. Mobilitet är ett ämne som påverkar många avdelningar och måste därför hanteras på ett interdisciplinärt vis. Kommunikation mellan olika avdelningar bör undersökas och kanske omorganiseras för att säkerställa ett bra "lokalflöde".

Mål

Syftet med steg 1D är att få en överblick över potentiella lokala resurser, samt förstå relationen mellan olika resurser så att de kan aktiveras under framtida faser.

Uppgifter

- Identifiera lokala resurser, lokalt etablerade strukturer och medborgarvanor.
- Försök förutse styrkor, svagheter, möjligheter och potentiella hot ("Strengths", "Weaknesses", "Opportunities" och "Threats", eller "SWOT") för att utveckla mobilitetslösningar i din specifika kontext.

Checklista för fas 1

Här kommer en användbar checklista som sammanfattar de viktigaste sakerna som bör göras i fas 1:

- ✓ Definiera huvudmålgrupp/grupper
- ✓ Skaffa förståelse för gruppen/gruppernas diverse behov
- ✓ Identifiera resmålen, tiderna och syftena med de problematiska resorna
- ✓ Skaffa förståelse för den övergripande regionala eller lokala kontexten
- ✓ Identifiera alla typiska intressenter och mobilitetspartners
- ✓ Börja tänka kreativt kring nya potentiella samarbetspartners
- ✓ Skapa en överblick över de ekonomiska resurserna och ansvarsfördelningsfrågor
- ✓ Kontrollera vilka som är delaktiga i den lokala gemenskapen och inte, och huruvida de kommer acceptera lösningen
- ✓ Identifiera områden där ytterligare expertis kan behövas
- ✓ Identifiera resurser och strukturer i det lokala samhället
- ✓ Identifiera under- eller icke-utnyttjade resurser som kan gagna mobilitetslösningssamarbetet..

Verktyg:

SWOT analy: SWOT – som nämndes ovan – står för "Strengths", "Weaknesses", "Opportunities" och "Threats" (styrkor, svagheter, möjligheter och hot). Analysen gör det lättare att planera projektet under de tidiga faserna. Målet är att fylla varje kvadrant (se Figur 4), så att du får en tydlig bild av dina resurser och behov. I det långa loppet kommer det här hjälpa dig få ut största möjliga nytta av dina tillgängliga resurser medan du förutser – och motverkar – de utmaningar du kan stöta på längs vägen.

Milstolpe 1: Lokal kontextanalys (resurser och behov).

Grattis – du är nu bekant med resurserna och behoven i ditt lokala sammanhang! Du har nu kommit på god väg mot att hitta lösningar som kommer förbättra livskvaliteten i din region.



Figur 4: SWOT-analysdiagram (Bildkälla: Xhienne/CC BY-SA (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.5>)).

Fas 2: Artikulera din vision och kom med förslag

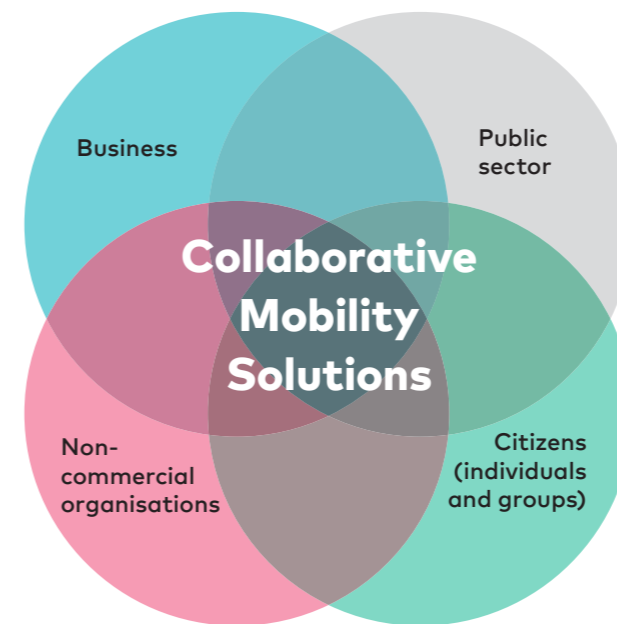
Den andra fasen handlar om att utveckla en positiv vision samt lösningsförslag. Detta bör inledningsvis göras helt utan skygglappar ("idékläckning") för att uppmuntra alla att komma med kreativa eller till och med okonventionella idéer. Det systematiska sökandet efter inspiration från andra bra praktiska exempel är också del av denna process. Fas 2 bör också inkludera en strukturerad eftertanke kring vilka organisationer, grupper och individer kan eller bör involveras. Mot slutet av fas 2 bör ett antal möjliga lösningar kokas ner till en konkret lösning (eller en uppsättning komplimenterande lösningar som är del av ett integrerat tillvägagångssätt). Vi föreslår följande fyra steg:

- Etablera ett intressentnätverk
- Arbeta tillsammans fram en vision och diskutera olika scenarier i din region
- Brainstorma fram idéer
- Välj den/de förslag som verkar mest lovande.

Steg 2A: Etablera ett intressentnätverk

Grundtanke

Det är nu dags att kontakta de relevanta intressenterna och övertala dem att delta.



Figur 5: Diagram över aktörtyper som deltar i mobilitetslösningssamarbeten (Källa: Ralf Brand, Rupprecht Consult).

Källa: Ryan Darin/Unsplash.



Kommer du på några specifika människor i ditt lokala samhälle som skulle kunna hjälpa till, som är motiverade och som skulle kunna engagera sig i ett sådant projekt? Vem mer kan tänkas ha idéer, kunskap, kontakter eller andra resurser? Försök också komma på andra intressenter som kanske inte vanligtvis skulle vara inblandade i mobilitetsfrågor, men som kanske kan dra nytta av lösningen på något sätt och vara intresserade av att delta.

