

MOBILITET ÅT ALLA PÅ LANDS- BYGDEN

Inspirerande lösningar från MAMBA

MOBILITET ÅT ALLA PÅ LANDS- BYGDEN

Inspirerande lösningar från MAMBA

Av Julia Dick, Ralf Brand, Kristin Tovaas, Rupprecht Consult GmbH

**Mobilitet åt alla på landsbygden:
Inspirerande lösningar från MAMBA**

ISBN Digital PDF: 978-91-87295-28-7
ISBN PRINT: 978-91-87295-29-4

Referenser: Dick, J., Brand, R., Tovaas, K. (2020).
Mobilitet åt alla på landsbygden: Inspirerande lösningar
från MAMBA. Stockholm: Nordregio.

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

Författare som bidragit: Sandra Brigsä (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)

Delar av detta dokument är baserat på MAMBA:s
"förstudier" som tagits fram av Nordregio (Pre-study
on socio-cultural determinants of innovative rural mo-
bility solutions), IKEM (Institute for Climate Protection,
Energy and Mobility; Pre-study on legal determinants
of innovative rural mobility solutions), Vidzeme Univer-
sity of Applied Sciences (Pre-study on socio-economic
determinants of rural mobility solutions) och Kiel
University of Applied Sciences (Pre-study on Mobility
Centre models). Alla dessa fyra dokument finns att
ladda ner på www.mambaproject.eu/products

Författare som bidragit (i bokstavsordning) Tanja
Aronsen, Maciej Bereda, Sandra Brigsä, Aleksandra
Chrystowska-O'Shea, Sylwia Hudziec, Pasi Lammin-
luoto, Jani Palomäki, Marianne Pedersen, Sami Perälä,
Christoffer Pettersson-Hernestig, Anna Plichta-
Kotas, Līga Puriņa-Purīte, Nicole Rönnspeiß, Annika
Schmiedek-Inselmann, Beatrice Siemons, Päivi Tuisku,
Hakan Uraz, Sanna Valkosalu, Jasmin Weissbrodt.

Granskare: Doris Scheer, Diaconie of Schleswig Hol-
stein; Hakan Uraz and Jakob Marcks, REM Consult

Korrekturläsning: Tam McTurk, Citadel Translations

Layout: Agnes Stenqvist Design

Omsladsbild: Charles Lamb/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..

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](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode).

Kontakt:

Diaconie of Schleswig Holstein
(Lead Partner of MAMBA),
Nicole Rönnspeiß: roennspiess@diakonie-sh.de
www.mambaproject.eu

MAMBA – Maximising Mobility and Accessibility in Regions Affected by Demographic Change är ett projekt
som finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden under programmet Interreg Baltic Sea Region
2014–2020. Innehållet i rapporten återspeglar författarens / partners åsikter och EU-kommissionen och
förvaltningsmyndigheten / det gemensamma sekretariatet är inte ansvariga för någon användning som kan göras av
informationen i den. Alla bilder är upphovsrättskyddat och tillhör respektive ägare.

Innehåll

Välkommen	6
Förord	7
1. Introduktion	8
2. Accepterade utmaningar: Att förstå möjligheterna som uppdragas när mobilitetstillgängligheten förbättras på landsbygden	10
3. Tänk på din lokala kontext!	14
3.1. Använd resurserna du redan har tillgång till	14
3.2. Bygg vidare på etablerade strukturer	15
3.3. Tänk på lagstiftningen!	16
4. Låt dig inspireras av dessa innovativa mobilitetslösningar!	18
4.1. Digitalt mobilitetscenter i Norra Karelen, Finland	18
4.2. Tjänst för transport på beställning i Vidzemeregionen, Lettland	21
4.3. Mobilitetslösningar i Bielsko, Polen	26
4.3.1. "Transport-on-Demand"-tjänst i Bielsko, Polen	27
4.3.2. Icke-kommersiell transport pool i Bielsko-Biała, Poland	29
4.4. Gemensamt bilägande och mobilitetscenter på landsbygden i Cuxhaven, Tyskland	30
4.5. "Transport-on-Demand"-systemet "ALFA" och interaktiv karta i Plön, Tyskland	35
4.6. Kreativa mobilitets- och tillgänglighetslösningar i Trelleborg, Sverige	38
4.6.1. Mobilitetsdiskussionsplattform	38
4.6.2. Kontorskafé och digitalt mobilitetscenter	41
4.6.3. Busstransport för äldre	42
4.7. Samåkningsapplikation i Vejle, Danmark	45
4.8. "Tjänst-till-folk"-tillgänglighetslösning i Hallig Hooge, Tyskland	48
4.9. Regionstyrningsgrupp för mobilitetstjänster i Södra Österbotten, Finland	52
5. Slutsats	55
Mer information och endnot	58
Figur:	
Figur 1: Cirkel av minskande landsbygdsområden.	11
Figur 2: Schematisk framställning av South Ostrobothnian Mobility Center-modellen.	53

Välkommen

Detta dokument presenterar de innovativa mobilitetslösningar som utvecklats och genomförts inom ramarna för MAMBA-projektet. Alla dessa projekt är olika eftersom de tar vara på de unika möjligheter och förutsättningar som finns i just deras regionen. Detta har lett till att varje insats är en unik berättelse som berättas i detta dokument. Dessa upplevelser presenteras på olika sätt och speglar alla de som faktiskt gjorde jobbet med att främja förbättrad mobilitet och tillgänglighet på landsbygden. På så vis tar denna skrift avsiktligt med läsaren på en resa genom olika MAMBA-

lösningar, där lokala guider delar med sig av sina erfarenheter, pratar om en rad utmaningar de stötte på, introducerar andra medlemmar i deras allianser och presenterar lösningarna de hittade. Vi vill framföra ett hjärtligt tack till alla som bidragit till denna viktiga skrift. Vi hoppas att detta kan inspirera andra som vill uppnå liknande mål. Det vill säga personer som vill förbättra mobilitetssituationen på sin landsbygd genom nya samarbetspartners, genom intelligenta idéer och genom en stor mängd engagemang som ska gagna alla som bor på de vackra landsbygderna runtom i Europa.

Förord

Som MAMBA:s ledande partner är vi övertygade: för att skapa en stark, hållbar samhällssammanhållning krävs ett socialt Europa där alla kan delta på rättvisa grunder, framför allt de grupper som missgynnas! Lika tillgång till essentiella tjänster är en av samhällsetiska principer som ligger till grund för vår verksamhet. Mobilitet och tillgång till tjänster är helt avgörande faktorer för att detta mål ska kunna uppnås, vilket gör dem till områdesöverskridande frågor som behandlas av alla våra team här på diakonin i Schleswig Holstein, där alla relevanta socialarbetsområden finns representerade. Just därför är vi stolta över att ha lett MAMBA:s konsortium på vår gemensamma resa under de tre senaste åren.

Vi måste sluta förlita oss på konventionella transportformer för att lösa alla sorters mobilitetsproblem, framförallt i glesbygdsregioner med demografiska utmaningar såsom avfolkning och en befolkning som blir allt äldre. Därför måste vi tänka kreativt och hitta nya metoder för att säkerställa att alla har tillgång till det de behöver. Till exempel så har nya framsteg inom delningskoncept och kommunikationsteknik potentialen att skapa bättre tillgänglighet i landsbygdsområden. Det finns också lovande fall där vissa tjänster kommer till folket istället för att folk ska resa en och en till affären, banken, läkarmottagningen osv. Projekt som MAMBA spelar en avgörande roll i detta sammanhang eftersom de utforskar nya områden, testar innovativa lösningar och tar risker, vilket gör att de kan ge tydlig och konkret nytta till människor oavsett var de bor. Projekten skapar sedan i sin tur socioekonomisk delaktighet, bättre förutsättningar för alla och en balanserad utveckling i en större region.

MAMBA har konkret genomfört mer än ett dussin projekt i glesbebyggda och ibland väldigt avlägsna områden i sex länder runt om i Östersjöregionen. Vissa av dessa hamnar i kategorin "folk-till-tjänst" medan andra räknas som "tjänst-till-folk". Dessutom har man etablerat så kallade mobilitetscenter, både digitalt och fysiskt, för att samla och integrera information och tjänster kopplade till olika transportmedel, detta för att ge folk bättre tillgång till mobilitet och sociala varor. Alla MAMBA-områden står inför

typiska utmaningar, men de har också tillgång till specifika resurser såsom engagerade samhällen, nära sammansvetsade sociala nätverk osv. Det är därför viktigt att erfarenheter från MAMBA-projekt delas med människor i andra regioner runt om i Europa med motivation att förbättra situationen i sina landsbygdssamhällen.

Denna skrift fyller exakt detta syfte: Den är slutprodukten av det transnationella samarbetet mellan 16 MAMBA-partners från olika länder, som arbetat tillsammans för att genomföra de bästa möjliga förslagen på en lokal nivå genom att arbeta tillsammans och dra lärdomar av varandra. Nu när deras resa nått ett stopp på vägen tar de ett steg tillbaka för att självkritiskt reflektera över det som gick bra, det som kunde blivit bättre och de rekommendationer de kan ge andra som tar sig an liknande utmaningar. Att dela med sig av dessa kunskaper är ett tydligt exempel på samarbete över gränserna. Det är ett sätt växa tillsammans i ett EU under ständig utveckling, det skapar regional sammanhållning och förbättrar således folks liv på en lokal nivå.

Denna skrift är en av MAMBA:s "flaggskepp" jämte **EN GUIDE TILL MOBILITETSLÖSNINGSSAMARBETEN PÅ LANDSBYGDEN, POLICYREKOMMENDATIONER och DATABAS ÖVER INNOVATIVA MOBILITETSLÖSNINGAR**. Tillsammans bidrar de med värdefull inspiration och praktiska råd till aktörer (medborgare, tjänsteförmedlare, myndigheter, företag osv.) som vill göra något positivt för sina samhällen. Med andra ord ansluter MAMBA och alla som drar inspiration från det diakonin i Schleswig-Holstein i dess målsättning att hjälpa den sociala utvecklingen i de delar av EU som stått lite åt sidan. Jag är tacksam för alla de som delar detta mål: kavla upp ärmarna och kör igång!



Heiko Naß

Heiko Naß,
Statspastor i diakonin i
Schleswig-Holstein

1. Introduktion

Vad är MAMBA?

MAMBA står för "Maximising Mobility and Accessibility of Services in Regions Affected by Demographic Change", eller "Mobilitets- och tillgänglighetsmaximerande i regioner som påverkas av befolkningsförändringar". Det är ett europeiskt "Interreg"-projekt vars mål är att förbättra livskvaliteten i glesbygdsområden runt om i Östersjöregionen genom innovativa mobilitets- och tillgänglighetslösningar.

Vid första anblick kan utsikterna för dessa områden verka dystra. Vissa förlopp (t.ex. en åldrande befolkning, avbefolkning, ekonomiska problem, ansträngda kommunbudgetar osv.) har gjort att flera europeiska glesbygdsregioner är på väg mot en "nedåtspirals", en ständig cykel (eller cirkel) som har en negativ inverkan på livskvaliteten för de som bor på landsbygden. Om vi tittar närmare ser vi dock att det finns stora mängder dold potential som bara väntar på att nyttjas för att skapa lösningar. Detta inkluderar starka sociala nätverk, kreativitet, resurser, en kollektiv känsla av givmildhet, och de olika infrastrukturer som redan ägs av lokala invånare och/eller den offentliga sektorn. MAMBA visar hur små insatser kan leda till äkta och effektiv förändring, samt motverka denna (onda) cirkel.

Vi hoppas att vi kommer väcka ditt intresse



Källa: Anete Gluha, Mazsalaca municipality.

och bjuder således nu in dig att lära dig mer om MAMBA:s idéer och lyckade lokala projekt (men också svårigheterna vi stött på och hur vi hanterat dem). Detta och mycket mer finns att läsa i detta dokument, som vi stolt kallar "Mobilitet åt alla på landsbygden".

Så gör MAMBA det bättre att bo på landsbygden

MAMBA främjar hållbara mobilitetslösningar på landsbygderna i Östersjöregionen, och gör tjänsteanvändarna delaktiga i processen. Två huvudprinciper används:

- **Folk-till-tjänst:** detta betyder att man ger människor bättre tillgång till vissa tjänster (butiker, banker, bibliotek, läkare osv.).
- **Tjänst-till-folk:** detta betyder att parter som tillhandahåller vissa tjänster istället kommer till folket – eller åtminstone till en närliggande plats, såsom byns samlingsplats.

Under tre år har projektet försökt besvara frågorna:

- 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.

Med ett konsortium bestående av 15 samarbetspartners från sex länder undersökte MAMBA dessa frågor och presenterade möjliga lösningar. Detta konsortium tog sedan fram mer än ett dussin mobilitetslösningar tillsammans med lokala intressenter i glesbygdsområden, småstäder och byar runt om i Östersjöregionen. I vissa fall ställdes även dessa uppfinningar inför unika utmaningar, alltifrån ekonomiska, sociokulturella, organisa-



Källa: Janis Bikse.

toriska, politiska eller juridiska. Men genom mod, påhittighet och flexibilitet lyckades man ta sig förbi de flesta hindren. MAMBA var till exempel med och lanserade den första "Transport-on-Demand"-tjänsten i Lettland, en process som krävde mycket pionjärbete (s. 24). På Hallig Hooge, en avlägsen tysk ö i Nordsjön med blotta 100 invånare förbättrade vi tillgången på social rådgivning med hjälp av digitala medel, vilket minskade transportbehoven och förbättrade öbornas livskvalitet (s.56). I övre Schlesien i Polen anslöt MAMBA avlägsna byar till närliggande städer genom nya, transporttjänster baserat på efterfrågan (s.31), och vi har testat hur kontorscafé på landsbygden i södra Sverige kan minska antalet långa pendlingar och bygga upp lokal samhörighet. Detta projekt nominerades till "Municipal Innovation Prize of the year" 2020 (s.44). Det här är bara några exempel på MAMBA-initiativ.

Mer inspiration från dessa och andra fall finns att hämta i fallstudierna i denna skrift. Kapitel 2 belyser de utmaningar som innovativa mobilitetslösningar kan ställas inför på landsbygden, men också de möjligheter som bjuds. I Kapitel 3 illustreras och förklaras diverse faktorer som kan spela roll vid implementering av innovativa mobilitetslösningar. Dessa inkluderar ekonomiska, juridiska och bemanningsrelaterade överväganden. Nyckelavsnittet i denna skrift är Kapitel 4, där vi pre-

senterar de MAMBA-projekt som implementerats i olika landsbygdsregioner runtom i Östersjöregionen. Allt det vi lärt oss av alla dessa projekt sammanfattas i Kapitel 5, men titeln "Lärdomar".

Om dessa innovativa mobilitetslösningar väcker ditt intresse och motiverar dig till att ta konkreta steg kommer här några andra skrifter vi rekommenderar:

(1) "En guide till kollaborativa mobilitetslösningar på landsbygden". Detta är ytterligare en flaggskeppspublicering från MAMBA-projektet. Den innehåller rådgivning uppdelad i olika steg för hur man planerar och implementerar innovativa mobilitetslösningar. Den finns att hämta på MAMBA:s hemsida: www.mambaproject.eu

(2) MAMBA:s databas över innovativa mobilitetslösningar. Den innehåller ett stort antal exempel från Östersjöregionen och andra områden, förklaringar av god praxis, inspiration och operatörernas kontaktinformation: www.mambaproject.eu/database

(3) Ett vägledande dokument för politiskt beslutsfattande, vilket ger beslutsfattare som avser att verka för juridiska eller politiska förändringar flera infallsvinklar för att ta upp förbättrad mobilitet och tjänstetillgänglighet på landsbygden. Även denna finns att läsa på MAMBA:s hemsida: www.mambaproject.eu.

