

Maximering av Mobilitet och Tillgång till Tjänster på landsbygden

Policyriktlinje

Demografiska förändringar och begränsade ekonomiska resurser som går till landsbygden hotar tillgången på varor och sociala tjänster i många länder runtom i Östersjöområdet. Målet med MAMBA-projektet är att ta sig an dessa utmaningar genom att främja "folk-till-tjänst"- och "tjänst-till-folk"-lösningar i glesbygd-sområden.

Våra projektsamarbetspartners samarbetar för att förbättra den lokala försörjningen genom att integrera innovativa lösningar såsom medborgarbussar, rörlighet som tjänst ("Mobility as a Service", eller MaaS) och samåkningsapplikationer med de befintliga mobilitets- och tjänsteförsörjningsstrukturerna, samt genom att skapa nya sociala projekt – såsom landsbygdskontorskaféer och sociala rådgivningstjänster.

Tillgången på goda mobilitetsalternativ är avgörande för landsbygdsekonomin. Sådana ger tillgång till varor och tjänster, tillgång till en rad arbetsplatser och även till sociala sammanhang och kulturliv. Huvudutmaningarna när det kommer till att förse landsbygden med tillförlitliga transportsystem är:

- Högre driftskostnader när tjänsterna måste täcka ett stort område med låg befolkningstäthet
- Större behov av offentliga medel eftersom färre passagerare innebär mindre biljettintäkter
- Ett ökat behov av tillgänglighetslösningar för de äldre
- Befolkningsminskning (demografiskt skifte), vilket leder till mindre efterfrågan på kollektivtrafiktjänster..

Många av dessa regioner riskerar också att drabbas ekonomiskt på grund av deras avlägsna läge och på grund av att de tvingas förlita sig på ett effektivt transportsystem, något de för närvarande inte har tillgång till i praktiken.

Omfattande förändringar för hur vi ser på och planerar mobilitet kommer behövas om vi

ska kunna hitta lösningar på de mobilitets- och tillgänglighetsproblem som drabbar landsbygden. Vi behöver till exempel ändra hur vi ser på trafikhantering, modalitet, finansiering och lagstiftning.

Målet med dessa riktlinjer är att komma med rimliga policyrekommendationer för nationella, regionala och lokala myndigheter, ideella organisationer, och transporttjänstleverantörer. De



Källa: Chuttersnap/Unsplash.



Källa: Nils Lindner/Unsplash.

innehåller råd för att hantera juridiska, ekonomiska och styrningshinder som kan stå i vägen för transportlösningar avsedda för landsbygden, och målet är att förbättra och maximera både mobilitet och tillgång till tjänster på landsbygden. De är baserade på de lärdomar som dragits under det tre år långa projektet i de nio regionerna som deltagit där man testat pilotupplägg och etablerat mobilitetscentran. Pilotverksamheten var en del av MAMBA-projektet som delfinansierats av Östersjöprogrammet och har bland annat bestått av juridiska, ekonomiska och sociala analyser.

Huvudrekommendationerna för att maximera mobilitet och tjänstetillgång på landsbygden är:

1. Utveckla långsiktiga mobilitetsplaneringverktyg
2. Förbättra delaktighet och tillgång till tjänster
3. Testa innovativa lösningar med mindre fordon

“ #ArtofPublicTransport för mig handlar om att tillhandahålla rörlighet för alla: de rika och de fattiga, de friska och funktionshindrade, äldre och unga, kvinnor och män, den dagliga pendlaren och enstaka resenären, studenten och arbetaren.

Mohamed MEZGHANI, UITP Generalsekreterare

4. Stötta gräsrotsinitiativ
5. Kombinera resor för att spara resurser
6. Etablera förutsättningar som garanterar mobilitet
7. Gör mobilitetsrelaterade upphandlingar lättare i glesbygdssområden
8. Ta risker och kom på innovativa lösningar
9. Kör digitalt.