Denna illustration vanliga intressenttyper och kan ge en bild av vilka aktörer som bör kontaktas. Den offentliga sektorn är ett givet svar när det gäller traditionella samarbetspartners. Detta är naturligtvis bra, men innovativa lösningar kan också komma från civilsamhällesföreningar, individuella medborgare, ideella organisationer eller privata företag. Om du redan från början fått med dig olika intressenter kan visioner och idéer som redan innefattar de olika intressenternas perspektiv komma fram.

När ett preliminärt intressentnätverk bildats

är det viktigt att dela med sig av de insikter som uppnåtts under fas 1 för att se om alla ser situationen på samma sätt eller om det finns något som behöver läggas till. Här är ordet preliminärt viktigt eftersom det alltid ska vara möjligt för andra intressenter att ansluta i ett senare skede. Detta kan vara kritiskt om något inte fungerar som det ska och "plan B" måste sjösättas.

Mål

Syftet med steg 2A är att skapa en tydlig bild av ditt intressentnätverk och att mobilisera de

relevanta intressenterna så att de kan ansluta till projektet och komma med unika bidrag.

Uppgifter

- Tänk på potentiella intressenter – de typiska och inte så typiska
- Fundera över hur du ska nå ut till potentiella intressenterholders
- Kontakta dem och bjud in dem att delta aktivt
- Dela med dig av det du lärt dig under fas 1 och diskutera med samtliga intressenter



Källa: <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/>

FALL-
STUDIE

"Pro Bürgerbus NRW e.V." paraplyförening – stöttar projekt genom att bidra med kunskap, såsom hur man bygger ett intressentnätverk

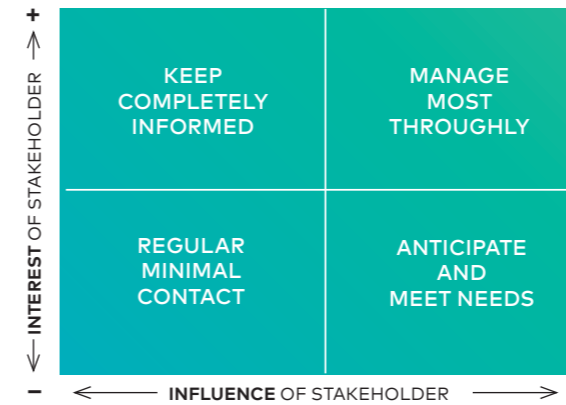
Medborgarbussar är minibussar med plats för upp till åtta personer som körs av frivillig chaufförer. De kör längs en fast rutt i de glest bebyggda och lätt bebyggda delarna av förbundslandet Nordrhein-Westfalen (NRW, Tyskland) med en satt tidtabell och förbestämda hållplatser. De komplementerar de redan existerande kollektivtrafiknätverken i andra områden och vid andra tidpunkter, framförallt i områden där vanlig busstrafik inte är ekonomiskt gångbart.

Det finns för närvarande mer än 140 medborgarbussinitiativ i NRW och fler tillkommer varje år. Ett

medborgarbussupplägg får ofta stöd och finansiering från kommunen med pengar från NRW:s transportdepartement, och fordonen kommer ofta från en lokal transportoperatör. Detta gör det ytterst nödvändigt att bygga upp varje medborgarbussupplägg kring ett samarbete mellan dessa intressenter och medborgargrupper och frivilligarbetare. Paraplyföreningen "Pro Bürgerbus NRW e.V." stöttar dessa samarbeten genom sina kontakter och sin erfarenhet.

Mer information:
www.pro-buergerbus-nrw.de

Stakeholder Map: Who Needs What?



Figur 6: Intressentkartläggningsmall (Källa: <https://www.smartsheet.com/what-stakeholder-analysis-and-mapping-and-how-do-you-do-it-effectively>).

Verktyg

Intressentanalys och kartläggning: Börja med att brainstorma fram de personer eller grupper som skulle kunna tänkas delta i (eller påverkas av) ditt projekt. Kartlägg sedan intressenterna genom dela in dem i grupper utifrån deras intressenivå, deras potentiella roll(er) och deras inflytandenivåer. (Se till exempel Figur 6, mer information på: <https://www.smartsheet.com/what-stakeholder-analysis-and-mapping-and-how-do-you-do-it-effectively>)

Steg 2B: Arbeta tillsammans fram en vision och diskutera olika scenarier i din region

Grundtanke

När alla nyckelintressenter har tillgång till samma information och en delad förståelse för den lokala situationen är det dags att utveckla en gemensam, positiv vision. Det kan vara väldigt effektivt att

Källa: Briana Tozour/Unsplash.

diskutera – och sedan bokstavligen skriva ner – en vision om hur mobilitetssituationen för utsatta sociala grupper kan komma att se ut om fem eller tio år. Visionen bör kunna ge attraktiva svar på frågor som: Var bör grundläggande tjänster (matbutiker, banker, vårdtjänster etc.) ligga? I vilket sorts grannskap vill du bo? Bör alla ha tillgång till en egen bil, eller bör samåkning bli vanligare? Ska folk göra leveranser till sina grannar?

Olika scenarier kan leda till spännande diskussioner som i sin tur kan leda till en delad vision. Någon kanske argumenterar för en högteknologisk vision med självkörande fordon eller andra "smarta" lösningar. Någon annan kanske förespråkar en vision baserad på social interaktion, självhjälp och volontärer. Detta kan skapa nyttiga kontraster i diskussionen och göra det tydligt vad folk egentligen vill – och vad de inte vill. Det kan vara användbart att be externa parter rita upp möjliga scenarier, t.ex. ett lokalt universitet eller högskola. De kan ofta bidra med viktig kunskap och är allmänt accepterade som neutrala moderatorer.

Mål

Syftet med steg 2B är att tillsammans med alla intressenter komma överens om en gemensam vision, eller åtminstone en som alla håller med om i stort, samt utvärdera hur lockande de olika scenarierna är.