2. Accepterade utmaningar: Att förstå möjligheterna som uppdagas när mobilitets-tillgängligheten förbättras på landsbygden

Utmaningarna

Landsbygden kännetecknas ofta av stora avstånd och låg befolkningstäthet. Detta gör det svårt och dyrt att hålla igång traditionell kollektivtrafik och att erbjuda samhällstjänster. Samtidigt är tillräckliga transportmöjligheter och samhällstjänster extremt viktiga för gles bebyggda regioner eftersom:

- Tillgång till transport är en viktig faktor för att stötta landsbygdsregionernas konkurrenskraft, hållbarhet och attraktionsvärde. Detta uppnås genom att ge både lokala invånare och potentiella besökare tillgång till nyckeltjänster, såsom anställning, utbildning, sjukvård och andra fritidsaktiviteter.
- Tillgång till tjänster är minst lika viktigt. Dålig tillgänglighet för tjänster är en av de faktorer som leder till att många glesbygdsregioner marginaliseras och utesluts. Detta kan leda både till en minskad ekonomisk aktivitet och potential, samt till försämrad socioekonomisk prestanda.

Det är viktigt att förbättra både mobiliteten och tjänstetillgängligheten i landsbygdsområden för att möta de utmaningar som de här regionerna står inför. Dessa är viktiga faktorer för att bryta den "nedåtspiral" som många landsbygdsområden befinner sig i (se Figur 1).

Glesbygdsområden hamnar i en nedåtspiral när befolkningen, och särskilt antalet arbetande skattebetalare, faller under en kritisk massa. Att delar av befolkningen flyttar därifrån eller blir äldre kan leda till att befolkningmängden faller under en kritisk nivå, eftersom dessa områden redan låg invånartäthet. I dessa lägen stiger kostnaden

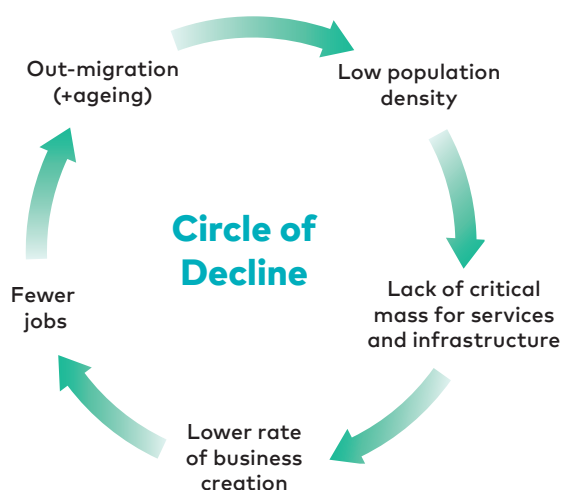
per capita som den offentliga sektorn måste betala för att tillhandahålla dessa tjänster, vilket gör det svårare att underhålla och utveckla dem. Detta leder också till att det blir svårare för dessa områden att både locka till sig och sedan behålla företag, då dessa istället flyttar till mer ekonomiskt gångbara områden där det finns fler potentiella kunder och anställda. Detta leder i sin tur till att det finns färre jobb i området vilket tvingar fler att flytta därifrån för att hitta arbete och utbildningsmöjligheter.



Källa: Janis Bikse.



Källa: Andris Lapans.



Figur 1: Nedåtspiralen i landsbygdsområden. Källa: OECD, 2010

På så vis växer sig nedåtspiralen allt starkare, där den offentliga sektorn får färre och färre resurser att använda på att ge folk tillgång till mobilitet och samhällstjänster. För många landsbygdsområden innebär detta att de offentliga myndigheterna tvingas "skala ner" mängden kollektivtrafik och sociala tjänster, ibland till den grad att de tas bort helt och hållet. Situationen kan bli ännu värre när en krympande och åldrande befolkning leder till färre kollektivtrafikanvändare, samtidigt som en större del människor behöver speciella transporttjänster, såsom skjuts till sjukhuset och färdtjänst. Invånarna i dessa områden har inget annat val än att köpa egna bilar (om de har fysisk och ekonomisk möjlighet) så att de kan upprätthålla sin livsstil och delta i samhället fullt ut. När alla dessa faktorer läggs ihop ser vi hur medborgarnas livskvalitet störttycker.

Möjligheterna

Att hitta innovativa sätt att förbättra tillgången på mobilitet och sociala tjänster i områden som fastnat i en nedåtspiral kan vara en av nycklarna till att bryta sig ur den. Landsbygdsområden med nedåtgående trender kräver innovativa mobilitetslösningar som tar hänsyn till de strukturella ekonomiska och demografiska förändringarna i området. Huvudmålet är att förbättra tillgängligheten och tillgodo se den kvarvarande befolkningens mobilitetsbehov och således höja deras livskvalitet. På kort sikt gör detta området mer attraktivt att bo i och minskar den sociala isoleringen. På lång sikt kan det leda till att nedåtspiralen bryts genom att attrahera fler människor och företag, vilket förbättrar områdets ekonomiska slagkraftighet.

Landsbygdsområden har andra behov och kräver andra resurser än stadsområden. Detta betyder att lösningar som fungerar i stadsområden och stadsnära områden inte helt enkelt kan flyttas ut till landsbygden. Men måste jakten på bättre tillgång till mobilitet och tjänster på landsbygden vara en uppförsbacke? Vi anser att så inte behöver fara fallet. Faktum är att landsbygden har utmärkta förutsättningar för att den offentliga sektorn och gräsrotsaktörer tillsammans ska kunna utveckla och implementera fungerande mobilitetslösningar. Samarbeten mellan privata och frivilliga aktörer och den offentliga sektorn leder till innovation, bättre social sammanhållning och en ägandekänsla kopplad till lösningarna. Men för att kunna dra nytta av dessa fördelar måste man tänka "utanför ramarna", avvika från etablerade mönster och konventionella protokoll, roller och ansvar som annars brukar leda till en mur mellan den offentliga sektorn och gräsrotterna. Nyckeln är att antingen montera ner



Källa: Johanna Feuk Westhoff, MAMBA projekt.

muren eller hitta sätt att öppna fönster mellan de olika deltagarna. Ett sätt är att hitta effektiva sätt att mobilisera de olika aktörernas befintliga resurser så att de tillsammans kan uppnå ett gemensamt mål. Detta kräver att den offentliga sektorn är villig att agera samarbetspartner som arbetar på samma nivå som de andra parterna, och att den kan fungera som en möjliggörare i mobilitetslösningssamarbetet.

Landsbygden bjuder på många möjligheter att på ett effektivt sätt nyttja befintliga sociala nätverk, resurser och kollektivtrafikinfrastruktur till låga kostnader och på ett sätt om kan vara av stort värde för lokalbefolkningen. Trots den lägre befolkningstätheten har landsbygdsorter ofta sammansvetsade sociala nätverk och större tilltro till sina grannar. Detta är på sätt och vis onyttjat socialt kapital som väntar på att mobiliseras för mobilitetslösningssamarbeten. Projekt som utvecklats i denna anda, och som visat sig väl anpassade till landsbygdsinvånarnas behov, att de fokuserar på "sista-sträckan"-lösningar och

personanpassad transport, inklusive flexibla tjänster som också kan beställas vid behov, gemensamt bilägande, samåkning och elcyklar.

MAMBA lösningarna

MAMBA:s samarbetspartners har accepterat dessa utmaningar, de försöker bryta nedåtspiralen genom att tillsammans utveckla och implementera innovativa mobilitetslösningar. Det 36 månader långa projektet gav den tid som krävs för att utveckla, förhandla, implementera och testa nya mobilitetslösningar, samt bedöma deras effektivitet och hållbarhet. Denna tidslucka gav oss en chans att noggrant granska de förändringar som skett gällande hur invånarna förflyttar sig i MAMBA-projektområden samtidigt som sociala, kulturella och ekonomiska faktorer tas med i beräkningarna.

Denna skrift beskriver de insatser som utvecklats och implementerats som en del av MAMBA-projektet. Vissa av dem fokuserade på "folk-till-tjänst"-lösningar genom att förbättra tillgången



MAMBA mobilitet och tillgänglighetslösningar på landsbygden.

på en rad tjänster, medan andra koncentrerade sig på att hitta nya upplägg där tjänsterna istället kom till folket, och ett projekt hade som mål att minska resebehovet genom att tillhandahålla ett kontorskafé för personer som jobbar på avstånd. I andra fall har MAMBA:s samarbetspartners utvecklat det som kallas mobilitetscenter för att integrera information om olika transportmedel samlat i ett centralt informationsnav – antingen fysiskt eller digitalt.

MAMBA-lösningar försöker ta vara på lokala

möjligheter och resurser. De använder den lokala gemenskapen, såsom i Trelleborg (s. 44) och i Vejle (s. 52). Ett annat exempel är Plön, där nya tjänster fungerar som förlängning av det redan befintliga kollektivtrafiknätet (s. 40). Den allmänna uppfattningen bland de som genomfört MAMBA-lösningarna är att landsbygdsområden har bättre kapacitet att ge befolkningen bättre mobilitetslösningar när den offentliga sektorn och gräsrotsaktörer jobbar tillsammans. Läs mer om hur man uppnår detta i kapitel 4.

3. Tänk på din lokala kontext!

Detta kapitel förklarar tre kritiska aspekter att ta hänsyn till tidigt i arbetet med att ta fram bättre lokala mobilitetslösningar. Detta innebär att kartlägga viktiga möjligheter, men också möjliga hinder.

- Den första aspekten är **interna resurser**. Detta kan gälla människor, kunskap, erfarenhet, expertis, beslutsfattarestrukturer, befintliga kontakter, pengar (givetvis) och andra resurser.
- Den andra aspekten är att ha en klar uppfattning om nyckelfaktorerna i **din region**. Är den till exempel kullig eller platt? Vad är befolkningens medelålder? Hur utbredd är arbetslösheten? Är folk vanligtvis öppna för att testa nya grejer? Är det regionala styret stabilt? När är nästa val? Dessa och flera andra faktorer kommer spela roll.
- Den ytterst viktiga tredje aspekten att ta hänsyn till är den **juridiska situationen**. Ditt förslag måste trots allt passa in i det rådande juridiska regelverket vad gäller transporttillstånd, skyldighetsbestämmelser, uppgiftsskydd, skatteregler osv. Det är viktigt att ha alla liknande aspekter i åtanke från första början.

3.1. Använd resurserna du redan har tillgång till

Dessa resurser kan vara människor, men även olika sorters ekonomiskt stöd eller redan befintliga strukturer i ditt lokala samhälle.

Nätverk med (potentiella) samarbetspartners

Vem kan hjälpa till med innovativa mobilitetslösningar?

Nya mobilitetslösningar kan inte vara en enskild organisations ansvar. De är alltid beroende av att en rad olika parter samarbetar. Typiska samarbetspartners som ofta ingår i en sådan allians skulle vara offentliga transportoperatörer, de lokala myndigheterna och – givetvis – användarna. Skolor, universitet/högskolor, banker, stiftelser, medborgargrupper, handelskammaren eller till och med religiösa samfund kan spela viktiga roller. Tänk kreativt kring vem som kan

hjälpa till och vem som kan engageras i ett tidigt skede.

Ledningsstruktur

Hur effektiva är din organisations beslutsfattandestruktur?

Vägen mot en lyckad mobilitetslösning är en resa som innefattar ett stort antal beslut som måste fattas – vissa små, andra mer omfattande. Det är viktigt att etablera en effektiv ledningsstruktur för denna process. Bland de ledande frågorna i denna kontext ingår: Vilka beslut kan fattas av vem? Kräver vissa beslut en generalförsamling där alla medlemmar närvarar (som bara sker en gång per år)? Har du den IT-utrustning och kunskap som krävs för att effektivt kommunicera med en stor grupp människor, hålla koll på ekonomin, designa flygblad, delegera och kontrollera uppgifter och så vidare? Även om det inte krävs eller avses att din mobilitetslösning går med vinst så bör du kunna behandla den som en företagsverksamhet.

Tekniska och digitala lösningar

Hur ser din utgångspunkt gällande tekniska och digitala lösningar ut?

När man talar om tekniska eller digitala lösningar (till exempel bokande av en flexibel upplagd "on-demand"-tjänst) så är det viktigt att kontrollera IKT-infrastrukturens (Information, kommunikation, teknik) tillgänglighet och kvalitet. Mobiltäckningen kan också vara otillförlitlig och det är inte säkert att alla har en dator, surfplatta eller smartphone som kan hantera tillräckliga mängder data. Ta inget sådan för givet.

Det är också viktigt att förstå i vilket utsträckning folk är villiga att använda digitala verktyg och hur bekväma de känner sig med det. Detta är ofta en utmaning på landsbygden då äldre personer ofta är mindre bekanta med digitala lösningar. Detta var en av erfarenheterna när en digital plattform skulle sjösättas i Norra Karelen (s. 18). Det kan ta ett ganska bra tag innan folk börjar lita på och använda nya "fina" tekniska lösningar.

Uteslutande av åldersgrupper bör

undvikas i största möjliga utsträckning. Så även om digitala lösningar är ett centralt inslag i ditt projekt, fundera på lämpliga stödfunktioner – såsom ett hjälpcenter (med volontärer) som äldre eller personer med funktionsvariationer kan ringa för att få hjälp att ta del av mobilitetstjänster.

Finansiering

Hur finansieras kollektivtrafiken i din region, och vem skulle kunna hjälpa till att medfinansiera innovativa mobilitetslösningar?

Det är tveklöst så att pengar spelar roll, och detta gäller även innovativa mobilitetslösningar. Se till att du uppmärksammar dessa tre aspekter: mobilitetslösningens idrifttagnings- och driftkostnader som organisationerna måste betala, möjliga finansieringskällor och användarpriset, med eventuella rabatter inräknade.

För att uppskatta kostnaden för innovativa mobilitetslösningar finns det flera aspekter som måste tas med i beräkningarna. Fundera på fasta kostnader (t.ex. de som är desamma och tillkommer varje månad), varierande kostnader (engångskostnader) och specifika kostnader för chaufförer, administratörer, underhållspersonal eller annan personal. Glöm heller inte försäkringspremier, kommunikationsmaterial osv.

Finansiering för nya mobilitetslösningar kan komma från den offentliga och/eller privata sektorn. I alla regioner där MAMBA-lösningar genomförts subventioneras kollektivtrafiken genom nationella eller regionala budgetar. Det finns ibland också filantropiska stiftelser som kan tänka sig att bidra ekonomiskt eller på något linkande sätt, ofta under den inledande fasen. Du kan också överväga att skriva sponsoravtal med lokala företag.

När du planerar prissättningsupplägget för en mobilitetstjänst är det inte bara det totala antalet planerade användare du måste ta hänsyn till, utan också de olika målgruppernas förmåga att betala. Du kan överväga att ge rabatt till grupper med speciella behov, såsom personer med funktionsvariationer, äldre, studenter och låginkomsttagare. För att bygga upp kundlojalitet kan det också vara en idé att erbjuda månads- eller årsbiljetter.

Att kombinera med andra tjänsteförmedlare

Vilka tjänster finns redan i området och hur sam-

spelar de (eller inte)?

På landsbygden finns det ofta platser – såsom caféer, små hörnbutiker eller till och med bensinstationer – som erbjuder befolkningen vissa tjänster. Dessa kan användas som "förankringspunkter" för nya lösningar. Om du till exempel planerar att anlägga en ny volontärdriven busstjänst så kan resenärerna vänta på bussen inne i hörnbutiken. Denna lösning kan också locka nya kunder till butiken. Dessutom kan sociala kontakter knytas genom att samla tjänster på ett ställe. I sådana fall kan båda tjänsterna (till exempel transport och shopping) kombineras och skapa en positiv användarupplevelse. Det är klokt att använda befintliga tjänstestrukturer eftersom det är svårare att etablera nya strukturer från grunden².

3.2. Bygg vidare på etablerade strukturer

Om du ska implementera innovativa mobilitetslösningar på landsbygden är det viktigt att förstå nyckelfaktorerna i din region för att kunna identifiera potentiella hinder och drivkrafter, samt utvärdera användarnas behov.

Befolkningsstruktur och befolkningstäthet *Vem bor i din region?*

Befolkningsstruktur och -täthet kommer att påverka mobilitetslösningens syfte, regelbundenhet och timing. Åldersstrukturen påverkar också varför, när och hur personer kommer vilja ta sig från punkt A till B. För yngre personer är det till exempel vanligast att de vill ta sig till jobbet. Allt eftersom de blir äldre växer behovet av vård- och omsorgstjänster. Efterfrågan på mobilitet kommer därför bli annorlunda vad gäller linjer och tider. Ju färre människor som bor i en region, desto svårare blir det att upprätthålla ett regelbundet och frekvent kollektivtrafiksystem. Det är färre personer som åker till jobbet om dagarna i landsbygdsregioner med många äldre invånare, vilket gör att den generella transportefterfrågan är låg.