1. Utveckla långsiktiga mobilitetsplaneringverktyg

Mobilitetsbrist på landsbygden påverkar utvecklingsförmåga och ekonomi, både vad gäller nuvarande och framtida anställningsmöjligheter. Mobilitet är en av nycklarna till att höja livskvaliteten i dessa områden. Det ger invånarna tillgång till samhällsfunktioner såsom utbildning, sjukvård och sociala tjänster, möjlighet att åka till jobbet eller att söka jobb, delta i fritidsaktiviteter, hälsa på vänner och släktingar, införskaffa varor och tjänster samt nyttja sin rätt att resa fritt över längre sträckor. På grund av att det är så stora avstånd till regionerna blir de lokala marknaderna begränsade; de lockar få nya människor och skapar inte tillräckligt många arbetstillfällen. Å andra sidan skapar bristen på arbetsmobilitet problem för de som vill eller måste stanna i området, vilket i sin tur skapar en generell ökning i arbetslöshet.

För att motverka dessa problem krävs innovativa långsiktiga mobilitetsprogram för att säkerställa att både människor och företag får tillgång till tillräcklig mobilitet med hänsyn till fak-

För att skapa säkrare och säkrare miljöer behöver vi en systemförändring. Vi att titta på transportsystemet på ett holistiskt sätt.

Anne Berner, Transportminister och Kommunikation, Finland

torer som ökar livskvaliteten i regionen, till exempel avstånd och tillgång till vissa platser. Myndigheter på diverse nivåer bör tillsammans med ideella organisationer och strategichefer engagera sig i dessa program för att säkerställa ett fullskaligt och heltäckande svar på de behov man ser hos befolkningen, inklusive olika minoriteter. Långsiktiga mobilitetsprogram bör utformas utifrån liknande faktorer, inklusive befolkningstäthet, de typer av kollektivtrafik som finns tillgängliga i området, intäkt per kilometer, befolkningens inkomstnivå och avståndet till väsentliga tjänster. Dessa faktorer kan användas för att identifiera behovet av kollektivtrafik.

Det finns länder i Östersjöregionen där man lyckats utveckla mobilitetsplaneringsverk-

tyg, till exempel i Tyskland. Att utveckla sådana verktyg är dock inte obligatoriskt för städer och kommuner, och heller inte att förnya dem med jämna intervall. Men de är till sin natur sällan juridiskt bindande, vilket kan leda till problem när mobilitetslösningarna ska implementeras. Om man gör regelbundna uppdateringar obligatoriska kan man säkerställa flexibilitet och ge mobilitetsleverantörerna en chans att reagera när befolkningens behov förändras. I Tyskland måste representanter för grupper med funktionsvariationer vara delaktiga i det offentliga samrådsförfarandet för att säkerställa att deras behov tas i noggrann beaktning.

Regionala och lokala myndigheter kan med juridiska eller ekonomiska incitament uppmuntras till att samarbeta och kombinera tjänsteerbjudanden, t.ex. genom att låta sjukvårdstjänster komma direkt till folket, erbjuda tjänster över kommungränserna och främja effektiv finansiering.

2. Förbättra delaktighet och tillgång till tjänster



Trelleborgs kommun arrangerar bussresor för äldre på landsbygden som en händelse i sig för att främja socialt interaktion mellan deltagarna. Källa: Niclas Ivarsson.

Långsiktiga mobilitetsutvecklingsprogram bör alltid inkludera de åtgärder som behövs för att personer med funktionsvariationer och pensionärer ska kunna leva självständigt, delta i alla aktiviteter som hör livet till och få tillgång till världen runtomkring dem, vilket även innefattar transport, kommunikation och andra funktioner och tjänster som är öppna för allmänheten. Detta gäller särskilt i glesbygdsområden där sådana viktiga resurser är begränsade och ofta utspridda över ett större område.