Uppgifter

- Organisera strukturerade samtal med alla intressenter. Dessa kan äga rum vid möten där alla är fysiskt närvarande, eller online. En kombination av bägge formaten är ofta bäst.



- Utveckla scenarier så intressenterna kan bilda sig en uppfattning om hur regionen kan tänkas se ut om ett par år. Det hjälper att ta fram flera olika scenarier.
- Överväg att använda externhjälp för att moderera en sådan process, för visionskapandeprocessen och för scenarioutvecklingen.
- Ignorera och uteslut inte minoritetsåsikter – sådana aspekter kan få stor betydelse senare. Ett volontärbaserat upplägg kan till exempel kräva en högteknologisk komponent (t.ex. en bokningsapp).
- Samarbeta med alla intressenter och hitta en gemensam vision, eller åtminstone en som är överens om på det stora hela.

Verktyg

Framtidsverkstad ("Zukunftswerkstatt"): En framtidsverkstad för samman ett stort antal intressenter – med en varierande grad auktoritet, resurser, expertis och behov – i ett rum för att delta i en diskussion om ett visst ämne. Målet är att alla deltagare ska kunna komma fram till något de alla kan hålla med om. Även om syftet är att komma överens om vilken framtid man vill ha så innebär vägen dit att deltagarna berättar historier om sitt förflutna och nuvarande situation, vilket ger en gemensam lärandeprocess. (För mer information, se <http://futuresearch.net/about/methodology/>.)

Steg 2C: Brainstorma fram idéer

Grundtanke

Vid samtal kring visioner och scenarier kan de första förslagen på innovativa mobilitetslösningar redan blivit nedskjutna. Nu är det dags att (på nytt) hitta den kreativa glöden och uppmuntra alla att "kläcka ur sig idéer". Skapa en atmosfär där alla kan komma med förslag, hur okonventionella de än må vara. Om du samlar 100 idéer och 99 av dem visar sig vara galna men en är genialisk så var det värt det. Se också till att idéjakten inte bara fokuserar på nya sätt att valla folk till vissa tjänster. Det finns mycket effektiva lösningar som kretsar kring tanken att ta tjänsterna närmare folket (se kapitel 2).

Det finns många sätt att stimulera den här sortens brainstorming under workshops eller i andra interaktiva format. Dessa evenemang bör innefatta både intressenter och tjänstens framtida användare. "Rensa" inte ut något förslag i detta skede, utan dokumentera dem noggrant –



Källa: MAMBA project.

detta visar att alla närvarande tas på allvar. Som del av denna idéprocess kan det vara på sin plats att titta på vad andra samhällen redan gör. Men se till att inte kopiera deras lösningar: använd dem som inspiration för något som kan anpassas till din regions specifika situation.

Mål

Syftet med steg 2C är att samla många bra förslag på mobilitetslösningssamarbeten från en bred skara intressenter och medborgare.

Uppgifter

- Organiserar möten och interaktiva workshops (eller andra format) för att brainstorma fram förslag.
- Låt intressenterna och de potentiella användarna bli delaktiga i processen.
- Skapa en atmosfär där alla förslag (inklusive de okonventionella) ses som värdefulla.
- Studera mobilitetslösningar i andra regioner för att lära från dessa.

Verktyg

Ett antal användbara brainstormingformat finns i skriften "SUNRISE Participation Handbook", framförallt på sidorna 23–45. Dessa inkluderar "Citizen Advisory Committee" (Medborgerlig rådgivningskommitté), "Citizen Jury" (Medborgarjury), "Round Tables" (Rundabordsdiskussion), "Focus Groups" (Fokusgrupper) och ett "World Café" (Världskafé). Se: https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/D2.1_Participation-

Handbook.pdf.

Steg 2D: Välj det/de förslag som verkar mest lovande

Grundtanke

När brainstormandet kring innovativa och kreativa förslag på mobilitetslösningar är klart är det dags att börja tänka på dem vad gäller praktiskhet och genomförbarhet. Se vilka förslag som på allvar löser problemen som identifierades i steg 1. Vilka av de föreslagna lösningarna nyttjar de möjligheter som upptäcktes under steg 4, och vilka undviker de kända svagheter? Pengar är såklart en annan viktig aspekt för genomförbarheten, likaså juridiska frågor och ansvarsfordelningsfrågor. Fundera också på vilka föreslagna mobilitetslösningar som kan vara roliga eller lite extra spännande på ett sätt som skapar stark motivation hos nyckelintressenter att genomföra och underhålla lösningarna på lång sikt.

Denvägledande frågan för dettasteg är: Vilka av dessa förslag skulle bäst bemöta huvudproblemen och vilket har bäst förutsättningar att lyckas? Ibland kan svaret bestå av en "knippe" med flera lösningar som stabiliserar varandra. Men en sådan urvalsprocess leder också oundvikligen till att de flesta andra förslagen måste läggas åt sidan. Det är viktigt att dessa beslut görs tillsammans med andra samarbetspartners så att de förstår och stöttar det slutgiltiga beslutet.

Mål

Målet med steg 2D är att välja en lösning som kan planeras och sedan genomföras i följande steg, och som har intressenternas stöd.

Uppgifter

- Utvärdera förslagets praktiska genomförbarhet från steg 2C i skrift på ett transparent sätt
- Fundera på möjliga "lösningknippor" som kan fungera som kompletterande element i ett projekt
- Rangordna förslagen (eller knipporna), vilket sannolikt kommer leda till att ett av dem hamnar högst upp
- dessa uppgifter tillsammans med intressenterna
- Till sist kommer ni komma överens om vilken lösning som bör genomföras först.