Faktorer relaterade till sociala grupper

Hur kan dynamiken i sociala grupper fostra eller hindra innovativa mobilitetslösningar?

Om vi tittar på individuella faktorer kan vi notera att innovativa mobilitetslösningar kan utgöra en utmaning för människors individuella egenskaper om vi ser till ålder, kön, attityd, utbildningsnivå, livsstil och socioekonomisk ställning. Det är viktigt

att ha detta i åtanke för att utvärdera hur dessa faktorer kan påverka folks resvanor och i vilken utsträckning en ny mobilitetslösning skulle accepteras och användas. Ett bra exempel på detta är "Non-Commercial Drive Pooling" (Ideell bilpool) i Bielsko-Biała. Under den första implementeringsfasen hade man studenter som målgrupp. De uppfattades som den grupp som var lättast att nå eftersom det var en grupp som hade vissa typiska egenskaper, såsom att få av dem ägde en bil, samt att de var vana vid digitala lösningar (s.29).

Politiskt läge

Hur ser det lokala politiska läget ut? Är politikerna öppna för nya förslag?

Den politiska och administrativa miljön kan också påverka ett hur en innovativ mobilitetslösning och dess eventuella genomförande. Om olika myndigheter och politikområden (såsom hälsa och transport) arbetar bra tillsammans så kan detta ses som en positiv förutsättning. Om de inte gör det kan den nya mobilitetslösningen eventuellt vara en bra utgångspunkt för att förbättra interaktionen mellan olika avdelningar. Detta var fallet i Trelleborg, där MAMBA hjälpte till att ta fram en Mobilitetsdiskussionsplattform (s.38) som för samman olika myndigheter och politiska områden så de tillsammans kan upptäcka innovativa mobilitetslösningar som skulle kunna hjälpa landsbygden.

Den lokala ekonomiska strukturen

På vilket sätt kan du nyttja den lokala ekonomiska strukturen?

Den lokala ekonomiska strukturen kan på olika sätt bidra till implementeringen av innovativa mobilitetslösningar. Landsbygdsregioner tenderar att ha säsongsbetonade arbetsflöden eftersom branscher såsom jordbruk, skogsbruk och bygg fortfarande utgör en stor andel av den övergripande ekonomin. Turism kan också vara en viktig inkomstkälla i landsbygdsregioner. Efterfrågan på mobilitet kommer vara högre och strukturerad utifrån säsongsbetonade mönster. När det till exempel är lågsäsong kan resurser som annars är överflödiga under den perioden bli tillgängliga. Fundera på om du kan använda resurser som inte används för närvarande, men som kan bli användbara i arbetet att skapa en ny mobilitetslösning för invånarna.

Mobilitetsinfrastruktur

Vilka mobilitetstjänster kan du bygga vidare på?

Det är viktigt att analysera hur folks nuvarande

mobilitetssituation ser ut. Även om områdena i fråga är glesbygdsområden så finns det troligen olika sorters etablerade kollektivtrafiklösningar. Det lokala transportupplägget kan vara mycket bilberoende, och invånarna kanske inte använder kollektivtrafik överhuvudtaget. En innovativ lösning som implementerades i Trelleborg hade som mål att ändra på detta genom att erbjuda nöjesbussresor för äldre på helgerna för att bygga upp deras generella kollektivtrafikvana (s.42). Befintlig kollektivtrafik kan också fungera som utgångspunkt för andra innovativa mobilitetslösningar.

Spatiala mönster

Finns det något sorts centrum, eller bor folk långt ifrån varandra?

Bebyggelsestrukturen kan vara avgörande för vissa typer av innovativa mobilitetslösningar. Detta är nära kopplat till befolkningstäthet. Om stora mängder människor samlas kring en enskild plats är det lättare att finansiera en mobilitetslösning än om samhället är utspritt över en stor yta med stora avstånd. Ett (sorts) center kan användas för att samla tjänster, samt fungera som en mötesplats. Ett exempel på detta är det kontorskafé som utvecklats i Trelleborg (s.41).

Geografiska förhållanden

Hur ser de typiska landskaps- och väderförhållandena ut i din region?

En regions typiska väderförhållanden kan påverka vad som anses vara lämpliga transportmedel för området. Kraftiga snöfall under vinterhalvåret, eller stora mängder regn under vissa perioder kan göra vissa transportmedel mindre attraktiva. Topografiska förhållanden såsom kullar och vägkvalitet kan också förenkla eller förhindra att nya mobilitetslösningar implementeras. Dessa omständigheter bör beaktas under planeringen, framförallt när det kommer till vilka fordonstyper som ska köpas – och särskilt om nya fordon kommer att behövas..

3.3. Tänk på lagstiftningen!

När man etablerar en ny mobilitetstjänst är det viktigt att känna till rådande lagar och regler gällande transport, försäkring och ekonomi. Vissa lagar för innovativa mobilitetslösningssamarbeten gäller i hela Europa, medan andra är nationella. En komparativ studie utförd av Institute for Climate Protection, Energy and Mobility (IKEM) och juridiska experter från länderna som deltar i MAMBA-

projektet visar att utsikterna är goda för att etablera innovativa mobilitetslösningar på en stadig juridisk grund.³

Lagen om passagerartransport

Lagar gällande passagerartransport varierar från land till land. De säkerställer säkerhet och ordning i alla frågor gällande kollektivtrafik. I de flesta europeiska länder kräver passagerartransportlagarna att operatörerna erhåller tillstånd från den behöriga myndigheten innan man erbjuder passagerartransport på offentliga vägar, framförallt om tjänsten är kommersiell.¹ Ha dessa krav i åtanke.

Individuella juridiska krav för motorfordonsförare

Alla som kör andra personer – antingen som betald chaufför eller volontär – måste ha vissa tillstånd. Körkortstypen är viktig eftersom den avgör fordonets vikt och höjd, samt antalet personer som får befinna sig i fordonet. I de flesta länderna där MAMBA genomfört regionala projekt har det krävts att chaufförerna haft ett D-körkort för att få köra minibussar. Personer med ett B-körkort får dock transportera upp till 9 personer (inklusive sig själva) i fordon som väger mindre än 3,5 ton. I de flesta europeiska länder måste myndigheterna godkänna förarens professionella kvalifikationer för att de ska uppfylla kraven för tillstånd att transportera fler passagerare än så. Men i Finland behöver exempelvis föraren bara klara en hälsokoll för att räknas som kvalificerad för kommersiell passagerartransport, medans en sådan chaufför måste vara över 21 år i Sverige.

Finansieringslagstiftning

Lösningar kan finansieras både med privata och offentliga medel. Det senare regleras av en offentlig finansieringslagstiftning, vilket skiljer sig från land till land. I detta sammanhang är det högst fördelaktigt om den föreslagna lösningen räknas som kollektivtrafik, eftersom detta gör det lättare att använda offentliga finansieringsalternativ. Under vissa bestämmelseramverk görs en distinktion mellan linjebaserad och oregelbunden transport. I vissa länder väljer man oftast de transportalternativ som kan godkännas för offentlig finansiering i samtliga upphandlingsprocesser. Andra kan ge ersättning för förluster som drabbat transportförmedlare eftersom kollektivtrafik räknas som en samhälls skyldighet. Användargruppstypen spelar också roll. Till exempel så kan kollektivtrafiktjänster

subventioneras eller göras gratis för personer med funktionsvariationer eller för skolelever. I de flesta fall kommer regeringen att kompensera leverantörerna för dessa kostnader. Kollektivtrafikföretag kan även göra skatteavdrag i de flesta länder.³

Försäkringslagstiftning

Lösningar måste vara försäkrade. I denna fråga skiljer sig lagstiftningen från land till land i Östersjöregionen. I de flesta länderna (såsom Finland, Lettland, Polen och Sverige) är det fordonsägaren som ansvarar för de eventuella försäkringar som krävs. I Tyskland är det dock inte den som äger fordonet utan den som använder och underhåller det för egen räkning som är skyldig att försäkra fordonet. De är inte nödvändigtvis fordonets ägare. Om varor ska transporteras så kan det vara en bra idé att även skaffa försäkring för detta.³

Upphandlingslagstiftning

Upphandlingslagstiftning gäller i hela EU, men varje medlemsstat har fortfarande sin egen unika lagstiftning som bygger vidare på EU-lagstiftningen. Huvudmålet med upphandlingslagen är att säkerställa säker, effektiv och högkvalitativ passagerartransporttjänster genom reglerad konkurrens. Oavsett om mobilitetslösningarna faller under en konkurrensupphandlingsprocess som organiseras av respektive myndigheter beror också på deras juridiska status som en offentlig transporttjänstförmedlare. Här visar vår analys en blandad bild. Tjänster som innefattar transport vid efterfrågan ("on demand") räknas som kollektivtrafik, medan till exempel gemensamt bilagande inte gör det.³

Uppgiftsskyddslagstiftning

All uppgiftsskyddslagstiftning kretar kring Dataskyddsförordningen (GDPR). Denna föreskriver att behandling av personuppgifter är lagligt om den registrerade godkännt behandlingen, eller om uppgifterna behövs för att utföra en uppgift i allmänt intresse. En annan nyckelprincip i Dataskyddsförordningen är syftesbegränsningar och uppgiftsminimering. Uppgiftsskyddslagstiftning spelar en nyckelroll när innovativa mobilitetslösningar ska etableras. Det är viktigt att anpassa boknings- och registreringsystem på ett sådant sätt som säkerställer att alla användare aktivt godkänner att deras personuppgifter behandlas.³

4. Låt dig inspireras av dessa innovativa mobilitetslösningar!

Inom MAMBA-projektet har vi implementerat olika mobilitetslösningar i nio landsbygdsregioner runt om i Östersjöregionen. Målet med samtliga dessa var att förbättra både den generella mobiliteten och tillgången till tjänster. I detta kapitel återberättas dessa historier en efter en i tydligt uppdelade underkapitel. Lösningarna är en reflektion av huvudförfattarna och deras olika stilar. Dessa människor har alltid spelat (och fortsätter spela) en nyckelroll i den faktiska verksamheten ute på fältet. Detta gör att varje fall kan kännas tydligt "förankrat" eftersom författarna i fråga verkligen vet vad de pratar om.

Varje underkapitel är strukturerat på följande sätt: det första avsnittet besvarar alltid frågan "**Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?**" i ett nötskal. Här presenteras huvudintressenterna, de huvudsakliga användarna och det övergripande resultatet. Detta följs av svar på frågan "**Vad var utgångspunkten?**". Detta stycke förklarar de avgörande omständigheterna, såsom de mobilitetsproblem man försökt åtgärda och de behov man har velat tillgodose, interna resurser och situationen i fråga, inklusive demografiska, kulturella, ekonomiska, infrastrukturella och geografiska faktorer. Efter det presenteras de åtgärder som tagits, med målet att besvara frågan "**Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev det första resultatet?**" Uppenbarligen så innefattar också varje underkapitel ett stycke om "**Vilka lärdomar kan andra regioner dra?**" för att artikulera det man lärt sig, men också att identifiera risker och hinder. Varje fallbeskrivning innehåller också en överblick över planeringens nästa steg, samt relevanta bilder och ibland citat från användarna, chaufförer eller koordinatörer.

4.1. Digitalt mobilitetscenter i Norra Karelen, Finland

Huvudförfattare: Pasi Lamminluoto, projektledare på Norra Karelen regionråd.

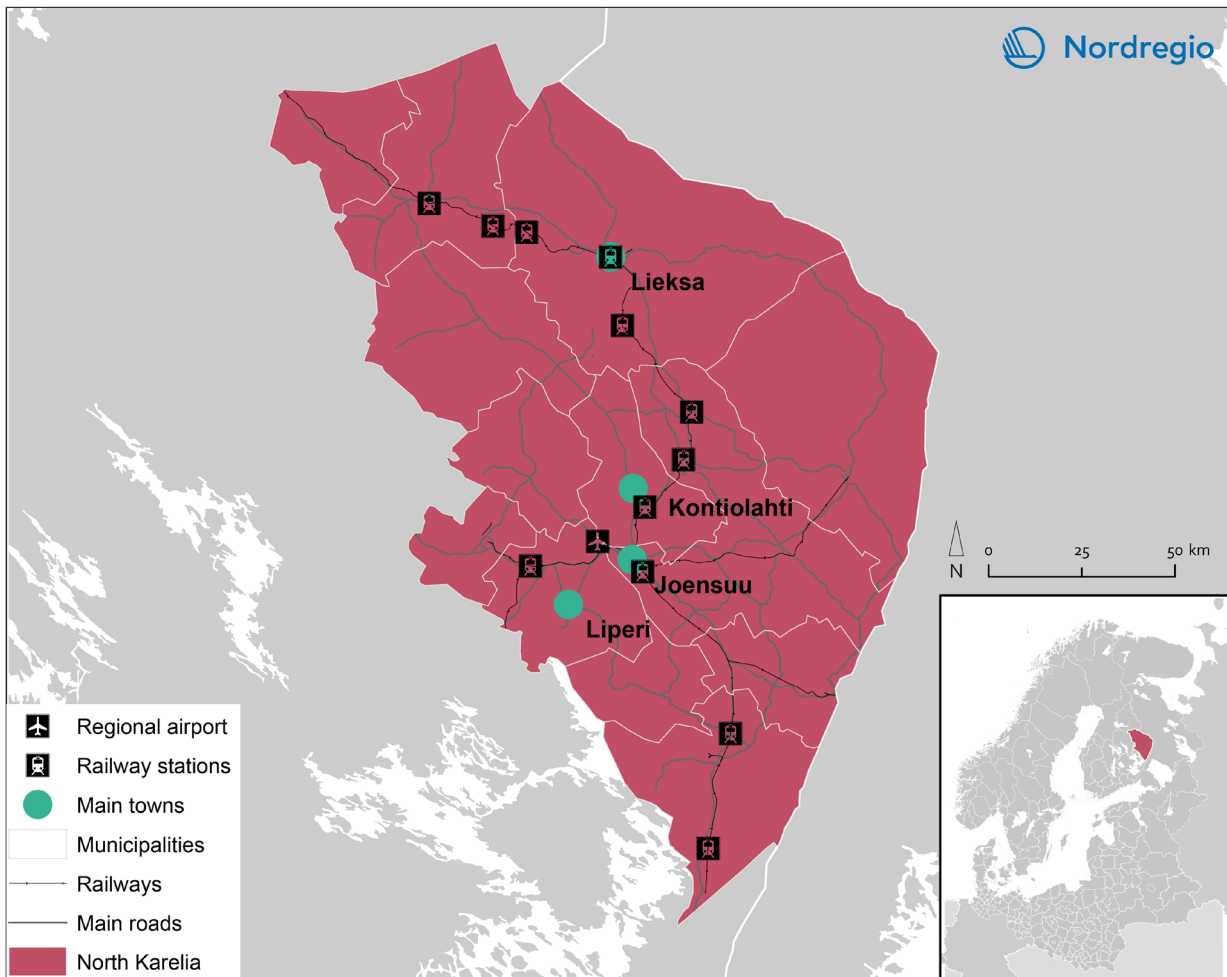
Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

Regionrådet i Norra Karelen ville ha en teknisk lösning som slog ihop olika typer av kollektivtrafik i en användarvänlig, digital regionaltransportplattform – ett så kallat "mobilitetscenter" där alla relevanta transport- och mobilitetsuppgifter fanns samlade. Detta resulterade i kollektivtrafikportalen POJO som lanserades i februari 2020. Den finns att tillgå både på <https://pojo.pohjois-karjala.fi/> och som en smartphone-app.

Portalen visar tidtabeller och rutter för regionala bussar, långdistansbussar, tåg och beställningstransporttjänster. Den innehåller även information om byte till flygbussar, taxitjänster och bilpoolgrupper. POJO:s huvudanvändare är de som bor i regionen och kommunen, samt turister.

Vad var utgångspunkten?