Som nämndes i stycket ovan har Tyskland redan gjort framsteg på området, bland annat genom att personer med funktionsvariationer finns representerade i kollektivtrafikplaneringsprocessen, något som blivit en juridisk skyldighet för de som tillhandahåller tjänsterna. Landet har som mål att göra kollektivtrafiken helt tillgänglig för alla till år 2022 i enlighet med Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Andra åtgärder som leder till bättre tillgänglighet bör inkludera utvecklingen av enkla, multiserviceinformations- och kommunikationstekniska (IKT) anläggningar. När man utvecklar tillgänglighetstjänster kan det vara mycket hjälpsamt att engagera ideella organisationer och chefsstrateger eftersom de ofta bidrar med ett unikt användarcentrerat perspektiv. Pilot-tjänsten som togs fram av diakonin i Schleswig-Holstein är ett exempel på en lyckad mobilitetslösning där nyckeln till att hantera processen i sig och organiseringen låg i att man överlät dessa till ett samarbete mellan en ideell organisation och kommunen.

Men att uppfylla glesbygdsbefolkningens mobilitetsbehov är uppenbarligen inte det enda sättet att ge dessa områden nytt liv. Diakonin i Schleswig-Holstein har också upprättat ett pilotkoncept för en mobil social rådgivningstjänst. Målet är att möjliggöra en hållbar, långsiktig rådgivningstjänst som når ut till landsbygdsområdena i Schleswig-Holstein. I Trelleborgs kommun i Sverige har man genomfört ett socialt pilotprojekt där man erbjudit äldre personer utflykter för att motverka den sociala isolering som kan uppstå på glesbygdsorter. Sådana initiativ kräver finansiering och personal.

3. Testa innovativa lösningar med mindre fordon

Att upprätta anpassade mobilitetstjänster är ett sätt att förbättra situationen i glesbefolkade områden där kollektivtrafiken antingen är sporadisk eller icke-existerande. Dessa tjänster kan innefatta:

- "Transport-on-Demand" (transport på beställning, eller "ToD") som en del av kollektivtrafiksystemet där bussar kör längs en rutt (eller delar av den) när så önskas. Eftersom de körs på beställning slipper tjänsteleverantörerna köra tomma bussar.
- Flexibla dörr-till-dörr-tjänster som organiseras av kommunerna,
- Bilpoolupplägg på landsbygden (en "bybil"),
- Sammanslagen mobilitet, där passagerartransportalternativ används för leveranser och vice-versa,
- "Tjänst-till-folk"- och "folk-till-tjänst"-transport.

Sådana tjänster bör helst drivas av lokala myndigheter (genom att de tas med i kollek-



I Vidzemesregionen bedrev man ett pilotprojekt som innefattade en ToD-tjänst som faktiskt kunde bli del av den lettiska offentliga passagerartransportmodellen. Tjänsten består av en mobilitetslösning som är baserad på passagerarnas behov, den är miljövänlig, ekonomiskt hållbar och minskar de nationella och lokala utgifterna samtidigt som den uppfyller mobilitetsbehoven som finns i den målgrupp projektet vänder sig till.

tivtrafiksystemet) eller av regionala myndigheter. ToD- och bilpool-tjänster kan upprätthålla tillgång till transporttjänster i glesbygdsområden i länet/kommunen, framförallt i lägen där efterfrågan på regelbunden transport är förhållandevis låg och sporadisk. När tjänster som de ovannämnda ska implementeras är det rekommenderat att söka ekonomiskt stöd från regeringen, lokala myndigheter eller en kombination av båda.

Användarbetalningar (biljettköp och ersättning för en del eller hela kostnaden) bör endast övervägas om delfinansiering från regeringen/kommunen kan säkras eftersom landsbygdsbefolkningens betalningsförmåga kan vara förhållandevis låg.

Ett sätt att få den privata sektorn att engagera sig i mobilitetsfrågor är att noga överväga vilken modell man vill använda – t.ex. att kombinera passagerartransport med en leveranstjänst. Skatteincitament kan också hjälpa. Några av de bästa exemplen på effektivt samarbete mellan olika intressenter finns i MAMBA:s pilotprojekt i

Vidzemerregionen (Lettland), Bielskodistriktet (Polen) och Cuxhavens län (Tyskland).