Verktyg²:

- **Omröstning "Rösta på din favorit":** Omröstningen låter alla som är intresserade rösta online och välja det projekt de föredrar, eller de åtgärder de anser borde genomföras. Om en enskild åtgärd har en prislapp kan det kombineras med ett varukorgskoncept (Scenarieshopping) där användarna kan fylla sin varukorg med åtgärder tills de når ett förbestämt teoretiskt belopp nås.
- **Scenarieshopping:** Scenarieshopping är ett onlinebaserat verktyg som gör det lättare att upptäcka komplicerade lösningar och prioriterar de inblandade alternativen. För att alternativ ska kunna prioriteras måste generella scenarier etableras på förhand. Liksom med kundkorgen kan olika scenarier och åtgärder läggas i korgen tills uppgiften anses avklarad. Ett spelifierat upplägg med dra-och-släpp-inslag är användbart och motiverande. *useful and motivating.*

Checklista för fas 2

Här kommer en användbar checklista som sammanfattar de viktigaste sakerna som bör göras i fas 2.

- ✓ Kontakta potentiella intressenter
- ✓ Tydliggör en gemensam utgångspunkt för de potentiella intressenterna
- ✓ Etablera ett intressentnätverk
- ✓ Utveckla och diskutera olika scenarier
- ✓ Diskutera visionen
- ✓ Kom överens om en gemensam vision
- ✓ Organiserar diskussionsmöten och workshops för att komma på idéer
- ✓ Brainstorma fram idéer
- ✓ Fundera över den valda lösningens genomförbarhet
- ✓ Gör en lista över de föreslagna lösningarna och rangordna dem enligt prioritering.

Milstolpe 3: Överenskommelse kring vilken eller vilka lösningar som gemensamt ska genomföras

Bra jobbat! Detta är en enorm milstolpe och stor anledning för dig och dina intressenter att fira. Du har nu skapat åtagande kring en lösning som kommer gynna många människor i din region.

Fas 3: Detaljplanera din lösning

Steg 3 ägnas åt förberedelserna inför genomförandet av den eller de lösningar som valts. Detta bör leda till en detaljerad ansvarsfördelning, en specifik tidsplan, finansieringsavtal, upphandling (om tillämpligt), upprättande och undertecknande av kontrakt osv. När fas 3 når sitt slut bör det finnas en plan som är klar att genomföra och som på ett transparent sätt kommunicerats till allmänheten. Vi föreslår följande fyra steg

- Identifiera byggstenarna som utgör din lösning
- Överväg säkrad finansiering och juridiskt ansvar
- Utveckla processbara uppgifter (eller "åtgärder") kopplade till lösningen/lösningarna
- Kommunicera lösningen till allmänheten.

Steg 3A: Identifiera byggstenarna i din lösning.

Grundtanke

De inblandade aktörerna måste anpassa följande steg till lösningen. Det är viktigt att identifiera vilka specifika material, frågor och vilken infrastruktur som kommer vara viktigast när lösningen genomförs.

Källa: Daniel McCullough/Unsplash.

Föremålen som räknas upp i detta steg är endast exempel och måste anpassas individuellt till din kontext. Ett sådant exempel är det utrymme som kan tänkas behövas. Var kan fordon som eventuellt ska användas för samåkning parkeras? Vilka för närvarande oanvända byggnader kan användas? Här är det också nyttigt att titta tillbaka på steg 4 och överväga vilka möjligheter som faktiskt kan användas. Ett annat exempel är säsongsbundenhet. Den nya insatsen kanske endast går att ha igång på sommaren på grund av klimatet. Detta är något som planeringen bör ta hänsyn till. På samma sätt finns det ibland tillstånd som måste erhållas. Vilka är de exakt, och vem har rätt att utfärda dem? De tre exempel som nämnts här kanske bara är tillämpliga på ett fåtal lösningar, och de kan vara helt oviktiga för andra lösningar. Men det finns alltid byggstenar som är viktiga att uppmärksamma.

En lösnings ekonomiska och juridiska soliditet spelar alltid en viktig faktor, och därför kommer dessa två aspekter att visas separat i nästa steg.

Mål

Syftet med steg 3A är att förstå lösningen i dess olika komponenter eller element.

Uppgifter

- Identifiera och förstå lösningens individuella komponenter (byggstenar)
- Diskutera separata byggstenar med intressenter och användare
- Ha separata dialoger med personer och grupper som besitter specialkunskap, verktyg, kontakter och dylikt, och som därför troligen kan bidra.

Steg 3B: Överväg hur du ska säkra finansiering och juridisk ansvarstagande

Grundtanke

När lösningens individuella byggstenar definierats är det viktigt att rikta blicken mot dess ekonomiska och juridiska soliditet.

Detta kan vara första gången någon i din region genomför ett sådant här mobilitetslösningssamarbete, så det är möjligt att juridiken inte är "helt aktuell" för denna sortens lösning eller aktivitet. Om så är fallet kan det vara bra att be om råd från externa experter för att säkerställa att din lösning följer det etablerade juridiska ramverket.

När det kommer till det ekonomiska är det viktigt att se över den nuvarande kollektivtrafikfinansieringen och eventuellt avtala ett samarbete med tjänsteleverantörer. Andra finansieringsmöjligheter kan inkludera stöd från EU, samt finansiering på nationell, regional eller lokal nivå. Det är också värt att fundera på att bjuda in privata investerare. I slutändan är det viktigt att se över hur upplägget för din mobilitetslösning ska finansieras på kort sikt, och sedan utveckla en plan för hur långsiktig finansiering ska säkras.

Mål

Syftet med steg 3B är att understryka viktiga element för ditt mobilitetslösningssamarbetes kort- och långsiktiga hållbarhet – framförallt vad gäller finansiering och det juridiska ramverket, och för att hitta lösningar och reservplaner i dessa frågor.