Nyckelintressenten i framtagandet av mobilitetscentret är regionrådet i Norra Karelen. En förutsättning för att kunna utveckla idén var tillgång till ett bra bredbandsnätverk för de digitala tjänsterna. Liksom i alla regioner där MAMBA-projektet verkar kämpar glesbygdsdelarna av Norra Karelen med minskande lokala offentliga och privata tjänster (såsom vård, kultur och shopping), vilket lett till ett ökat transportbehov. En minskning i statliga subventioner för offentliga busslinjer i de mer avlägsna delarna av Finland var en annan motivation till att hitta nya, innovativa



North Karelia. Karta av Nordregio.

mobilitetslösningar som kunde implementeras i dessa regioner.

Norra Karelen är en typisk glesbefolkad region med genomsnittlig befolkningsålder som ligger över genomsnittet. Det var viktigt att plattformens användargränssnitt utformades med hänsyn till olika åldersgrupper och deras speciella behov. Från första början rådfrågade vi de tänkta användarna om deras behov, vilket ledde till insikten att en stor grupp människor inte kunde eller saknade erfarenhet av att använda digitala lösningar. Detta innebar ett behov av specialanpassad utbildning, vilket bromsade idrifttagningsprocessen.

Norra Karelen som region kännetecknas av stora avstånd samt invånare som är vana vid att ta sig fram till fots, på cykel eller i personbil. Även om det finns grundläggande kollektivtrafik runt regionens center, staden Joensuu, och dess grannkommuner så har antalet rutter krympt i

denna nyckelregion under de senaste åren. Att hålla igång tjänsterna på en rimlig nivå och på ett kostnadseffektivt sätt har visat sig vara en utmaning. Dessutom har informationskällorna gällande mobilitet och transport varit uppdelade eftersom flera olika operatörer är med och tillhandahåller kollektivtrafik. Dessa olika operatörer använder egna plattformar för att sprida relevant information. Detta ledde till att kunderna hade svårt att hitta rätt kanaler när de behövde information. Detta hade varit ett problem under en längre tid, och det var många som hade efterfrågat en lösning.

Som tur var hade regionrådet i Norra Karelen gett sitt stöd till ett förslag på hur denna situation kunde åtgärdas på ett effektivt sätt – nämligen ett användarvänligt mobilitetscenter. Detta gav en tillförlitlig bas för långsiktigt bruk, samt planeringssäkerhet för alla inblandade intressenter.

MAMBA mobilitetcenter

Utöver pilotplanerna för innovativa mobilitetslösningar på landsbygden har samarbetsparterna inom MAMBA etablerat så kallade "Mobility Centres" (Mobilitetscenter). Målet med dessa center är att främja mobilitet och tillgänglighet genom en kombination av åtgärder, t.ex. insamling och integrering av information om olika mobilitetstyper, marknadsföring av offentliga eller gemensamma transportalternativ eller initiativ för att engagera intressenter i en meningsfull process med målet att förbättra (eller utveckla nya) mobilitets- och tillgänglighetserbjudanden. Detta har skapat ett referens-ramverk som kan ge vägledning till samarbetspartners i utvecklingsarbetet kring mobilitetscenterna. Vi skiljer mellan tre generella mobilitetscentermodeller: (1)

den traditionella modellen, vilket är en fysisk anläggning med bemanning för att hantera kundförfrågningar, (2) det avancerade mobilitets-centret som exklusivt erbjuder en rad olika digitala tjänster, och (3) det lokala mobilitetscentret som kombinerar fysisk infrastruktur med automatiserade digitala lösningar, alltså ett multimodalt mobilitetsnav. Här kan dock samarbetspartners kreativitet bli en faktor. Detta skapade unika försök att ta fram mobilitetscenter som verkligen föll "utanför ramarna". Att skapa ett specialdesignat mobilitets-center är en komplicerad process med tanke på nätverk och integrering. Det kräver att en rad aktörer och intressenter engagerar sig. Vill du veta mer? Läs då studien "Study on the Mobility Centre Models and the partners' Operational Concepts" på MAMBA:s hemsida.

En bra tjänst som kombinerar olika kollektivtrafikformer i regionen.

Användare av POJO mobilitet servicen

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Som ett första steg utfördes en enkätundersökning bland personer som bor i mer avlägsna områden. Undersökningen innehöll frågor om deras transport- och mobilitetsbehov. Utifrån enkätsvaren och en generell diskussion om de problem som uppdragats lanserades en digital plattform för regionaltransport för en grupp nyckelintressenter. Workshops för digitala plattformar användes för att samla relevant information om potentiella lösningar, utmaningar och praktiska råd för mobilitetscentrets slutversion. En demoversion av plattformen gavs i utvärderingssyfte till en viss grupp för prov och feedback på hur slutversionen skulle kunna uppdateras.

Eftersom regionrådet i Norra Karelen hade ett stort regionalt nätverk med aktörer från olika

The screenshot shows the POJO mobile application interface. At the top, there are navigation icons for 'JÄRNEBÅN', 'MÅNDRÄTT', and 'VR'. Below this is the 'MATKAHUOLTO' logo and language options 'FI SV EN' along with a 'Kirjaudu' button. The main heading is 'Osta liput - hae aikataulut'. There is a search bar with 'Mistä' and 'Mihin' fields. Below the search bar, there are fields for 'Lähtöpäivä' (28.5.2020), 'Paluupäivä', and 'Kampanjakoodi'. A large blue button labeled 'Hae aikatauluja' is prominent. Below this, there is a section titled 'Suosituimpia reittejä' (Most recommended routes) with three entries: 'Turku → Helsinki' (2h 5 min, ei vaihtoja) with an 'Osta liput' button, 'Hämeenlinna → Helsinki' (1h 20min, ei vaihtoja) with an 'Osta liput' button, and 'Tampere → Helsinki-Vantaan lentoasema' (2h 15 min, 1 vaihto) with an 'Osta liput' button. Below this is a section titled 'Nettitarjoukset' (Online offers) with a table of routes and prices: 'Jyväskylä → Tampere' (2 €), 'Helsinki → Turku' (5 €), 'Helsinki → Tampere' (2 €), and 'Lahti → Jyväskylä' (5 €). A button 'Katsota kaikki tarjoukset' is at the bottom of this section.

Skärmlapp från POJO hemsidan. Källa: <https://pojo.pohjois-karjala.fi/routes>

“ En trevlig funktion är att du kan följa din buss på kartan i realtid.

Användare av POJO mobilitet servicen

sektorersåkundemobilitetscentretmarknadsföras i månadsnyhetsbrevet, i sociala mediekkanaler och personmöten. Alla kommuner kommer marknadsföra tjänsten till sin lokalbefolkning genom sina egna kanaler. Man kommer också göra reklam för projektet i regionala tidningar och i andra mediekkanaler när det lanseras. En kanal som kommer vara extra viktig i framtiden är det nyhetsbrev som den regionala social- och omsorgsorganisationen (Siun Sote) skickar till varje hushåll runtom i regioner tre gånger om året. Utbildningssektorn (Östra Finlands universitet, Karelia Yrkeshögskola och Riveria yrkesutbildning) har också deltagit i marknadsföringen med målet att nå ut till studenter och ungdomar.

Ungefär 120 personer har använt den digitala plattformen under testningsfasen. Feedbacken har på det stora hela varit positiv och folk verkar gilla appens struktur och användargränssnitt. Den konstruktiva kritik man fått har också tagits vara på och inorporerats genom småjusteringar och tillägg som kommer finnas med i den reviderade versionen.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Finland har en central nationell databas för kollektivtrafik som underhålls av nationella myndigheter. I samband med MAMBA:s verksamhet blev det dock uppenbart att denna databas var långt ifrån heltäckande när det gällde regionala uppgifter.

Trots att digitalisering är en jättetrend i Finland generellt såg man också att det fanns förvånansvärt många personer som inte kunde eller saknade erfarenhet när det gällde att använda digitala tjänster. Det som behövs är en insats för att bygga tillit och förtroende för just användning av digitala lösningar genom anpassade utbildningsaktiviteter.

Ständiga förbättringar och tekniskt underhåll är nyckelfaktorer för den här typen av plattform, både på kort och lång sikt. Motsvarande strukturer och ansvar måste etableras i samband med att den tekniska utvecklingsprocessen börjar, detta

för att säkerställa att produkten kan levereras.

Att utveckla en digital plattform är inte oöverkomligt dyrt eftersom det finns stor tillgång på skickliga programmerare och kodskrivare. Den riktiga utmaningen är att engagera alla relevanta intressenter i den långsiktiga driften. Man måste kunna visa att alla har något att vinna på att tjänsten drivs vidare på lång sikt.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Projektets nästa konkreta steg kommer vara en marknadsföringskampanj för POJO-plattformen och dess app. På sikt kommer vi också tillhandahålla tekniska förbättringar och uppdateringar.

Generellt sett kan långsiktig hållbarhet säkerställas genom att olika intressenter delar på ansvaret för olika plattformsinslag. Regionrådet i Norra Karelen spelar en extra viktig roll eftersom de i framtiden ska samordna verksamheten.

4.2. Tjänst för transport på beställning i Vidzemeregionen, Lettland

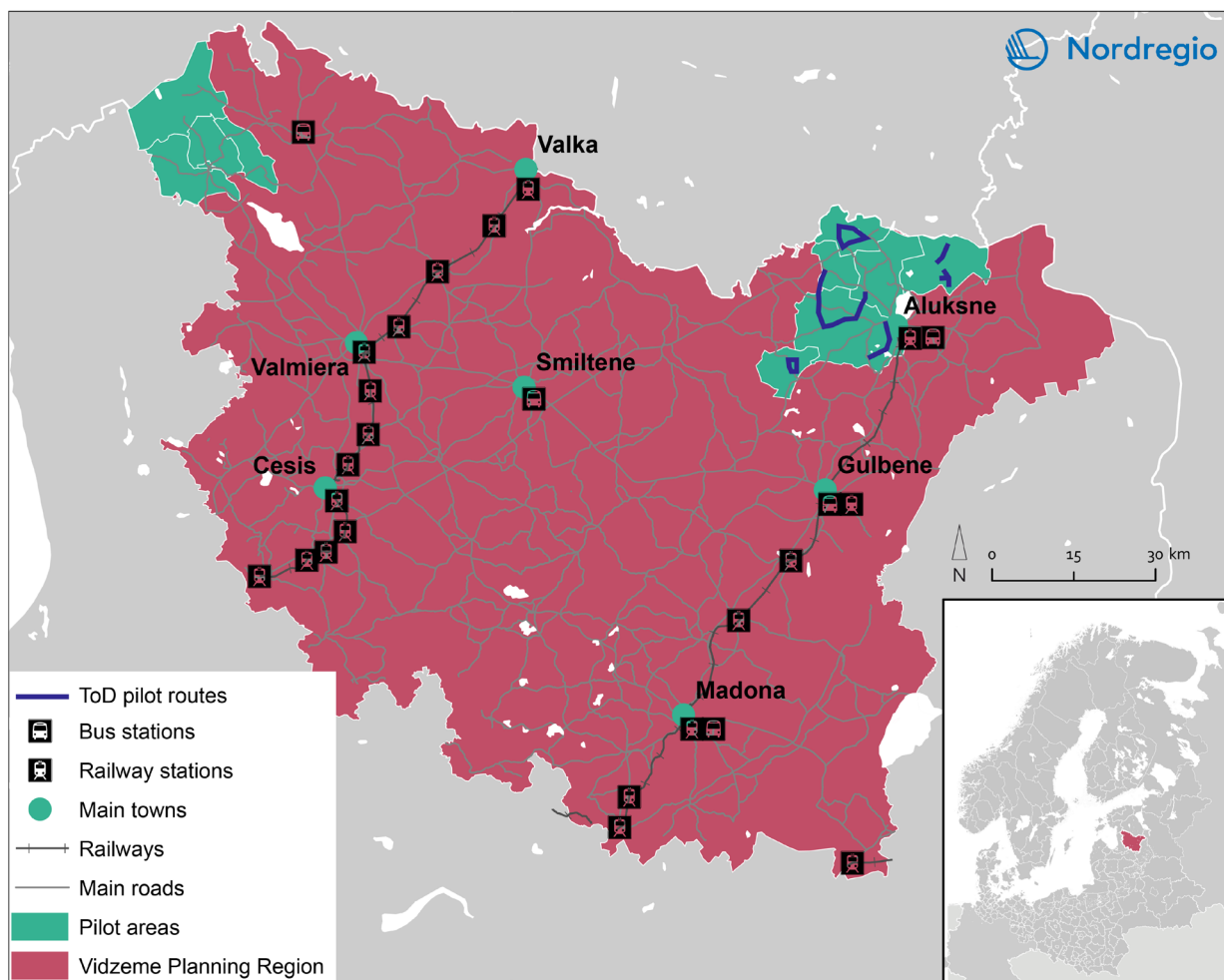
Huvudförfattare: Līga Puriņa-Purīte, projektledare, Vidzeme Planning Region

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

"Transport-on-Demand" (transport på beställning, eller "ToD") i en unik landsbygds mobilitetslösning. Det är ett alternativ till kollektivtrafiken med syfte att öka mobiliteten i landsbygdsområden där kollektivtrafiken är dåligt utbyggd eller icke-existerande. ToD innebär att en liten buss eller en typisk personbil kan beställas via telefon. Ett mobilitetssamordningscenter sammanför sedan de transportbeställningar som kommit in och skapar en specifik rutt med en anpassad tidtabell så att flera resenärer ska kunna åka med

“ Currently, there is no easy way for people in Mazsalaca to get to work by public transport. This service could also be a way of addressing that problem.

Ritvars Sirmas, verkställande direktör för Mazsalaca kommun



The Vidzeme Planning Region, Latvia. Karta av Nordregio.

på samma resa. Detta innebär att ToD-fordon anpassar sina rutter utifrån efterfrågan istället för att hålla sig till en fast linje eller tidtabell. Ofta plockar man upp och släpper av resenärer på platser som bestäms utifrån passagerarnas behov, vilket till och med kan innefatta deras hus. Resenärerna kan även beställa returer, något som i synnerhet uppskattas av användarna.

För att kunna organisera tjänsten behövde programvara utvecklas. Tjänsten har implementerats på ett annat sätt och testats i Mazsalaca län och i Alūksne. I Mazsalaca går det att boka varje veckodag mellan 04.00 och 23.00 om bokning sker i förväg. På lördagar går det att boka en tur till den lokala marknaden, vilket var något som lokalbefolkningen specifikt efterfrågade eftersom de har kopplingar till området sedan länge. I Alūksne är ToD-tjänsten aktiv i ett antal områden. Varje individuellt område betjänas på en specifik (vecko)dag med koppling

“ Jag tycker att det är väldigt bra, särskilt med tanke på hur många äldre som bor här.

Passagerare i Mazsalaca kommun

till den regionala centralorten, Alūksne stad. Turer till kulturrevenemang på helger måste bokas en vecka i förväg.

Vad var utgångspunkten?

Befolkningsmängden i regionen sjunker till följd av en stigande medelålder och kraftig utvandring till regionens större städer. De äldre har en tendens att stanna på landsbygden medan de yngre ofta flyttar till de större städerna av ekonomiska, utbildnings- eller arbetsrelaterade skäl. Låg befolkningstäthet har gjort det ännu svårare att finansiera kollektivtrafiken på landsbygden. Begränsad mobilitet har också haft en påtagligt negativ inverkan på befolkningens livskvalitet och deras

“ Med den här tjänsten vill vi erbjuda människor möjlighet att resa när de behöver, att inte behöva göra planer utifrån en bus-schema som inte är mycket regelbunden i vissa områden om det ens finns någon kollektivtrafik alls.

Projektledare, Līga Puriņa-Purīte

möjlighet att delta socialt, samt deras tillgång till sociala och samhällsrelaterade tjänster såsom apotek, postkontor och så vidare.

Längs vissa rutter har kollektivtrafiknärvaron varit liten eller icke-existerande. Människor bor på bondgårdar, ofta långt bort från närmsta busshållplats – alldeles för långt för att gå, i synnerhet för äldre eller personer med diverse åkommor. Vägslagskvaliteten är ofta undermålig eller till och med farlig. Detta gäller framförallt under hösten, vintern och tidig vår, till den grad att förare ibland tvingas ta långa omvägar.