Kollektivtrafik på landsbygden vänder sig ofta till en liten grupp resenärer. Ju lägre lönsamhet, desto större offentliga subventioner krävs för att underhålla tjänsten, och eftersom den nationella och de kommunala budgetarna inte kan täcka upp för förlusterna tvingas man i allt större utsträckning lägga ner kollektivtrafiklinjerna som går till de mer glesbebyggda områdena. Denna minskning i antalet kollektivtrafikförbindelser till landsbygden begränsar åtkomligheten för lokala och nationella tjänster eftersom dessa ofta centraliserats till större städer.

Det finns mycket pengar att spara i landsbygdsregioner på att tillhandahålla kollektivtrafik med mindre fordon såsom fem- eller niositsbilar eftersom det sällan finns tillräckligt med passagerare för att fylla en stor buss. Utöver de ekonomiska fördelarna så är mindre fordon också bättre för miljön. I vissa länder i Östersjöregionen räknas inte personbilar som kollektivtrafikfordon. Men i



Cuxhavens Län: Tyskland: En tjänst innefattande en gemensam bil, en så kallad "bybil". Detta pilotprojekt går ut på att skapa en förenings- eller kooperativbaserad tjänst för gemensamt bilägande. Det skulle också kunna beskrivas som en volontärskytteltjänst vars mål är att skapa större tillgänglighet till och från landsbygdsområden med minskande befolkningensmängd



Källa: Christian Wiediger/Unsplash.

bland annat Lettland har man börjat genomföra bestämmelseförändringar som innebär att personbilar nu kan bli ett fordonsalternativ för kollektivtrafiksverksamhet.

4. Stötta gräsrotsinitiativ

I områden där det finns begränsade mobilitetsalternativ kan lokalbefolkningen ta saken i egna händer och försöka ändra på läget. Sådana "bottom-up"-initiativ är sällan kommersiellt motiverade. De går mer ut på att stärka lokala samhället och hjälpa de som inte kan köra bil på grund av sin ålder (oavsett om de är för unga eller för gamla), oförmåga eller pengabrist. Dessa initiativ ställs dock ofta inför juridiska eller ekonomiska utmaningar eftersom de är informellt och icke-kommersiellt utformade, något som inte går väl ihop med stränga bestämmelser gällande

passagerartransport.

Möjliga lösningar för att stötta gräsrotsinitiativ inkluderar:

- Skapa flera juridiska möjligheter att generera vinst eller täcka kostnaderna för medborgarbusar,
- Skapa möjligheter att dela resurser och kunskap med befintliga transportbolag,
- Stötta dem genom ekonomiskt stöd, resurser och information från lokala myndigheter,
- Lätta på reglerna vad gäller kollektivtrafiklicenser för små och icke-kommersiella bussupplägg på landsbygden,
- Skapa fler juridiska möjligheter att tillhandahålla innovativa mobilitetslösningar.

Medborgarinitiativ är ofta en bra utgångspunkt för att ge nytt liv åt landsbygdsområden.



Källa: Rafelia Kurniawan/Unsplash.

De är billigare än vanlig kollektivtrafik eftersom chaufförerna arbetar frivilligt. Samtidigt förlitar sig inte den offentliga sektorn enbart på volontärer eftersom det är svårt att tillhandahålla tillförlitlig service om förarna till exempel blir sjuka eller helt enkelt för gamla för att köra. Det är viktigt att komma ihåg att kollektivtrafik är ett myndighetsuppdrag, så man bör fortfarande eftersträva att återupprätta kollektivtrafiksystemet.

5. Kombinera resor för att spara resurser

Ett annat alternativ är att minska mobilitetskostnaderna på landsbygden genom att kombinera olika transportmedel. Till exempel så kan befintlig kollektivtrafik användas för godstransport, vilket även kan innefatta bussar till mer avlägsna områden. På samma sätt kan även leveranstjänster och liknande transporter användas för att transportera passagerare. Inget av detta är dock möjligt om det inte finns en gedigen juridisk grund att stå på vad gäller att kombinera gods- och passagerartransport.