Uppgift

- Skaffa en överblick över de ekonomiska och juridiska övervägningar som kan appliceras på



Källa: Scott Graham/Unsplash.

lösningen

- Identifiera möjligheter där den privata sektorn kan engageras
- Använd och aktivera de olika finansieringsalternativen som övervägdes i -> steg 1C
- Kom överens om hur kostnader och inkomster ska delas upp mellan kommuner, regionala myndigheter, staten, samt den offentliga och privata sektorn
- Ta reda på om det finns några juridiska fallgropar som skulle kunna kopplas till innovativa mobilitetslösningar, och sök extern rådgivning om så behövs.

Steg 3C: Utveckla processbara uppgifter kopplade till lösningen/lösningarna

Grundtanke

Fokus för detta steg ligger i att komma överens om processbara uppgifter som gäller för lösningarna. Lösningarna bör delas upp i mindre, individuella åtgärder. Specifika roller och ansvarsområden bör också delas upp mellan intressenterna. Om så blir nödvändigt kan detta också göras i form av formella, undertecknade kontrakt. Ansvarsfördelningen måste i slutändan göras utifrån den individuella lösningen, oavsett hur fördelningen ser ut eller om den etablerats formellt genom kontrakt eller informellt på något annat vis.

Genom att fastställa dessa åtgärder definierar du också hur du vill uppnå de satta målen. Genomförandefasen måste förberedas i detalj och gör det lättare att identifiera det inbördes förhållandet mellan de olika åtgärderna i

fråga. Du måste sedan bestämma i vilken ordning du ska göra dem.

Detta ger dig också tidsplaneringsinformation. Vad gäller de aspekter som diskuterades i tidigare steg är det i detta steg viktigt att göra intressenternas åtaganden bindande. Vem ska göra vad och när? Allt detta leder till frågeställningar såsom: när vill du påbörja implementeringen av din innovativa mobilitetslösning? Är det ett pilotschema som sträcker sig ett par veckor, eller bör det planeras för flera månader? När exakt kommer din rörlighetslösning till sist vara klar och igång?

Mål



Källa: Skærmlapp från en TV-dokumentär om NaboGO. Copyright TVS.
Källa: <https://www.tvsyd.dk/>

Olika sätt att marknadsföra nya mobilitetslösningar i Vejle kommun, Danmark

Som en del av MAMBA-projektet anlätade Vejle kommun det nystartade It-företaget NaboGo för att skapa en samåkningsapp anpassad till de regionala behoven. Det främsta målet var att ge ungdomar utan körkort ett sätt att resa från Smidstrup/Skærup till Vejle.

När man skulle marknadsföra denna samåkningsapp var bland de första offentliga aktiviteterna man arrangerade ett liveevenemang på den lokala stormarknaden. Detta gav god respons vad gäller antalet

Syftet med steg 3C är att ha en plan redo för att implementera lösningarna.

Uppgifter

- Detaljdefiniera lösningar genom att dela upp dem i åtgärder
- Hitta relationerna mellan de olika åtgärderna och fundera på i vilken ordning de ska utföras baserat på detta
- Kom överens om en tidsram och tilldela varje intressent en specifik roll och ett ansvarsområde.

Steg 3D: Kommunicera lösningen till allmänheten

Grundtanke

Planerade åtgärder bör kommuniceras offentligt

FALL-
STUDIE

engagerade chaufförer. Det kvarstod dock ett behov av att prata med de passagerare som var tänkta att faktiskt använda lösningen. Detta gjordes genom ett nytt besök på stormarknaden, samt en tur till den lokala idrottsarenan och personliga samtal med personerna i fråga. Vejle kommun, tillsammans med NaboGO, lägger också ständigt upp information om appen på Facebook, samt marknadsför den genom den lokala tv-stationen.

så att medborgare och intressenter har en chans att ge feedback innan de slutgiltiga besluten tas. Det allra bästa är om lokalbefolkningen känner sig involverade och känner till den innovativa mobilitetslösningen redan från början, så se till att alltid informera allmänheten om vad som händer i samtliga faser.

Målgruppen bör vara de tilltänkta användarna av mobilitetslösningen som samarbetet avser skapa för att säkerställa att den nya tjänsten används. Detta kan göras genom lokala kommunikationskanaler, såsom TV, radio, tidningar och möten.

Mål

Målet med steg 3D är att ge transparens gällande de planerade åtgärderna.

Uppgifter

- Kommunicera åtgärder till allmänheten genom lokala och lämpliga kanaler
- Rikta informationen mot potentiella användare.

Checklista för fas 3

Här kommer en användbar checklista som sammanfattar de viktigaste sakerna som ska göras i fas 3.

- ✓ Skaffa en överblick över lösningens olika komponenter
- ✓ Upprätta och kom överens om ekonomisk planering bland intressenterna
- ✓ Se till att alla potentiella juridiska frågor tas med i beräkningarna
- ✓ Definiera och beskriv åtgärderna i detalj
- ✓ Identifiera och förstå hur olika åtgärder hänger samman
- ✓ Kom överens om en tidsplan, roll- och ansvarsfördelning
- ✓ Informera allmänheten om lösningarna och åtgärderna
- ✓ Se till att potentiella användare känner till mobilitetstjänsten och använd riktade kommunikationskanaler.

Milstolpe 3: Det kollaborativa mobilitetssupplägget tas i bruk

Lysande! Du har nu en konkret plan och har fått med dig rätt personer för att utföra arbetet.

Fas 4: Genomför och bevaka din lösning.

Fas 4 handlar om handfasta åtgärder. Under denna fas implementeras lösningen enligt planen som utformades i fas 3. Detta innefattar byggandet av fysisk infrastruktur (om sådan behövs), fordonsinköp (om relevant), idrifttagning av en ny tjänst (mobil eller stationär) osv. Fas 4 innehåller också bevakningen och dokumentationen kring effekterna lösningarna får, och förhoppningsvis deras framgång. Det är också mycket viktigt att sprida dina idéer, och det du lärt dig så att projektet kan växa inom din region, och så att det kan motivera och informera andra människor i liknande situationer, oavsett var de befinner sig

Om fas 4 bryts ner i olika separata typer av aktiviteter består den av följande steg:

- Hantera genomförandeprocessen
- Granska processen och utvärdera vilka effekter projektet lett till
- Dela med dig av dina erfarenheter och inspirera andra.