2014 ingick Vidzemeregionen i ett annat EU-projekt som kallades "Move on Green" (ung. Framåt mot det gröna). Man fick då upp ögonen för ToD-tjänster i Österrike när den österrikiska lösningen presenterades för en projektsamarbetspartner. "Move on Green" delfinansierades av ERUF (Europeiska regionala utvecklingsfonden) och INTERREG IVC-programmet. Mobilitetslösningar i utkantsområden stod också i centrum för "Move on Green". Detta kunskapsutbyte inspirerade Vidzemeregionen till att försöka hitta en liknande lösning. Dessa tankar förvandlades till mer konkreta



Logga av Vidzeme Mobility Centre.

Mobilitetscenter i Vidzeme, Lettland

Ett fysiskt kontor öppnades i regionen där en kundtjänstrepresentant förmedlar information om alla tänkbara mobilitetsalternativ. Mobilitetscentret hanterade också en rad tjänster i ToD-systemet, inklusive expedieringssystemet, alltså vidarebefordran av information om reseförfrågningar till tjänsteförmedlaren. Mobilitetscentrets kontaktmässiga ryggrad var en telefonlinje eftersom detta var den kommunikationsform som de tillfrågade personerna i regionen föredrog. Den kunde också byggas ut för att täcka framtida digitala krav. Utöver bokningstjänster var mobilitetscentrets huvudsyfte att skapa transparens i det regionala transportsystemet gentemot användarna, och framförallt marknadsföra ToD-tjänsten som var den enda av sitt slag i regionen och i landet.

planer på en speciell sorts mobilitetslösning som kunde implementeras tack vare MAMBA-projektet och Vidzemeregionen. Implementeringen skedde parallellt med skapandet av ett mobilitetscenter.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Det första steget bestod i att identifiera målgruppens behov, samt en granskning gällande intresse, begränsningar och möjligheter bland kommuner och tjänsteförmedlare. Detta gjordes genom intervjuer, undersökningar och en rad möten med fokusgrupper i potentiella pilotområden. Allt detta gjordes innan MAMBA-projektet drogs igång.

Allteftersom idéerna kring vissa mobilitetslösningar konkretiserades höll man ett antal möten där man förklarade man konceptet (hur det skulle kunna fungera, hur man bokar en resa osv.). Syftet med dessa möten var att samla in feedback och ta emot andra förslag på hur lösningen kunde förbättras. Detta ledde till ett tydligt ökat intresse och större medvetenhet bland invånarna, vilket i sin tur manade dem till att



*Personligt inbjudningsvykort till alla ToD-användare.
Ritad av en 12 år gammal flicka.*

testa tjänsten.

Senare började man faktiskt erbjuda ToD-tjänsten i Alūksne och Mazsalaca mellan oktober

2019 och September 2020 för att testa den. Under denna period kunde en mindre buss eller personbilar beställas via telefon ett dygn innan resan skulle äga rum. Alla registrerade användare kunde boka resor. Om reseförfrågningarna var fler än det fanns platser på turen rangordnades resenärerna utifrån varför de ville resa. Till exempel prioriterade man de som skulle på ett läkarbesök.

En stor informationskampanj om mobilitetcentret och ToD-tjänsterna sattes igång för att säkerställa att alla som bodde i pilotområdena kände till tjänsten. Detta gjordes i nära samarbete med kommunkommunikatörerna. De placerade annonser i lokaltidningar som skickas till landets samtliga hushåll. Informationen spreds också intensivt på lokal, regional och nationell nivå (genom tidningar, radio och tv). Utöver detta satte man även upp affischer och



Några av de allra första användarna av lokala tjänster i Alūksne County. Källa: Evita Aploka, Aluksnes kommun..



Fru Rasma, från Mazsalaca, hälsas av Vidzeme Planning Region. Källa: Anete Gluha, Mazsalaca kommun.

registreringsblanketter på offentliga platser för att uppmärksamma den nya tjänsten. Uttalanden från kända lokala personligheter gav också stor informationsspridning, liksom personliga samtal mellan vänner och kollegor.

När tjänsten lanserades var intresset mycket stort och det uppstod stort medieintresse för antalet användare. Beslutsfattare på regional och nationell nivå informerades om lösningen, vilket synliggjorde att detta var framtidens mobilitetslösning för landsbygden, men också en bra och effektiv investering av offentliga medel.

ToD-tjänster sjösattes i oktober 2019. Mellan 21 oktober 2019 och 30 april 2020 använde 92 singelresenärer och ytterligare 493 passagerare använt tjänsten i Aluksne. Sammanlagt gjordes 169 resor. Huvudsyftena med resorna var att handla, besöka postkontoret, gå till läkarbesök och diverse samhällstjänster. Under samma period gjordes 605 resor i Mazsalaca med 160 singelresenärer och ytterligare 1 154 passagerare. Deras huvudsakliga

“ Destinationer med hög efterfrågan är sjukhus, apotek, postkontor, butik och hemma igen..

Chaufför i Mazsalaca kommun

“ ... Att vara på landsbygden blir allt sorgligare. Endast äldre är kvar här och inte alla har privat transport. Denna tjänst är uppenbarligen en nödvändighet.

Passagerare i Alüksne kommun

resmål var butiker, läkare eller postkontoret – men också arbetsplatser. Runt 85 % av alla användare var kvinnor och medelåldern låg på 60. Utifrån förslag från lokalbefolkningen satte kommunen i Mazsalaca (utöver ToD-tjänsten) in en möjlighet att på beställning skicka hem en socialarbetare till de som ville. Tanken var att hjälpa dem klä på sig, göra sig redo för en resa med ToD-tjänsten, handla och bära deras kassar på hemresan.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Lanseringen av ToD-tjänsten försenades på grund av komplicerade juridiska problem. Detta beror på att det juridiska ramverket i Lettland inte är tillräckligt flexibelt för att kategorisera ToD som en typ av kollektivtrafik. Det krävdes extra tid och kraft för att utveckla ett format som passade upphandlingen av ToD-tjänster. Lärdomen här är att det kan vara bra att avsätta gott om tid för att förhandla sig förbi den här sortens hinder under utvecklingsprocessens gång.

“ Vi samlar in data som kommer att vara mycket användbara för att överväga hur man organiserar rörlighet. Detta kommer att tjäna som grund för de förslag som vi så småningom kommer att lägga till vägtransportförvaltningen eller andra officiella organ.

Ingus Berkulis, verkställande direktör av Aluksne kommun

Men å andra sidan kan den här tiden alltid användas för att diskutera lösningen mer med målgruppen, lansera andra tjänster i förväg (t.ex. telefonlinje med information om redan etablerade mobilitetsalternativ, börja förklarings- och marknadsföringskampanjer för de kommande tjänsterna osv. Detta är också en generell lärdom man drog i Vidzemeregionen. Se till att du verkligen förstår målgruppens behov i detalj och utformar dina tjänster runt dessa behov och preferenser, och att arbetet fortskrider hand i hand med slutanvändarna. Detta bygger tillit och uppmuntrar folk till att pröva nya saker de inte är bekanta med. Detta är extra viktigt för folk över en viss ålder. Det är också viktigt att avsätta tillräckligt med tid, kreativitet och resurser för att skapa en bra marknadsföringskampanj. Detta handlar inte bara om att synliggöra produkten utan även förklara den – även om detta kräver en del tålamod.

Om tjänsten diskuteras bland befolkningen kommer antalet resenärer stiga och få folk att inse tjänstens värde.

“ Min dotter är handikappad och bor på landsbygden. Jag hanldar regelbundet åt henne. Vanligtvis måste jag hitta några transportmedel. Ibland ringer jag till och med en taxi och betalar mycket pengar för det. Detta är mycket bekvämare.

Passagerare i Aluksne län

4.3. Mobilitetslösningar i Bielsko, Polen

Huvudförfattare: Maciej Bereda, Anna Plichta-Kotas and Sylwia Hudziec, Bielsko District, Aleksandra Chrystowska-O'Shea, Bielsko-Biała Regional Development Agency

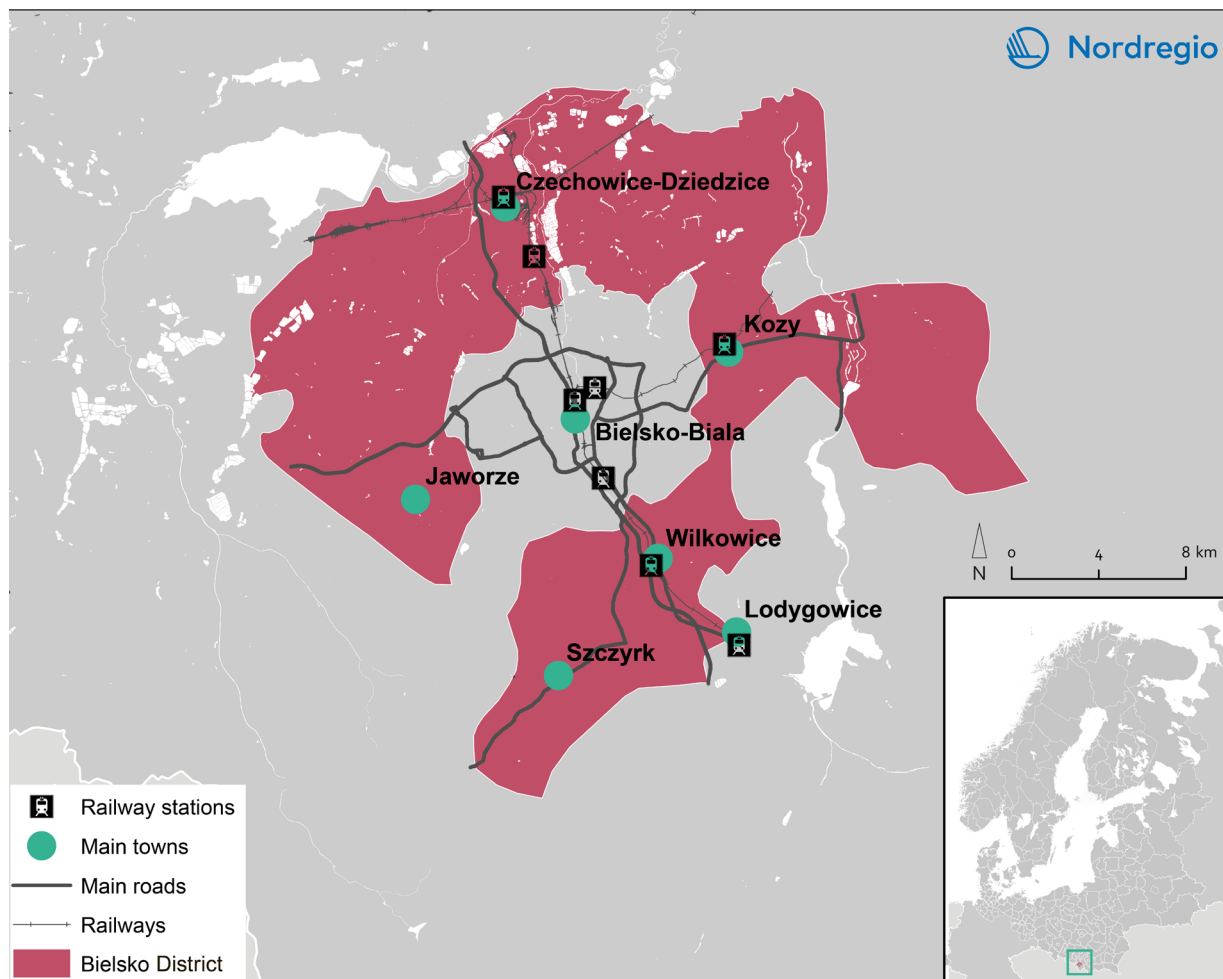
Kollektivtrafiken på landsbygden är splittrad och tillhandahålls ofta av kommersiella aktörer som prioriterar de mest lönsamma rutterna som inte kräver någon offentlig finansiering. Eftersom det inte finns någon konkurrens är biljetterna dyra och servicenivån låg. Denna typ av problem leder till att unga människor tenderar att lämna landsbygden och flytta till städer. De äldre är dock mindre mobila och blir ofta kvar på landsbygden, ofta i små byar. Att tillhandahålla kollektivtrafik i dessa områden blir därför ännu mindre lockande, med allt färre tjänster och stigande biljettpriser. Det har hänt flera gånger att linjer som inte är lönsamma skrotas helt och hållet. Alla dessa faktorer har lett till avfolkning. Detta har haft en negativ inverkan på den lokala ekonomin, vilket i sin tur lett till att kommunerna har haft svårt att organisera och finansiera transportmöjligheter.

I ett försök att åtgärda dessa problem har ett mobilitetscenter och en "Transport-on-Demand"-tjänst (transport på beställning, eller "ToD") upprättats i Bielskodistriktet i Polen. Lokalbefolkningen har också startat en ideell bilpoolförening. Dessa lösningar har till 85 % finansierats av EU och till 15 % av Bielskos distriktsbudget. Dessvärre tycks påfyllnadsfinansiering från den statliga budgeten osannolik på grund av projektets innovativa karaktär.

4.3.1. "Transport-on-Demand"-tjänst i Bielsko, Polen

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

I det polska distriktet Bielsko etablerade man en ToD-tjänst och ett tillhörande mobilitetscenter för de som bor i mer avlägsna glesbygdsområden. De grupper man i första hand tänker sig ska nyttja tjänsten är personer med funktionsvariationer och de äldre. Tanken är att de ska få bättre tillgång till sociala, kulturella, vård- och



Bielsko distriktet, Polen. Karta av Nordregio..

utbildningsinrättningarna i staden Bielsko-Biala.

Vad var utgångspunkten?

In the Bielsko District — and elsewhere — many residents, especially the elderly, are used to traditional forms of public transport with corresponding elements such as fixed bus stops and a fixed and printed timetable. As understandable as these preferences may be, these kinds of habits can be an obstacle to the introduction of innovative and flexible mobility solutions such as Transport-on-Demand (ToD) — see chapter 4.2 for a brief explanation of Transport-on-Demand. In fact, a significant proportion of senior citizens in rural areas feel uncomfortable ordering a transport service over the telephone or online. In addition, they may not have reliable internet connections, they might not have — or may not be familiar with — smartphones or they might be afraid of high service charges. Un-

derstanding these potential barriers made it clear that innovative forms of transport service have to not only to work well in a technical sense, but also in a psychological and emotional sense.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

För att identifiera vilken lösning som skulle passa bäst genomförde lokala myndighetsrepresentanter från distriktet djupgående samtal med regionsinvånarna. Som en del i det hela arbetade Bielskodistriktet också med en extern kollektivtrafikexpert. Denna expert deltog i en rad möten och hjälpte till med organiseringen och genomförandet av de olika uppgifterna som varje steg av projektimplementeringen innefattade. Han bidrog också mycket till de upphandlingstexter som behövde skrivas etc.

Mobilitetscentret i Bielsko, Polen

Mobilitetscentret i Bielsko är en onlinebaserad plattform med en integrerad databas över regionens olika mobilitetslösningar. Invånarna får snabb och enkelt tillgång till information såsom tillgängliga taxibolag, hyrbilar, låncyklar och samåkningsmöjligheter. Lösningen består med andra ord av ett centralt nav för att samordna och främja icke-individualiserad trafik där de privata och offentliga transportmarknaderna kombineras och knyts samman. Funktionerna innefattar också bokningar för regionens nya ToD-tjänst. <https://www.cmpb.pl/>.

Till slut sjösatte man ett mobilitetscenter, en helhetslösning där lokalbefolkningen kan hitta information om alla möjliga sorters mobilitetsalternativ – kollektivtrafik, taxi, låncyklar, samåkning, biluthyrning osv. Denna information förmedlas rent praktiskt genom en användarvänlig onlineplattform. Mellan december 2019 och mars 2020 kunde invånarna i Bielskoområdet använda en ToD-tjänst. De kunde beställa specialresor med en liten buss inom en individuellt angiven tidsperiod. När så var möjligt samlade personalen på mobilitetscentret passagerare med liknande upphämtningsplatser, resmål och tidspreferenser, detta för att öka antalet personer per tur och den allmänna kostnadseffektiviteten.