Många av länderna runt om i Östersjöregionen har stränga bestämmelser för passagerartransport som förbjuder kombination av olika typer av transporter. Detta gör det svårt att komma igång med initiativ som innefattar kombinerad transport eftersom de sällan uppfyller de juridiska kraven för transporttillstånd. I praktiken innebär detta att tjänsterna inte får erbjudas mot betalning, så det finns inget ekonomiskt incitament för den som tillhandahåller tjänsterna. En annan begränsande faktor är att det i vissa länder krävs att en viss passagerarförsäkring tecknas.

Kommersiell frakt av livsmedel på kollektivtrafikfordon begränsas i huvudsak av hygienlagar. Även upphandlingslagstiftningen kan ofta begränsa i vilken utsträckning offentliga medel får användas för sådan verksamhet. Ledningen för MAMBA-pilotprojektet i Trelleborg, där man försökte använda skolbussar för andra utflykter, fick tänka om när man stötte på detta hinder.

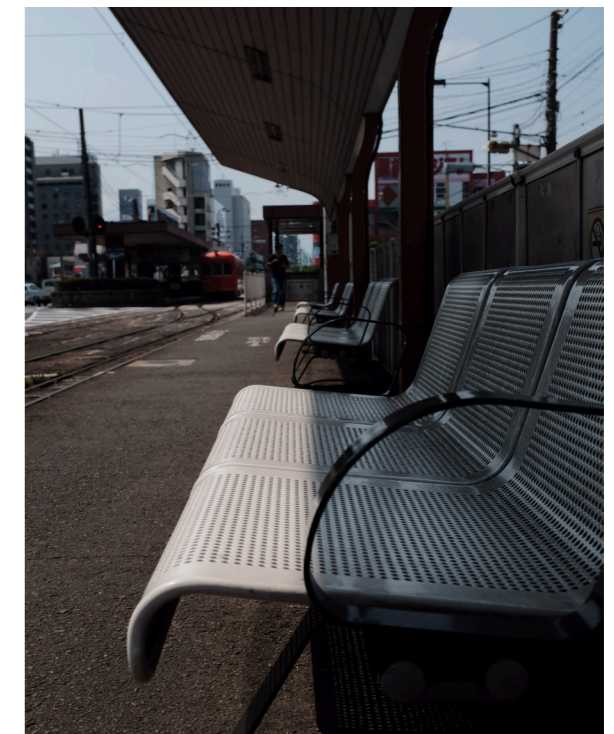
Möjliga lösningar som tillgängliggör kombinerade mobilitetsalternativ inkluderar:

- Skapa juridiska incitament för tjänsteleverantörer att transportera passagerare, t.ex. skattesänkningar eller ersättning,
- Tillåt småskaliga kommersiella tjänster att täcka sina utgifter utan att behöva ett tillstånd för passagerartransport,
- Skapa juridiska alternativ för kommersiella tjänster som vill införskaffa passagerartransporttillstånd för andra transportmedel.

6. Etablera förutsättningar som garanterar mobilitet

I flera länder i Östersjöregionen finns det lagstiftningar som tydligt fastställer att kollektivtrafik också fyller en samhällsfunktion, och att passagerartransport ska finnas tillgänglig i glesbefolkade områden och längs rutter där detta inte vore möjligt till rimliga priser i en konkurrensutsatt situation. Detta kallas statens allmänna trafikplikt.

För att fullfölja denna plikt bör det första steget vara att utveckla en miniminivå av garanterad kollektivtrafik för att tillgodose befolkningens



Källa: Mak/Unsplash.



Källa: Manki Kim/Unsplash.

gens växande mobilitetsbehov. Detta kan baseras på den faktiska kollektivtrafikefterfrågan, i vilken utsträckning och hur ofta tjänsterna behövs på linjenätet, tjänstens omfattning och kvalitet och hur ekonomiskt gångbart transportsystemet är, vilket i sin tur kan baseras på ekonomisk prestanda och passagerarflöde.

För att säkerställa att tjänsten upplevs som stabil är det viktigt att den erbjuds dagligen. Transport bör åtminstone vara tillgänglig på arbetsdagar eller vara tillräckligt flexibel för att kunna anpassas till befolkningens behov. Tjänsten bör till exempel anpassas till en genomsnittlig arbetstidagares arbetstider och dagar och kunna anpassas efter arbetstidsförändringar. På EU-nivå har man lagt fram ytterligare kriterier utöver Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 för att säkerställa en gemensam förståelse för kriteriet och att detta ska utgöra miniminivå för garan-

terad mobilitet i EU.