Källa: Olga Serjantu/Unsplash.



Källa: Kaleidico/Unsplash.

Steg 4A: Att hantera genomförandeprocessen

Grundtanke

I detta steg verkställer de ansvariga intressenterna sina planer. Det övergripande målet är att övervaka och koordinera denna verksamhet. Beroende på lösningens natur kan det faktiska genomförandet bestå av uppbyggnad av fysisk infrastruktur (busshållplatser, parkeringsplatser, cykelställ, laddningsstationer, renoveringsarbeten osv.), eventuella fordonsinköp, idrifttagning av en ny tjänst (medborgartaxi, rullande läkarmottagning, biblioteksbus) eller något annat som de lokala arbetslagen bestämt i föregående steg. Många av dessa åtgärder kostar pengar. Det är därför viktigt att veta var finansieringen kommer ifrån.

Det är också viktigt att fundera på organisationsstrukturen eftersom den kan ha justerats i övergången från planering till genomförande. Hur ofta är det nödvändigt att träffas för att säkerställa att tjänsten fungerar som den ska? Vilka behöver vara fortsatt delaktiga? Genomförandeprocessen bör också vara så transparent som möjligt för användare så att de alltid känner sig välinformerade och bekväma.

Observera också att det finns ett par saker som av nöden eller föredragsvis behöver justeras snabbt under den tidiga genomförandefasen. Var beredd att göra dessa finjusteringar och

visa tydligt vem som är ansvarig. En snabb beslutsprocess bör etableras.

Mål

Syftet med steg 4A är att koordinera den faktiska implementeringsprocessen medan potentiella risker och justeringar i ett tidigt skede bör övervägas.

Uppgifter

- Säkerställ samordning av alla åtgärder
- Fundera på potentiella utmaningar och risker och kom överens om ansvarsfördelningen för vem som ska hantera dem
- Gör genomförandeprocessen så transparent som möjligt
- Kontrollera hur nöjda användarna är och gör småjusteringar där sådana behövs

Steg 4B: Att granska processen och utvärdera vilka effekter projektet lett till

Grundtanke

Det rekommenderas att du regelbundet funderar på om något kunde gjorts bättre under projektets gång. Kanske hade ny teknik komplementerat den nya lösningen? Kanske har en ny online-plattform lanserats som hade kunnat nå ut till fler än er nuvarande? Alla sådana frågor bör bevakas på en kontinuerlig basis.

För att avgöra hur effektiv din lösning varit bör du också genomföra en noggrann utvär-



Källa: Mobilsamåkning.

FALL-STUDIE

Tolg utanför småländska Växjö: Mobilsamåkning AB – en samåkningsapplikation som går från ett pilotprojekt inom ramarna för LEADER-programmet till ett privat företag

Mobilsamåkning sjösattes 2011 som initiativ helt drivet och genomfört av invånarna i byn Tolg utanför småländska Växjö. Inledningsvis finansierades projektet genom EU-programmet LEADER. Det fick ytterligare stöd från diverse personer i gruppen, såsom en IT-arbetare som skapade en mobilapp. Kollektivtrafikförbindelserna i område var begränsade, så huvudtanken var att skapa bättre tillgång till stadskärnan och minska antalet bilar som kördes med bara en person i. Mobilsamåkning är en teknisk lösning för samåkning, och en social innovation för landsbygdsutveckling. Huvudmålgruppen är pendlare, barn och tonåringar som saknar körkort, de som förespråkar en grön livsstil, byinvånare med hobbies inne i stan, pensionärer och byinvånare som vill ta sig ut och träffa andra.

Även om det började som ett EU-finansierat projekt utvecklades Mobilsamåkning till en social verksamhet, och till sist till ett privat aktieföretag med både ak-

tieägare och en ambition att gå med väldigt anspråkslös vinst. Ägarna började utveckla en mer intuitiv version av appen för att kunna göra så pass stor vinst att man kan bygga ut företaget och sprida det till mer glesbebyggda områden och småsamhällen i Sverige.

Mobilsamåkning har sedan dess lagt ner sin verksamhet på grund av det inte fanns tillräckligt med pengar för att underhålla plattformen. Intäkterna från avgiften på 0,25 kr/km var inte tillräcklig, och tjänsten kom att användas mindre i takt med att befolkningens mängd fortsatte att sjunka. Försök gjordes att hitta en samarbetspartner som kunde hjälpa till att hålla igång verksamheten, men tyvärr lyckades man inte hitta någon. Denna fallstudie illustrerar de utmaningar som landsbygden står inför samtidigt som de försöker vända den tidigare nämnda nedåtspiralen. Mobilsamåkning erbjöd Tolg en lösning som desperat behövdes, och det är ett inspirerande fall som skulle kunna anpassas till att fungera för andra byar och göras långsiktigt hållbart.



Källa: Sam McGhee/Unsplash.

dering. Se till att du får reda på vad användarna tycker om lösningen genom att genomföra en undersökning. Försök också mäta lösningens avtryck på kvantifierbara sätt. Det allra bästa vore att dokumentera situationen innan lösningen implementerades (t.ex. med statistik kring hur många invånare som klagade på bristen på mobilitetsalternativ) så att detta sedan kan jämföras med aktuella uppgifter.

Mål

Syftet med steg 4B är att fortsätta förbättra din lösning och samla information om dess effekter.

Tasks

- Anpassa lösningen och relaterade processer efter nya insikter, trender och möjligheter
- Utvärdera effekterna lösningen haft (till exempel genom användarundersökningar).