Information om mobilitetscentret och ToD-tjänsten fick stor spridning i sociala medier, på olika hemsidor och i lokal och regional media, samt på nationella tv-program. Det marknadsfördes också genom flygblad och affischer som delades ut och sattes upp på offentliga platser såsom skolor, vårdinrättningar och kyrkor. Utöver detta arrangerade Bielskodistriktet flera möten med en rad olika sociala grupper (t.ex. en förening för lantbrukarfruar) i Wilkowice kommun. Målet var att förklara vad ToD-tjänsten var och bygga förtroende bland de man avsåg skulle gynnas av tjänsten.

Under hela dess aktiva period var alla tjänster helt gratis att använda och helfinansierade av MAMBA. Sammanlagt organiserades 148 ToD-resor mellan september och december 2019. Nästan 180 personer betjänades. Antalet användare har stadigt ökat, och folk hoppas att tjänsten ska fortsätta även efter det att MAMBA-projektet avslutas.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

ToD är en ytterst innovativ sorts transporttjänst, och informationsbristen kring kategorin som den ska placeras i relation till den nuvarande kollektivtrafiklagstiftningen kan leda till komplikationer. En viktig lärdom från Bielskodistriktet är att man måste vara väl förberedd på de juridiska utmaningar som kan uppstå för att säkerställa en välfungerande idrifttagningsprocess för de nya tjänsterna.

En annanspannandeinsiktäruppdelningen ToD-tjänster som beställs via telefon och via en onlineplattform. Tidigare erfarenheter (från t.ex. ToD-tjänster i Krakow och Szczecin) antyder att de flesta föredrar att ringa, men i Bielsko bokades de flesta resor genom mobilitetscentrets hemsida.

Det som kan vara intressant för liknande initiativ (i alla fall i Polen) är informationen som presenterades i media och från de distriktsrepresentanter som ansvarade för MAMBA-projektets implementering, att man nu försöker inkludera möjligheten att medfinansiera moderna mobilitetstyper såsom ToD (ur ett fortlöpande ekonomiskt perspektiv och för åren 2021-2027) genom verksamhetsprogram på regional nivå, t.ex. i provinsen Västpommern.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Nu när MAMBA-projektet närmar sig sitt slut kommer en utvärdering utföras för att avgöra om mobilitetscentret och ToD-tjänsten varit ändamålsenliga, tillräckliga och effektiva. Resultaten kommer presenteras för distriktsmyndigheterna och Wilkowice kommun. Om utvärderingen ger ett positivt utfall har kommunfullmäktiges ordförande i Wilkowice redan sagt att ToD-tjänsten kommer drivas vidare genom kommunbudgeten. Bielskos mobilitetscenter kommer troligen också drivas vidare inom Bielsko-Białas distriktsstyrelses ramar. Man håller nu på att ta fram planer för



"Transport-on-Demand"-tjänst i Bielsko distriktet; Källa Sylwia Hudziec.

att dela med sig av erfarenheterna man fått med andra distrikt och kommuner, och man hoppas kunna implementera liknande lösningar där också. Detta beror dock givetvis på om de lokala myndigheterna ger tillstånd eller inte.

4.3.2. Icke-kommersiell transport pool i Bielsko-Biała, Poland

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

Det regionala utvecklingsdepartementet i Bielsko-Biała har utvecklat en smartphoneapp för att främja medborgarorganiserad och ideell samåkning i Bielsko-Biała. Den huvudsakliga målgruppen är pendlare studenter.

Vad var utgångspunkten?

Det stod klart att många människor avsåg att resa, eller faktiskt reste, vid ungefär samma tidpunkt mellan liknande startpunkter och destinationer av en rad olika anledningar – såsom utbildning, shopping, vårdbesök eller fritidsaktivitet. Utöver detta insåg initiativtagarna att gemensamt resande i sig fyller en social funktion, det vill säga att det är en trevlig social aktivitet. Dessa övervägningar samlades och resulterade i ett samåkningsupplägg som förhoppningsvis kan

fylla flera funktioner på en och samma gång.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Samåkningslösningen för samman ett stort antal intressegrupper. Den viktigaste av dessa är regionmyndigheten i Bielsko-Biała (ARRSA) som fungerar som den huvudsakliga genomförarorganisationen, men även studentföreningar vid det lokala universitet, en IT-hobbygrupp och en rad olika sociala grupper, däribland olika klubbar och föreningar deltar i arbetet. Att ha en så bred och mångfaldig bas med (potentiella) användare har varit positivt under utvecklingsfasen eftersom personer från dessa grupper ställde upp som testanvändare.

Projektet har inte fått något externt ekonomiskt stöd och avser inte att gå med vinst. Dess hållbarhet kommer vara beroende av social acceptans från de som använder det och för de som uppfattar samåkning som en "välvillig tjänst". Från detta perspektiv kan Bielskos samåkningsplattform med sina informella relationer mellan personer från olika samhällen anses utgöra en allmännyttig konkurrent till kommersiella tjänsteleverantörer som Uber och BlaBlaCar. Det står redan nu klart att appen

kommer finnas att ladda ner även efter det att MAMBA-projektet avslutats.

Vissa utvecklingskostnader har uppstått i samband med införskaffandet av professionell kunskap från experter gällande de juridiska bestämmelserna för transport och för IT-applikationsutvecklingen. Dock utfördes forskningen gällande den lokala transportmarknaden ur ett socialt, ekonomiskt och demografiskt perspektiv av intern personal med hjälp av interna resurser.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Samåkningsappen har lyckats fylla de tomrum som finns i det konventionella kollektivtrafiknätverket. Dessa tomrum innefattar faktorer såsom verksamhetstimmar och geografisk teckning, det vill säga att områdena har ytterst begränsad eller icke-existerande tillgång till kollektivtrafik.

En av de viktigaste lärdomarna från projektet tycks vara insikten att "resa tillsammans" bör betraktas som en giltig social aktivitet, inte bara något man gör av nödvändighet utan också något som görs för skojs och nöjes skull, och som en renodlad social interaktion. Detta kan och bör vara en del av marknadsföringen, framförallt marknadsföring riktad mot ungdomar.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

För närvarande är det främst studenter som använder samåkningsappen, men om den marknadsförs till andra grupper, till exempel storfamiljer som bor nära varandra (framförallt i bysamhällen), pensionärs- och funktionsvariationsföreningar och föräldragrupper vars barn går på regelbundna lektioner. ARRSA har gått med på att sköta applikationens långsiktiga underhåll.

4.4. Rural Car-Sharing and Mobility Centre Cuxhaven, Germany

Huvudförfattare: Jasmin Weissbrodt, projekt-kordinator, Cuxhaven County Administration

Vad går den innovativamobilitetslösningen ut på?

MAMBA-lösningen som tagits fram i Cuxhaven är ett kombinerat förenings- eller kooperativbaserat upplägg för gemensamt biläggande och en

volontärbaserad skytteltjänst. Lösningen har utformats för att göra det lättare att resa till och från landsbygdsområden där befolkningmängden sjunker. Både unga och gamla använder tjänster för att åka till resmål i närliggande byar. En stor andel av de resor som genomfördes under pilotfasen gick till olika evenemang, men i framtiden kommer tjänsten användas för "vardagliga" ändamål.

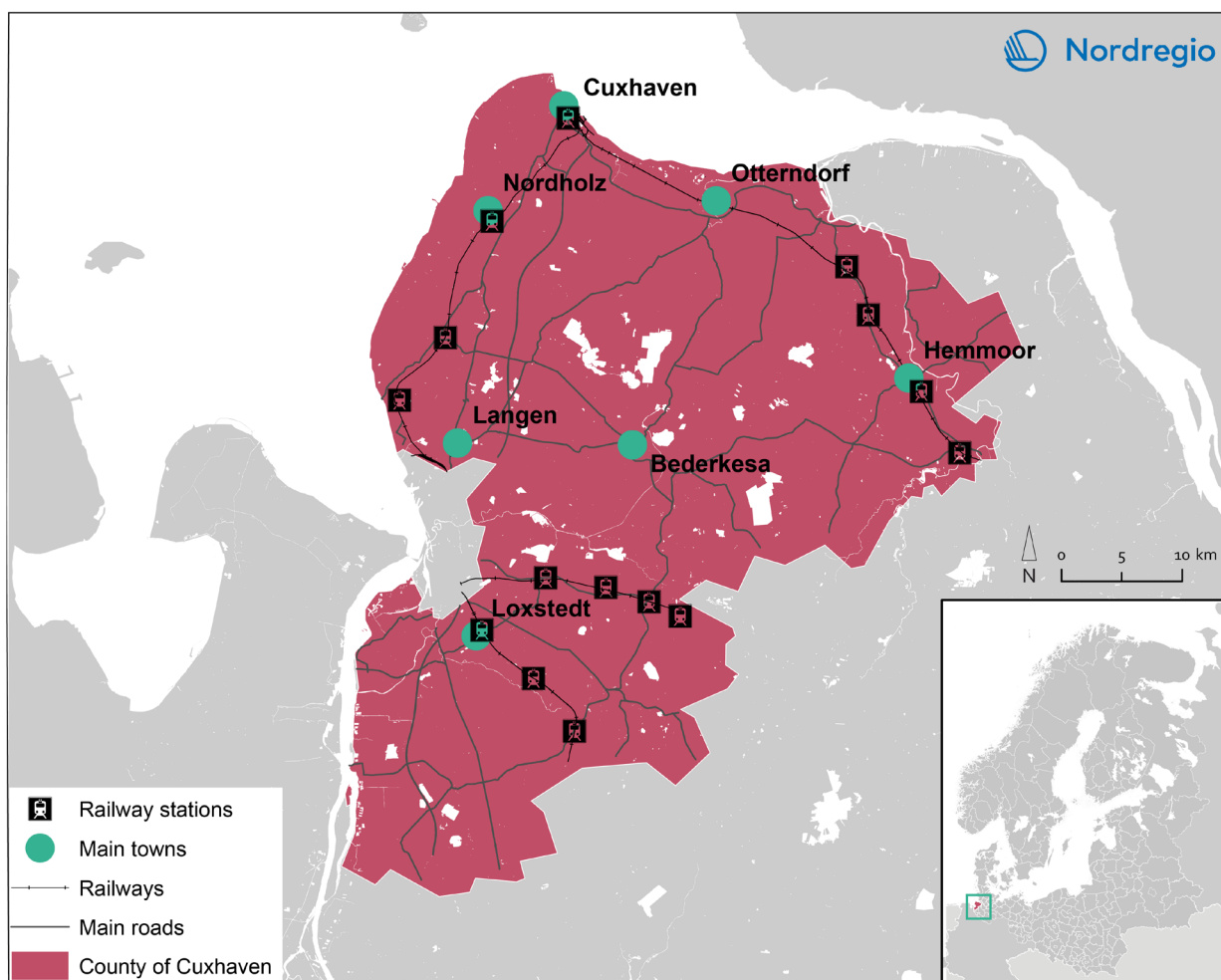
Utöver just den här lösningen håller man också på att utveckla ett mobilitetscenter. Här har man börjat sammanföra (och bistå med information om) alla sorters mobilitetstjänster runtom i Cuxhavens län. Detta kommer bli en modern, integrerad tjänst, en central byrå med ett enda telefonnummer, en samlad samordningsplattform för allt som har med mobilitet att göra. Det kommer också fungera som en samlad, kompetent kontaktpunkt där man hanterar informations-, beställnings- och faktureringsfrågor.

Vad var utgångspunkten?

Cuxhaven ligger nära den tyska Nordsjökusten och är en landsbygdsregion med problem som är typiska för den här sortens område. I takt med att yngre personer av diverse anledningar flyttar in till

Mobilitetscenter i Cuxhaven, Germany

Kommunen i Cuxhaven, Tyskland har öppnat ett mobilitetscenter och stegvis sjösat ett ambitiöst koncept som knyter samman en rad olika mobilitetslösningar, både de mer konventionella och de nyare. Centret bistår med information och tjänster om alla vanliga kollektivtrafiktjänster, samt "Transport-on-Demand"-tjänster (transport på beställning, eller "ToD") och gemensamma mobilitetslösningar, såsom möjligheten att nyttja gemensamt biläggande i Neuenwalde. En enda telefonlinje som samlar de spridda ToD-tjänster som finns tillgängliga runtom i länet har inrättats, och planer finns för att utveckla och integrera en digital lösning. Som läget ser ut nu går det att planera resor från början till slut, inklusive bokning, betalning och biljettförsäljning via telefon.



Cuxhaven, Tyskland. Karta av Nordregio..

städerna sjunker befolkningmängden, och det är framförallt äldre som blir kvar i områden med få invånare och dåligt utbyggd kollektivtrafik. Äldre personer har också en tendens att vara rädda för ny teknik och är ofta osäkra på hur de ska använda internet och smartphones. Därför måste digitala lösningar introduceras försiktigt i en lämplig takt och med "stödhjul" som fungerar för just denna befolkningsgrupp. En annan faktor som är avgörande för regionen är de säsongsbetonade kurvorna för potentiella kollektivtrafikresenärer eftersom dessa är starkt påverkade av turismen.

På grund av den låga befolkningmängden blir konventionell kollektivtrafik är dyr och olönsam. Stora driftskostnader hindrar kommunen från att erbjuda mer traditionella kollektivtrafikalternativ. Nya, individuella och flexibla tjänster behövs för att uppfylla de behov som finns hos den allt äldre landsbygdsbefolkningen.

Ett par byar har tillgång till järnvägsnätet

genom lokala stationer, men de allra flesta har bara skyttelbussar för skolskjuts, och många byar har inga kollektivtrafikförbindelser överhuvudtaget. Detta gör hela regionen väldigt bilberoende, och många hushåll har minst en bil.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev det först resultaten?

Den viktigaste anledningen till att både mobilitetscentret och tjänsten för gemensamt biläggande upprättades var för att förbättra alla tre hållbarhetsdimensioner i regionen. Målet ur ett socialt perspektiv var att fostra interaktioner mellan människor. Ur ett miljöperspektiv var målet att minska koldioxidutsläppen, och på ett ekonomiskt plan var tanken att erbjuda transportalternativ till ett överkomligt pris som också var så kostnadseffektiva som möjligt.

Lösningen kom från en arbetsgrupp med flera intressenter – en bygemensam bil som



Bybilen, kallad "mobine". Källa: Landkreis Cuxhaven, 2019.

kallades "mobine", ett bildningskoncept anpassat för landsbygden där man använde sig av en elbil. Arbetsgruppen bestod av människor som bor i byn, lokala politiker, och andra med ett intresse för innovativ mobilitet. Arbetsgruppen leds av chefen vid länets kollektivtrafikdepartement som har stor erfarenhet av kollektivtrafikprojekt. Möten erbjuds varje månad där folk får en chans att diskutera frågor, belysa problem och utmaningar, samt utveckla nya idéer. Vad gäller mänskliga resurser har den viktigaste tillgången varit den lokala mobilitetsföreningen Verkehrsverein Neuenwalde. De har fått professionell rådgivning från landstinget i form av en expert på utveckling av lokal kollektivtrafik. Denna verksamhet finansierades av MAMBA-projektet och pengarna gick till att skapa infrastruktur och arrangera offentliga evenemang.

Den gemensamma bilen, kallad "mobine" kan hyras av registrerade användare som vill använda den för att resa. Den kan också användas av frivilligchaufförer som skjutsar personer som själva inte kan köra, oavsett ålder. Den ursprungliga lanseringen skedde 24 augusti 2019. Sedan dess

har flera personer erbjudit sig att ställa upp som frivilligchaufförer. Sedan sommaren 2019 har den gemensamma bilen använts i snitt nio gånger i månaden, vilket motsvarar 25 resenärer och 412 km körning. Även om detta är en bra start så finns det uppenbarligen plats för fler. Mer marknadsföring behövs, helst sådan som verkligen fångar folks uppmärksamhet och som kan göra "mobinen" mer populär. Den pågående covid-19-pandemin har gjort det svårt att förutse vad som kommer hända i nästa steg, men MAMBA-teamet i Cuxhaven är fast beslutna om att fortsätta arbetet.

I Tyskland begränsar passagerartransportlagstiftningen möjligheterna att genomföra innovativa mobilitetsprojekt, i synnerhet vad gäller försäkringar. Därför står staden Geestland (byns administrativa center) som bilens ägare, men volontärföreningen Verkehrsverein Neuenwalde sköter drift och underhåll. Ett speciellt hyreskontrakt togs fram.