Eftersom staten har ansvaret för att tillhandahålla kollektivtrafik skulle nästa steg kunna vara att etablera en helt garanterad mobilitetstjänst. I tätorter kan tillgång till kollektivtrafik under dygnets alla timmar uppfattas som vardagsmat. Men folk på landsbygden har inte tillgång till samma kollektivtrafikutbud. Därför måste vi komma på nya sätt att skapa en jämlik tillgång till mobilitet – både på landsbygden och i städerna. ToD och bilpooler är lösningar som använder sig av mindre fordon; de kan komma att spela en viktig roll för att uppnå det här målet och bör därför integreras i kollektivtrafiksystemet och få tillgång till offentliga medel.

7. Gör mobilitetsrelaterade upphandlingar lättare i glesbygdssområden

Landsbygds mobilitetslösningar runtom i Östersjöregionen finansieras generellt genom

offentliga medel, vilket kräver upphandling av tjänsteleverantörer. Syftet bakom regelverket för offentliga upphandlingar är att garantera en öppen och transparent process, fri konkurrens mellan leverantörer, jämlik och rättvis behandling, samt effektiv användning av de upphandlande myndigheternas medel. Inom upphandlingsområdet står det dock alltmer klart att den faktiska processen sällan uppnår dessa mål. Resurser läggs på att organisera förfarandet, men intresset från leverantörernas sida är ofta lågt, framförallt i mindre lönsamma landsbygdsområden. Något som också måste belysas är att leverantörerna i glesbygdssområden vanligtvis måste lägga stora summor på att förbereda upphandlingen, samt att man ibland måste ta in fler specialister för att upprätta den dokumentation som krävs.

Ett nytt ramverk för offentlig upphandling behövs. Detta skulle förbättra processen för både leverantörer och kunder. Upphandlingströsklar för statliga och kommunala tjänster måste sänkas eller tas bort så att mobilitetslösningar (som nu kräver upphandling) kan göras tillgängliga på landsbygden. Ett sätt att säkerställa konkurrens och transparens, minska offentliga och kommunala utgifter samt stödja effektiv resursanvändning är att utgå från Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG för ett förenklat prisjämförelseförfarande (offert), vilket skulle innebära att anbudsförfrågningar skulle skickas ut till minst två eller tre möjliga leverantörer.



Källa: Nazar Sharafutdinov/Unsplash.



Källa: Chapman Chow/Unsplash.

Detta skulle säkerställa konkurrens och effektiv resursanvändning samtidigt som det lätta den administrativa bördan för leverantörerna (utan att konkurrensinslagen skulle gå förlorade).

8. Experimentera med innovativa lösningar

I många av länderna i Östersjöregionen är möjligheterna att pröva innovativa mobilitetslösningar begränsade på grund av stränga passagerartransportlagstiftningar. Transportsektorn i sig är hårt reglerad. Nationella, regionala, lokala och privata bestämmelser tillämpas parallellt med EU-lagstiftning. Samtidigt kan lagförändringar vara en utdragen process, vilket försämrar möjligheterna att snabbt möta medborgarnas behov.

Ofta måste en ny tjänst integreras med fördefinierade transporttyper (bussar, taxi, biluthyrning) och det finns regler kopplade till samtliga dessa klassifikationer som definierar inom vilka gränser lösningen måste verka. Detta kan orsaka problem för nyare lösningar, till exempel ToD-lösningar. Om de inte passar in på kriterierna för en annan mobilitetstyp så tillåts de inte erbjuda passagerartransporttjänster.

Möjliga sätt att uppmuntra experiment med innovativa lösningar inkluderar:

- Alternativ för att pröva nya lösningar genom experimentklausuler i lagstiftningen,
- Planerings- och kontrollverktyg för kommuner att använda när de har att göra med privata, innovativa mobilitetslösningar för att se till att de inte utgör ett hot mot det befintliga kollektivtrafiksystemet,
- Alternativ för att integrera experimentella mobilitetsklasser i trafik och regelverk när de visat sig användbara.