Steg 4C: Dela med dig av dina lärdomar och inspirera andra.

Grundtanke

Om folket som skulle gynnas av lösningen använder den och är tillräckligt nöjda, då har du och ditt team lyckats. Detta är en riktigt god anledning att fira, och ett tillfälle då det är av yttersta vikt att du delar med dig av din upplevelse. Ditt fall kanske inspirerar andra regioner!

Såsom rekommenderades i steg 7 "är det alltid

FALL-STUDIE

Förbättrad tillgång på landsbygden genom delat bilägande i Pfaffenwinkel, Tyskland

Initiativet "CarSharing Pfaffenwinkel" har sedan starten som en ideell bilklubb år 2000 expanderat till 17 nya platser i åtta olika samhällen och används nu av mer än 300 registrerade användare i det relativt glesbebyggda området Pfaffenwinkel, som ligger mellan München och de södra tyska Alperna. Detta är helt otroligt eftersom delande av bil oftast ses som något som endast är ekonomiskt hållbart i städer av en viss storlek och där det finns efterfrågan.

Källa: Share-now/Unsplash.

CarSharing Pfaffenwinkel äger 22 fordon av olika sorter och storlekar. Dessa hyrs ut till medlemmarna mot en marginell avgift för så korta perioder som en timme. Två elcyklar finns också att hyra. Användarna betalar per använd timme och körd kilometer samt en liten månadsavgift. Detta täcker alla kostnader – värdeminskning, bensin, heltäckande försäkring, fordonsskatt, moms, administration, underhåll, årsbesiktning, punkteringsskydd, däckbyten och rengöring.



på sin plats att titta på vad andra samhällen redan gör". Du kanske blev inspirerad av andra redan existerande projekt, nu kanske din lösningen kan fungera som ett exempel för andra. Det är viktigt att vidarebefordra din kunskap till andra, särskilt om lösningen innehåller helt nya inslag och engagerade en stor mängd volontärer.

Allt du behöver göra är att tänka på det hela (själv)kritiskt: Vilka lärdomar kunde man dra under planerings- och genomförandefaserna? Vad skulle man kunna göra annorlunda nästa gång? Vad fungerade riktigt bra? Alla dessa frågeställningar kan vara till nytta för andra. Det vore mycket bra om sådana insikter kunde göras tillgängliga för andra grupper eller samhällen på en hemsida, genom någon form av publicering eller på diverse online-portaler. Ett sådant exempel har redan skapats inom MAMBA-projektet: MAMBA-kartan/databasen (se <https://www.mambaproject.eu/database/>.)

Aim

Målet med steg 4C är att inspirera andra med ett exempel på en lösning som blivit en framgång och som kan förbättra mobiliteten och tillgängligheten på landsbygden.

Uppgifter

- Fundera på vad som gick bra och det som kunde gjorts bättre när du planerar och genomför mobilitetslösningssamarbeten
- Dela med dig av dina erfarenheter i lämpliga kanaler. Skriv om din erfarenhet, presentera det du lärt dig på möten och konferenser, ställ upp på intervjuer osv.

Checklista för fas 4

Här kommer en användbar checklista som sammanfattar de viktigaste sakerna som ska göras i fas 4.

- ✓ Säkerställ tydlig sammanordning i genomförandefasen
- ✓ Kom överens om vem som har ansvaret för tidig feedback och uppföljning av processen
- ✓ Ha snabba svarförfaranden på plats för tidiga justeringar
- ✓ Inkorporera löpande nya trender och utvecklingar
- ✓ Gör en utvärdering
- ✓ Publicera "ingredienserna" i ditt recept för ett framgångsrikt mobilitetslösningssamarbete
- ✓ Dela med dig av erfarenheterna du fått under processen, inklusive hur man planerar och genomför ett mobilitetslösningssamarbete.

Milstolpe 4: Genomförande och granskning av mobilitetslösningssamarbete

Grattis! Du och ditt team har lyckats förbättra tillgängligheten och livskvaliteten i din region. Din öppenhet och ditt engagemang för att göra saker annorlunda, jobba med andra intressenter och använda resurser på ett smart sätt har lönat sig. Nu är att ni alla firar riktigt ordentligt!

4. Slutsats

Att skapa intelligenta mobilitetslösningssamarbeten på landsbygden är uppenbarligen snäppet mer komplicerat än att baka en tårta. En utsökt tårta får du genom att följa ett välskrivet recept, men du kan inte komma på och implementera mobilitetslösningar genom att bara följa stegen i denna guide.

Även om mycket omsorg och engagemang lagts på att skriva denna MAMBA-guide, samt att mycket av dess innehåll är baserat på mycket forskning och erfarenhet så hävdar vi såklart inte att det är någon sorts trollformel som garanterat leder till framgångsrika mobilitetslösningar. Trots detta hoppas vi att den ska kunna fungera som en inspirationskälla och ett "tankeverktyg" – något som hjälper andra tänka på viktiga aspekter av den lösning de vill utveckla, brainstorma kring vissa nyckelfrågor, diskutera särskilda aspekter med potentiella samarbetspartners osv. Vi har försökt strukturera det vi lärt oss genom MAMBA-projektet på ett användbart sätt, samt presentera dem på det mest logiska sättet för våra läsare. Men vi måste också medge att detta är en förenklad bild av verkligheten. I något fall kan startskottet för bättre mobilitetslösningar börja med insikten om att det finns personer som inte kan delta i samhället fullt ut på grund av bristfälliga mobilitetsmöjligheter. Med andra ord kan hela processen börja med förståelse om hur akuta problemen i fråga är.