Förslag på någon sorts mobilitetscenter har nämnts i ett tidigare integrerat mobilitetskoncept och i den lokala transportplanen. Dock har det inte gått att genomföra förslaget hittills. MAMBA-projektet tillförde en ny dynamik

i kombination men en fokuserad förstudie som hjälpte oss utvärdera hur praktiskt genomförbart det hade varit att upprätta ett mobilitetscenter. Intresset för planen växte och allt fler intressenter och lokala politiker engagerade sig. I skrivande stund (juni 2020) är mobilitetscentret i Cuxhavens län ett telefoncenter dit folk kan ringa för att få information om kollektivtrafiksystem och alternativa kollektivtrafiklösningar i området. Vem som helst kan boka en ToD-taxi ("Anrufsammeltaxi" på tyska) via telefon. Detta är ett stort steg framåt jämfört med läget innan MAMBA-lösningen. Då hade varje kommun sitt eget bokningsnummer. Det nya telefonnumret till mobilitetscentret ersätter sex av de tidigare elva numren, och planen är att det ska ersätta alla elva nummer inom en snart framtid.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Denna lösningar är till stor utsträckning beroende av att lokalbefolkningen deltar och engagerar sig. Ett mål var att minska koldioxidutsläppen, ett annat att uppmuntra folk till att kombinera olika transportmedel, samt minska bilanvändandet och till och med antalet ägda bilar. Projektet har också fört folk samman. Tanken med bybilen är att den ska göra livet lättare för flera befolkningsgrupper i området.

En stark rekommendation till andra är att engagera motiverade individer på plats, samt ta in specialiserad supportpersonal som kan kontrollera att allt överensstämmer med rådande lagstiftning, samt hjälpa till med administrativa frågor (t.ex. brukskontrakt, uthyrning, försäkring osv.). Människor med teknisk kunskap är också



Baksidan av bybilen, med logotyper för relaterade projekt och sponsorer. Källa: Landkreis Cuxhaven, 2019.

viktiga när infrastrukturgrunden ska skapas.

Den största risken har att göra med behovet att attrahera tillräckligt många användare. En "kritisk massa" krävs för att gemensamt bilägande på landsbygden ska vara ekonomiskt hållbart. Detta potentiella problem kan motverkas genom intensiv kommunikation och ett ytterst användarvänligt bokningsystem för de som vill få tillgång till bilen. Gemensamt bilägande på landsbygden kräver också ett förstklassigt finansieringssystem eftersom det inte räcker att bara köpa en bil. Ytterligare ekonomiska resurser måste säkras för att finansiera ytterligare inköp (laddningsinfrastruktur, driftplattform osv.). Kostnaden och arbetet som krävs för att bedriva marknadsföring genom flygblad är också omfattande, plus att det kräver en stor andel personlig kommunikation, men det är värt ansträngningarna.

Erfarenheterna från mobilitetscentret visar hur viktigt det är att ha ett nära samarbete med rätt intressenter. Det drivs av Cuxhavens län. Huvudintressenterna är transportföreningar, trafikföretag, taxiföretag och kommunerna i länet. Samtliga är intresserade av och engagerade i mobilitetscenterkonceptet eftersom det kommer förbättra allas tillgång till mobilitet.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Planen är att marknadsföra den elektriska bybilen till en bredare publik för att mobilisera fler människor att använda denna unika tjänst. Anpassad information kommer riktas till grupper, föreningar, vänskapscirklar och kyrkosamfund för att ge dem en bättre uppfattning om möjligheterna med delat bilägande. Folk bör få chansen att testa bokningssystemet och använda den gemensamma bilen för provkörning och utflykter till evenemang. Det är lätt att anta att sociala medier idag är en viktig marknadsföringskanal, men i det här fallet och för just denna målgrupp tycks det snarare som att tryckt material fungerade bättre. Fördelen med konventionella flygblad är att de kan delas ut till alla hushåll i varje by, samt att de kan läsas upprepade gånger av vem som helst, när som helst. Det har också framgått att det inte endast är delningskonceptet som måste förklaras i detalj. Särskilt bybilens elektriska komponenter (laddning, räckvidd osv.) kräver att mycket information delas i målgruppen.

Dessutom krävs mycket arbete för att finslipa det ekonomiska konceptet. Avsikten är att söka mer ekonomiskt stöd när MAMBA-projektet avslutas. Man söker även efter nya frivilligchaufförer, och mer utbildningsmaterial krävs för att göra det ännu lättare att använda bilen. Något som skulle underlätta vore till exempel en app som gör det lättare att boka bilen, samt effektivisera användarupplevelsen. Grundkonceptet har dock varit ganska lyckat, så inga större förändringar förutspås inom den närmsta framtiden.

Nästa planeringssteg för mobilitetscentret är att ersätta de sista sex av de elva ursprungliga telefonnumren med ett nytt. Det finns också planer för att utveckla en bokningsapp och en central fakturerings-tjänst för att göra det så enkelt som möjligt att resa med kollektivtrafik eller ToD-tjänster. Telefonnummer tillhandahålls av ett externt serviceföretag. Eftersom ny teknik utvecklas i en rasande takt betyder det att tjänsteleverantörerna måste hänga med och med jämna mellanrum uppdatera sina tjänster.

4.5. "Transport-on-Demand"-systemet "ALFA" och interaktiv karta i Plön, Tyskland

Huvudförfattare: Beatrice Siemons, projektledare, Plön länsstyrelse

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

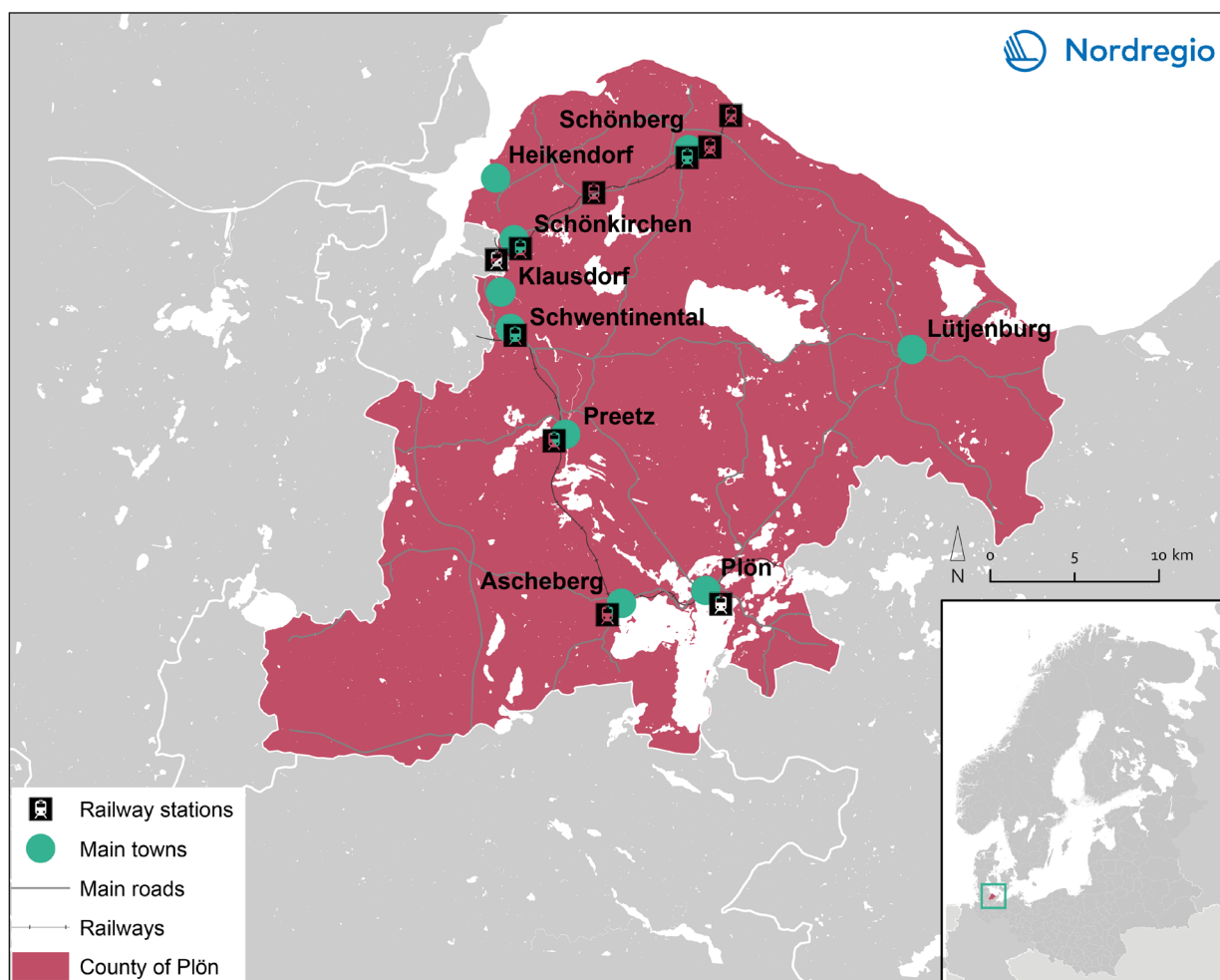
I landsbygdsregionen Plön i norra Tyskland har två innovativa mobilitetslösningar implementerats som en del i MAMBA-projektet. Ett är ett "Transport-on-Demand"-system (transport på beställning, eller "ToD") som kallas "ALFA", vilket är en förkortning för "Anruf-Linien-Fahrten" (ung. "telefonlinjeresenärer"). Namnet representerar huvudtanken bakom lösningen. Folk kan resa tillsammans i taxibilar som kör längs fasta rutter och enligt en fast tidtabell, men bara om de beställts via telefon minst en timme tidigare. Från ett leverantörs perspektiv är fördelen att en bil endast behöver skickas ut när någon faktiskt ber om det. Med andra ord körs inga tomma turer. ALFA ersätter traditionella bussar när efterfrågan är låg, framförallt på kvällar och helger. Tjänsten används av en rad målgrupper: äldre, studenter och till och med turister som semestrar kring Östersjön, som bara ligger 10 km bort. Dessa ToD-

resor skapar bättre förbindelser mellan de små byarna och den närliggande staden (Lütjenburg). Därifrån kan man sedan resa till staden Kiel, delstatshuvudstad i Schleswig-Holstein. Det är det länsägda bussbolaget VKP som organiserat och implementerat tjänsten.

Den andra mobilitetslösningen är det så kallade mobilitetscentret. Kort och gott är det en interaktiv karta över transportnätverket i länet. Den finns tillgänglig på datorer, smartphones och surfplattor. Se <https://ploen-mobil.de/>. Det huvudsakliga målet är att samla och erbjuda smidig tillgång till pålitlig information om mobilitetstjänster, och göra intermodal mobilitet mer behändig. Anledningen till att en sådan tjänst behövs är för att det finns många olika mobilitetsalternativ i Plöns län, vilket kan vara förvirrande för vissa. Det finns också många olika transportmedel (buss, taxi, tåg osv.)

som organiseras på olika nivåer (län, region, nationell) och som alla har olika tidtabeller, olika hemsidor osv. Kollektivtrafiksystemets kärna är busstrafiken som drivs av det länsägda bussbolaget (Verkehrsbetriebe Kreis Plön, VKP), samt en viktig regional tågförbindelse (Hamburg - Lübeck - Kiel) i Schleswig-Holstein. Det finns flera andra mobilitetstjänster som tillhandahålls eller utvecklas av olika aktörer, t.ex. gemensamt ägda bilar och cyklar, eller engagerade volontärer som satt upp "liftbänkar" eller som tillhandahåller transporttjänster.

Målet med mobilitetscentret är således att föra samman alla dessa transportmöjligheter genom att göra dem synliga på ett centralt informationsnav. Den avsedda effekten är att locka fler resenärer till länets bussbolag och att integrera andra befintliga och kommande mobilitetstjänster i systemet. Ambitionen



County of Plön, Germany. Map by Nordregio.

Mobilitetscentret i Plön, Tyskland

Mobilitetscentret i Plön, Tyskland är en digital lösning vars huvudsyfte är att samla, strukturera och bistå med lättillgänglig och tillförlitlig information om mobilitetserbjudanden. Målet är att göra reseplaneringen enkel och tillgänglig.

Utöver traditionella kollektivtrafikrutter kommer det kontinuerligt integrera den ständigt växande regionala marknaden för innovativa mobilitetslösningar. På lång sikt kommer systemet integreras med turistinformationskontoren som en del av ett digitalfysiskt mobilitetscenternätverk.
<https://ploen-mobil.de/>

att göra mobilitetscentret så behändigt som möjligt för både invånarna och turister speglas i att det tar upp POIs ("Points of Interest", eller intressepunkter).

Vad var utgångspunkten?

Plöns län är nästan 1 100 km² stort och är hem till runt 128 000 invånare, vilket motsvarar en förhållandevis låg befolkningstäthet på ungefär 120 människor per km². Tack vare läget vid Östersjökusten och sitt pittoreska, lite kulliga landskap med ca 80 sjöar är regionen ett attraktivt turistmål.

Tanken var ursprungligen att erbjuda invånarna fler förbindelser mellan de mindre byarna och den närmsta större staden (Lütjenburg) genom att förbättra det befintliga kollektivtrafiksystemet, vilket först och främst är fokuserat på skolskjuts.

Detta gjorde att det lokala bussbolaget blev en uppenbar och viktig intressent. De kunde också bidra med expertis och personal som behövdes för att sköta projektet. Att sätta in fler bussar och/eller dra nya busslinjer hade dock inte varit ekonomiskt gångbart och skulle därför inte ha godkänts av eller fått ekonomiskt stöd från länet. Den uttalade politiska viljan att förbättra länets kollektivtrafik ledde först och främst

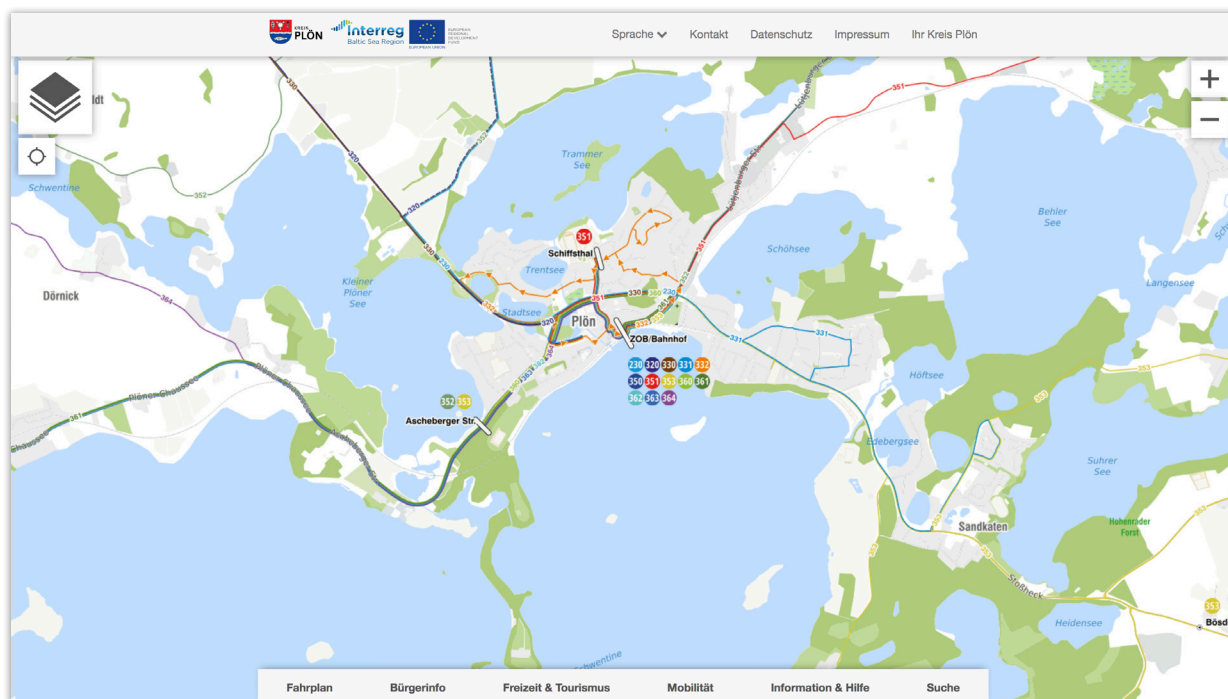
till upprättandet av utredningen "Analys kring möjligheten att etablera efterfrågeorienterade transportalternativ i Plöndistriktet". Det politiska beslutet att implementera ALFA-projektet baserades på denna utredning. Sedan utvecklades och behandlades analysen av en projektgrupp bestående av landstinget, politiker och transportföretag.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