9. Kör digitalt

De mobilitetscenter som upprättats som en del av MAMBA-projektet är plattformar som ger lokalbefolkningar en överblick över de tillgängliga mobilitetstjänsterna. I vissa fall kan de även användas till att beställa ToD-tjänster eller samåkn-

ingsturer vid behov. I Vejle och södra Danmark, samt i den östfinska regionen Joensuu har man tagit fram användarvänliga mobilappar. Dessa digitala mobilitetscenter har gjort det möjligt att integrera befintliga mobilitetslösningar på en samlad plattform, samt gjort det lättare att hitta överskådlig information om de olika alternativen.

Beslutsfattare bör definitivt stödja upprättandet av nya integrerade mobilitetsplattformar eftersom de kan underlätta utvecklingen av flexibla, effektiva och klimatvänliga mobilitetslösningar. Finska lagstiftare har redan tagit steg mot att definiera bestämmelskyldigheter för alla mobilitetstjänsteleverantörer. Som minimikrav bör de lämna ut viktiga data såsom information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser, tillgång och tillgänglighet. Denna data måste finnas tillgänglig för alla i ett öppet gränssnittsinformationssystem som i sig bör vara i ett standardiserat och lättredigerat IKT-läsligt format. Sådan information kan fungera som utgångspunkt för utvecklingen av en nationell mobilitetsplattform som även kan innehålla ett bokningssystem. I ett senare skede skulle detta system kunna fungera som ett MaaS-system ("Mobility as a Service", eller rörlighet som tjänst) om det skulle bli möjligt att boka hela resan och använda en kombination av olika mobilitetstjänster, såsom buss, tåg eller hyrcykel.

I Finland har man också lagt till interoperabilitet mellan biljett- och betalningssystem som ett kriterium i offentliga upphandlingsförfaranden. Det finska parlamentet har i och med detta satt in ett krav på öppna gränssnitt direkt kopplat till ekonomiska konsekvenser.

Möjliga sätt att stötta digitaliseringen av mobilitetserbudanden inkluderar:

- Förbättrad lagstiftning kring mobilitetsplattformar med Finland som det bästa praktiska exemplet,
- Utfärda allmänna tekniska krav på öppna gränssnitt,
- Bygg en nationell mobilitetsplattform och utveckla i framtiden ett MaaS-system,
- Reglera databaserade mobilitetstjänster som en del av passagerartransportlagstiftningen.



Källa: Clay Banks/Unsplash.

Lärdomar från MAMBA-projekten

Utveckla långsiktiga mobilitetsplaneringsverktyg.

Obligatoriska mobilitetsplaneringsprogram bör etableras för personer som bor i glesbefolkade områden för att garantera deras mobilitet

Förbättra socialt inkluderande och tillgång till tjänster. Personer med funktionsvariationer och pensionärer bör vara delaktiga i planeringsarbetet för nya mobilitetslösningar. Landsbygdsområden kan också tjäna på nya sociala tjänster.

Testa innovativa lösningar med mindre fordon.

Det är värt att utforska möjligheten att använda mindre fordon och olika mobilitetslösningar för att minska risken att bussar körs tomma, samt för att se till att tjänsterna baseras på efterfrågan. Om ett flexibelt tillvägagångssätt tas i bruk i glesbefolkade områden ger detta en möjlighet att säkerställa tillgång där det annars inte skulle finnas någon service överhuvudtaget.

Stötta gräsrotsinitiativ. Gräsrotsinitiativ kan vara första steget mot att återuppliva kollektivtrafikförbindelser eller göra nya sociala tjänster tillgängliga i landsbygdsområden. Se till att volontärerna har tillgång till information, rådgivning och resurser, men kom ihåg att det är staten som har det grundläggande ansvaret för kollektivtrafiken.

Kombinera resor för att spara resurser. Använd de få resurser som finns på ett effektivt sätt: hitta sätt att kombinera gods- och persontransport – och skapa juridiska lösningar som möjliggör detta!