I andra fall kan dock infallsvinkeln vara en helt annan. Kanske någon har ett konkret förslag. Eller så kanske en stiftelse skulle kunna tänka sig att finansiera en inkluderande mobilitetslösning. Eller så kanske ett statligt program bjuder in folk till att komma med förslag på nya projekt. Eller så kanske säger en lokal organisation att deras medlemmar kan tänka sig att ställa upp som volontärer på ett projekt som liknar detta. Alla dessa exempel är utmärkta utgångspunkter för mobilitetslösningssamarbeten. Det spelar ingen roll var initiativet har sin grund, det är alltid bra att fundera på vissa viktiga aspekter på ett systematiskt sätt såsom beskrivs i denna guide. Till exempel, om

civilsamhälleliga organisationer uttrycker en önskan om att vilja "göra något", fundera då på hur detta skulle kunna komplimenteras av den offentliga sektorn, och vice versa!

Det samma gäller: Om någon har ett konkret förslag, ta då vara på denna motivation, men glöm inte att dubbelkolla om förslaget faktiskt bättre tillgodoser de mest utsatta medborgarnas behov (Steg 1A: Identifiera huvudproblemet/problemen). Se alltid till att den avsedda målgruppen involveras i ett tidigt skede, detta för att säkerställa att användarna alltid står i centrum. Se också till att du engagerar andra intressenter, inklusive samhällsorganisatörer, företag och den offentliga sektorn (Steg 2A: Etablera ett intressentnätverk) – eftersom någon därifrån kan ha viss kunskap och vissa resurser som du kan tänkas behöva, eller kanske en ännu bättre idé (Steg 2C: Brainstorma fram idéer). Tänk också alltid på de lokala förutsättningarna (Fas 2: Att artikulera din vision och komma med idéer) – särskilt om du inte får inspiration från annat håll. Och kom ihåg: var realistisk! Rusa inte iväg i en riktning som kan leda till en återvändsgränd. För att uttrycka det positivt: var medveten om utmaningarna (steg 1C: Var medveten om utmaningarna), men hitta och bygg vidare på styrkorna i ditt område eller samhälle (Steg 1D: Identifiera möjligheter och styrkor).

Tidigare erfarenheter visar att det är viktigt att upprätta en delad vision bland de viktigaste samarbetspartnerna (steg 2B: Arbeta tillsammans fram en vision och diskutera olika scenarier i din region) eftersom detta kan mobilisera gemensam entusiasm. Och om flera förslag ligger på bordet är det självklart viktigt att bestämma vilken man ska satsa på. Denna urvalsprocess (steg 2D: Välj den/de förslag som verkar mest lovande) bör vara transparent och deltagarorienterad. Längs vägen kommer det bli nödvändigt att gå igenom det valda förslagets alla detaljer och komponenter (Steg 3A: Identifiera byggstenarna som utgör din lösning, med undantag för ekonomiska och juridiska frågor). Detta innebär också att man måste måla upp en plan för alla mer allva-



Källa: Raitis Lapans

rliga aspekter såsom pengar och ansvarsimplikationen om något skulle gå fel (Steg 3B: Överväg hur du ska säkra finansiering och juridisk ansvarstagande). En detaljplan bör uppenbarligen kunna besvara frågan "Vem gör vad och när?" (Steg 3C: Utveckla processbara uppgifter kopplade till lösningen/lösningarna) och "Hur går vi bäst till väga för att informera allmänheten?" (Steg 3D: Kommunera lösningen till allmänheten).

Det säger sig självt att alla förberedande steg ska tjäna ett gemensamt syfte. Det vill säga att lansera en ny mobilitetslösning och säkerställa att den fungerar som den ska i det långa loppet. Detta kräver en plan för dagligt underhåll (Steg 4A: Hantera genomförandeprocessen). Det kommer också kräva mindre justeringar i ett tidigt skede för att säkerställa att viktiga lärdomar från de första dagarna då tjänsten är i drift snabbt förstås. Steg 4B (Granska processen och utvärde-

ra vilka effekter projektet lett till) handlar om att mäta effekten din mobilitetslösning haft så du kan bevisa dess påverkan till exempel för makthavare. Under optimala omständigheter betyder detta att du dokumenterar situationen långt innan något genomförs så att det finns en tydlig basis att jämföra med situationen efteråt.

Och sist men inte minst är det alltid bra att dela med dig av dina erfarenheter med andra (steg 4C: Dela med dig av dina erfarenheter och inspirera andra). De flesta innovativa mobilitetslösningar är baserat på inspiration från andra projekt. Det tjänar ingenting till att återuppfinna hjulet, även om det kan vara en god idé att anpassa det efter rådande omständigheter. Vi hoppas att du inspirerats av denna MAMBA-guide och vi vill tacka alla projektledningar som publicerat sina resultat, delat med sig av sina berättelser och svarat på våra frågor.

Källförteckning

MAMBA (2020). MAMBA Map/Database. Hämtad June 11, 2020, från <https://www.mambaproject.eu/database/>

Franta, L., Haufe, N., Dangschat, J. S., & Witthöft, G. (2017, November 3). D2.1 Handbook for Participation Strategies for Mobility Issues in Neighbourhoods. Hämtad June 11, 2020, från https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/D2.1_Participation-Handbook.pdf

Future Search Network. (2018). Future Search Methodology. Hämtad June 11, 2020, från <http://futuresearch.net/about/methodology/>

Smartsheet Inc. (2020). What Is Stakeholder Analysis and Mapping and How Do You Do It Effectively? Hämtad June 11, 2020, från <https://www.smartsheet.com/what-stakeholder-analysis-and-mapping-and-how-do-you-do-it-effectively>

Slutnot

¹ Rupprecht Consult (redaktör). (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Andra upplagan). https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf.

² Båda listade verktyg kommer från: Franta, L., Haufe, N., Dangschat, J. S., & Witthöft, G. (2017, November 3). D2.1 Handbook for Participation Strategies for Mobility Issues in Neighbourhoods. Hämtad June 11, 2020, från https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/D2.1_Participation-Handbook.pdf