Etablera förutsättningar som garanterar mobilitet. Ett viktigt steg mot att säkerställa att levnadsstandarden i stads- och landsbygdsområden

är lika god är att ge nytt liv åt kollektivtrafikförbindelserna till landsbygden, samt utveckla ett ramverk för att avgöra var man ska lägga mininivån för lokal kollektivtrafiktjänster.

Gör mobilitetsrelaterade upphandlingar lättare i glesbygdsområden. För att spara resurser och minska den administrativa bördan för leverantörerna bör upphandlingsprocesser på landsbygden (där få konkurrerande leverantörer deltar) förenklas till en prisjämförelse (offert) där anbudsfrågan skulle skickas ut till minst två eller tre möjliga leverantörer

Ta risker och kom på innovativa lösningar. Experimentklausuler i kollektivtrafiklagstiftningen kan öppna upp möjligheter att fritt utforska nya idéer inom ramarna för den rådande lagstiftningen.

Kör digitalt. Hitta sätt att förmedla information till medborgarna, kombinera existerande mobilitetserbjudanden med varandra och gör det lättare att köpa biljetter till dem. Digitala appar kan också spela en avgörande roll i upprättandet av MaaS-system och ToD-inslag.

Samarbeta. Frågan om landsbygds mobilitet och att det råder brist på tillgång till tjänster är något som borde behandlas av folkvalda på nationell, regional och lokal nivå, men även av ideella organisationer, chefsstrateger och den privata sektorn. Därför bör de format och strukturer som krävs för att behandla frågan etableras, samtidigt som en samarbetskultur bör uppmuntras.

Dela med dig av dina lärdomar. Eftersom det är viktigt att vi stöttar varandra och delar med oss av våra kunskaper och erfarenheter gällande nya mobilitetslösningar på landsbygden har vi upprättat en databas på: <https://www.mambaproject.eu/database/>.



Källa: Raitis Lapans.

MAMBA

Detta dokument är den officiella publiceringen O5.4 från MAMBA (Maximising Mobility and Accessibility of Services in Regions Affected by Demographic Change, eller "Mobilitets- och tillgänglighetsmaximering i regioner som påverkas av befolkningsförändringar). MAMBA är ett transnationellt samarbetsprojekt som delfinansieras av EU (Europeiska regionala utvecklingsfonden under Östersjöprogrammet för perioden 2014-2020). Endast skriftens författare ansvarar för dess innehåll och den kan inte på något sätt tolkas som en återspeglning av EU:s, den behöriga myndighetens eller det gemensamma sekretariatets för Östersjöprogrammet för perioden 2014-2020 åsikter. Mer information: <https://www.mambaproject.eu/>

Ledande partner/projektledning:

Diakonin i Schleswig-Holstein
Doris Scheer: scheer@diakonie-sh.de
Nicole Rönnspieß: roennspiess@diakonie-sh.de

REM Consult

Hakan Uraz: uraz@rem-consult.eu
Jakob Marcks: marcks@rem-consult.eu

Om detta vägledningsdokument:

Dessa riktlinjer är baserade på de pilotåtgärder som togs under MAMBA-projektet, inklusive juridiska, ekonomiska och sociokulturella analyser. Detta dokument ska fungera som stöd åt beslutsfattare, statliga ministerier, transporttjänsteleverantörer och kommuner i deras arbete med mobilitetslösningar på landsbygden, samt uppmuntra intressenter till att tänka mer öppet kring alternativa transportlösningar och kring att bygga ut sina befintliga tjänster.

Författare:

Vizma Bahareva, lettiska vägtransportförvaltningen (RTD)
Elias Eickelmann, Institute for Climate, Energy and Mobility (IKEM)
Julien Grunfelder, Nordregio

Medarbetare/granskare:

Madars Ūdris, lettiska vägtransportförvaltningen (RTD)
Hakan Uraz, Jakob Marcks, REM Consult

Omslagsbild:

Clay Banks/Unsplash

Design:

Agnes Stenqvist Design