ALFA lanserades 1 mars 2018 och anammades snabbt, delvis för att bussbolaget är känt bland befolkningen som också har stort förtroende för det. Viktigt att poängtera är också att det fick stor spridning eftersom det är ett mycket lättanvänt system. Resenärer som vill använda tjänsten beställer helt enkelt skjuts med ett snabbt telefonsamtal minst en timme innan de ska åka. De går sedan till den hållplats man kommit överens om strax innan avgångstiden. En taxi kommer sedan och hämtar dem. Dock kostar det inte mer än en vanlig bussbiljett. Teoretiskt sett hade det gått att beställa upp till 22 545 resor om året. Nu när tjänsten varit igång i mer än två år kan vi se att drygt 2 500 resor per år (eller ca 11 %) faktiskt beställts. Mellan 400 och 450 människor i månaden nyttjar tjänsten, vilket innebär att i snitt åker två personer med per resa. Detta är avsevärt högre än det tyska genomsnittet, som ligger på 1,5 personer per resa vilket indikerar att andelen som anammat ALFA är hög.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Det finns flera faktorer som bidragit till att projektimplementering gått så bra. Det kommunägda transportbolaget gjorde det förhållandevis lätt att introducera ett enkelt system genom att bygga vidare på de befintliga rutterna. Vad gäller juridiken räknas ALFA som kollektivtrafik, vilket gör det mycket lättare att få det att överensstämma med diverse juridiska krav, ansvarsbestämmelser, försäkring och finansiering. Det visade sig också att de intensiva diskussioner man fört med intressenterna under projektets allra tidigaste skede och under förberedelse- och implementeringsfasen ledde till tydlig och ömsesidig förståelse och engagemang. Att ALFA:s utveckling och drift i princip inte stötte på några som helst problem beror med största sannolikhet



Skärmdump av Plön Mobility Center. Källa: <https://ploen-mobil.de/>.

på att alla relevanta intressenter engagerades på ett väldigt systematiskt sätt. En annan viktig faktor har också varit att det funnits politisk vilja att finansiera och implementera den här sortens projekt.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

ALFA:s initiativtagare, organisatörer och finansierare anser att projektet varit en framgång och att det också är hållbart. Landstinget har därför bestämt sig för att finansiera liknande ALFA-projekt i andra regioner. Ett sådant projekt påbörjades 11 november 2019 i närheten av länshuvudstaden Plön, och två avstickarpilotprojekt planeras också i andra regioner.

Plöns län ger 100 000 euro per region från sin årsbudget som en del av det som kallas "Daseinsvorsorge" – ett obligatoriskt krav att tillhandahålla en miniminivå av kollektivtrafik. De länsdepartement och politiker som engagerat sig anser att lokal kollektivtrafik är en mätsticka för livskvaliteten på landsbygden vilket har lett till att nya pilotprojekt har upphandlats, finansierats och kommer att påbörjas inom kort.

Den ursprungliga ALFA-lösningen har i praktiken omvandlats till en vanlig

kollektivtrafiktjänst tack vare landstingets beslut. Den kommer finansieras av Plöns län. För regionsinvånarna betyder detta att de kan fortsätta att förlita sig på taxiresor för att uppfylla de behov som finns när bussarna sällan går.

4.6. Kreativa mobilitets- och tillgänglighetslösningar i Trelleborg, Sverige

Huvudförfattare: Christoffer Pettersson-Hernestig, projektledare.

Trelleborgs kommun är belägen på det svenska fastlandets sydligaste spets. Här finns en 35 kilometer lång sandstrand i söder, bokskogar i norr och däremellan extremt bördig jord. Kommunen är bara 37 kilometer bred, men har ändå ett antal ganska glesbebyggda områden, med alla de utmaningar och hinder som är typiska för sådana områden. Lokalbefolkningen har ganska typiska mobilitetsbehov- och mönster, vilket bland annat innebär att man till stor utsträckning förlitar sig på privatägda bilar. När folk som är beroende av bilar blir äldre saknar de helt erfarenhet om hur man använder kollektivtrafik, samtidigt som man har väldigt liten tillit till systemet. Ibland är de till och med osäkra på hur man köper en bussbiljett, och vet kanske inte att alla Trelleborgsbor över 67 kan



ALFA-projektets början – med representanter från kollektivtrafikbolagen, ett taxibolag, länsstyrelsen och en lokal borgmästare. Källa: Orly Röhlk

använda kollektivtrafiken gratis inom kommunen. Trelleborg har inom MAMBA-projektet använt tre tillvägagångssätt för att ta sig an dessa utmaningar.

4.6.1. Mobilitetsdiskussionsplattform Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

I Trelleborg har MAMBA lyckats skapa ett forum där olika kommunförvaltningar diskuterar mobilitetsutmaningar och lägger planer för lämpliga lösningar. Detta kanske inte låter särskilt spännande, men faktum är att det är förvånansvärt ovanligt att personal från olika förvaltningar (med sina respektive specialkunskaper) samlas så här. En följd av detta är att det bjuds ytterst få möjligheter att samla idéer, upptäcka synergier och utveckla nya förslag och lösningar. MAMBA-projektet har gett en möjlighet att lösa detta institutionella problem, vilket resulterat i de många handfasta lösningar som beskrivs nedan.

Vad var utgångspunkten?

Antalet och frekvensen av kollektivtrafiktjänster i Trelleborg är förhållandevis goda. Trots detta står

det klart att det görs för många resor med bil, att invånarna (i synnerhet de äldre) inte känner sig tillräckligt mobila, att antalet resenärer på många bussresor är långt under kapacitet och så vidare. Således har man över en längre tid kommit till insikten att vissa punkter i kollektivtrafiksystemet har för få förbindelser, och att mobiliteten och tillgängligheten skulle kunna förbättras genom ett förvaltningsöverskridande samarbete.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Ett internt nätverk med representanter från de olika förvaltningarna skapades för att föra samman de olika delarna av Trelleborgs kommun. Syftet med nätverket var att samla kunskap om mobilitetsbehov, ge tillgång till den expertis och de idéer som finns på andra förvaltningarna, samt skicka kommentarer och feedback mellan dem. Kommunlednings- och samhällsbyggnadsförvaltningen var delaktiga i upprättandet av mobilitetsdiskussionsplattformen.

Bland de mest engagerade deltagarna fanns kommunstyrelsemedlemmar, samhällsbyggnadsförvaltningen och infrastrukturförvaltningen.

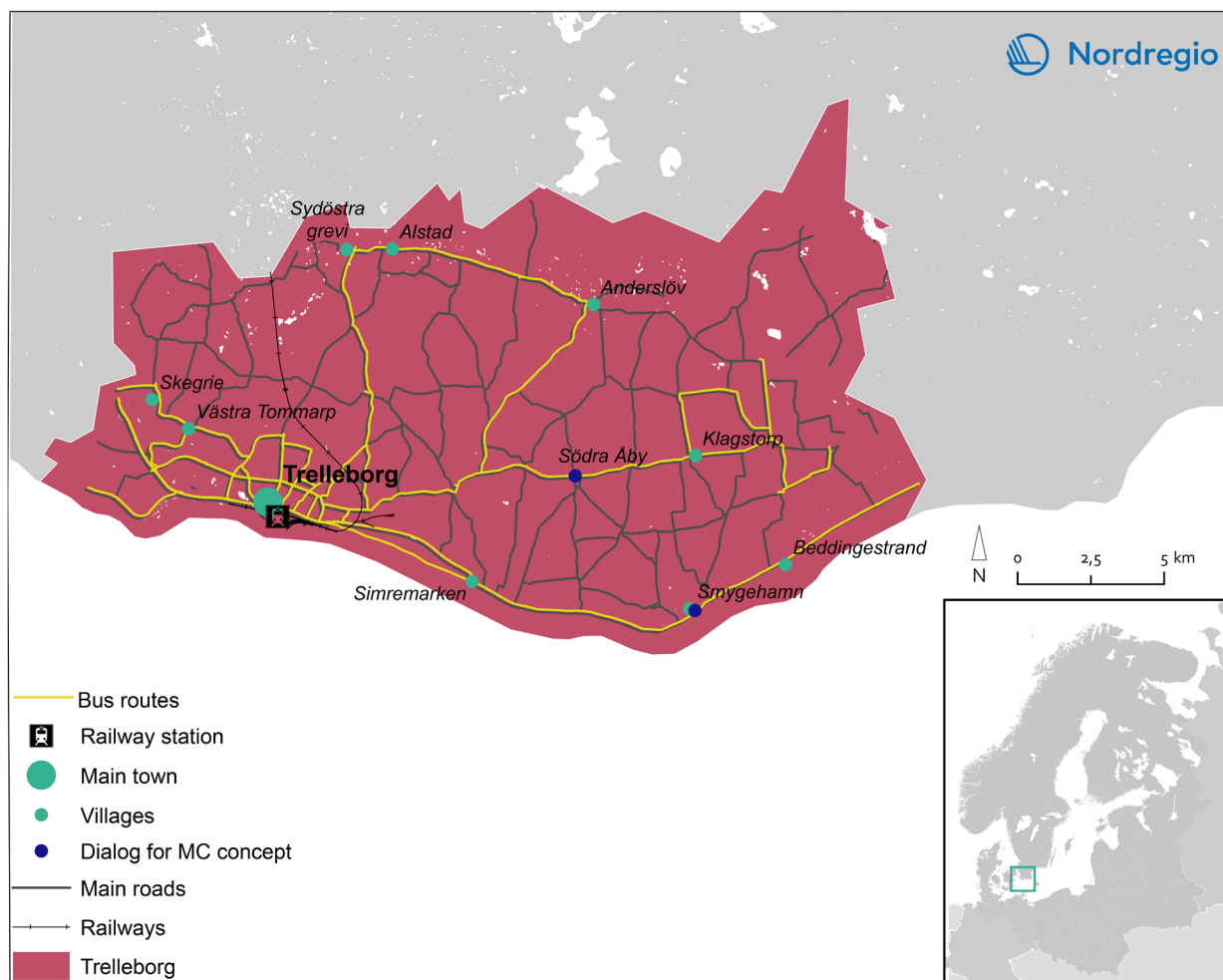
Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

En viktig lärdom var att innovation inte alltid behöver innefatta ny teknik eller en ny produkt. I Trelleborg insåg projektledaren att det kan vara innovativt att "bara" få olika förvaltningar att prata med varandra och samarbeta, framförallt inom den offentliga sektorn. Med andra ord, att röra om bland organisationsprocesser och -strukturer kan vara minst lika effektivt och innovativt som att införa ny infrastruktur, teknik, nya produkter eller tjänster. Faktum är att ett antal handfasta lösningar kommit till just genom denna diskussionsplattform. Något så enkelt som en busstjänst för äldre kan vara startskottet för

något som man sedan kan bygga vidare på och sprida till andra områden. De förvaltningar som deltog i samarbetet upptäckte också sätt att använda den redan existerande infrastrukturen på nya sätt, vilket undviker de dyra kostnaderna som kommer med att bygga ny infrastruktur. Så ett hus som står tomt flera timmar om dagen skulle kunna användas för något under tiden det är ledigt (läs mer nedan).

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Mobilitetsdiskussionsplattformen kommer leva vidare även efter MAMBA. Minst två möten per år planeras. Åtgärder och resultat från de olika mobilitets- och transportverksamheterna kommer att presenteras och diskuteras i detta format.



Trelleborgs kommun, Sverige. Karta av Nordregio.

4.6.2. Kontorskafé och digitalt mobilitetscenter

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

Forskning har visat att många regionsinvånare kunde jobba hemifrån (även innan coronapandemin), vilket innebär att de egentligen inte behöver pendla till arbetet varje dag. Dock är det många som fruktar att bli socialt isolerade genom sina vanliga "hemmakontor". Ett så kallat kontorskafé skulle därför kunna upprättas för att minska antalet bilresor, skapa gemenskap och förbättra livskvaliteten i byar som annars är ganska så tomma.

Därför valde Trelleborgs kommun att upprätta ett sådant kontorskafé tillsammans med ett ideellt byalag i det lilla samhället Södra Åby och dess drygt 180 invånare. Grundtanken med detta kontorskafé är att människor ska slippa pendla till arbetet och resa så fort de har något ärende, men också att allt ska finnas nära där de bor. Kontorskaféet är en fysisk mötesplats

Det digitala mobilitetscentret i Trelleborg, Sverige

I Trelleborg, Sverige har olika koncept kombinerats. Det finns en förvaltning-söverskridande mobilitetsarbetsgrupp som jobbar för kommunens räkning, och ett fysiskt (icke-)mobilitetsorienterat kontorskafé. Det digitala mobilitetscentret består med information om olika mobilitetsmedel, inklusive traditionell kollektivtrafik (t.ex. busslinjer) men också de mer innovativa (t.ex. samåkning). Samtliga dessa tjänster kureras runt en spatial representation av regionen. Kontorskaféet erbjuder inte bara en plats dit lokalbefolkningen kan gå för att slippa pendla till stan, det används också för att organisera samåkning. I framtiden är tanken att ännu fler tjänster ska erbjudas, såsom gemensamma frakt-cyklar.



Bild av den interna nätverksdiskussionen om rörlighet. Källa: Christoffer Hernestig.

där människor som jobbar hemifrån kan sitta och arbeta tillsammans, samt få tillgång till en kontorsinfrastruktur. Detta framhäver vikten av tillgänglighet (i motsats till mobilitet), vilket är en central del av logiken i MAMBA-projektet.

Utöver det fysiska utrymmet håller Trelleborgs kommun på att utveckla en digital plattform i form av en interaktiv karta på hemsidan: <https://arcg.is/1H4aLi>. Denna plattform fungerar som en informationskälla gällande de resealternativ som finns tillgängliga i de olika kommundelarna. Den ger användarna information om en rad olika transportmöjligheter. När man klickar på en POI ("Point of Interest", eller intressepunkt) visas en länk som leder till ytterligare information. Syftet med hemsidan är att förmedla information om hur man kan ta sig till jobbet, och helst då inte

“ I den hektiska värld vi lever i behöver människor en lugn miljö.

Kontorskafé användare



Bild på kartor från det digitala mobilitetscentret, hängande på kontorskaféet. Källa: Christoffer Hernestig.

ensam i egen bil. Digitala kartor har tryckts upp och hängts upp på kontorskaféet. Syftet är att ge de som nyttjar lokalen en överblick över vilka transportmedel som Trelleborgs kommun erbjuder.

Vad var utgångspunkten?

Ett pendlingssystem som är uppbyggt kring personbilar leder till ett antal transportrelaterade problem och skapar olägenheter för de som inte kan eller vill köra bil. Kontorskaféet och mobilitetsplattformen togs fram för att åtgärda detta problem och kunde genomföras som en del av MAMBA-projektet.

Generellt sett är kollektivtrafiksituationen i Trelleborg helt acceptabel. Man bestämde därför att den mest effektiva lösningen inte vore att lägga till fler tjänster. Istället ville man "tänka utanför ramarna" kring en ny sorts mobilitetsnav (eller ännu bättre, ett tillgänglighetsnav) som skulle kunna förbättra folks livskvalitet.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Trelleborgs kommunledning och Södra Åbys byalag var huvudintressenterna i arbetet med att upprätta kontorskaféet. Detta samarbete

“ Innovation blir större när människor arbetar tillsammans..

Kontorskafé användare

var en av nyckelfaktorerna till att projektet lyckades eftersom det gjorde det lättare att kommunicera med byborna, samt bygga tillit. Byalaget äger lokalen medan Trelleborgs kommun gått med på att stå för driftkostnaderna och supportfunktionen på plats, vilket gjort det möjligt att ha kontorskaféet öppet en dag i veckan under MAMBA-projektets testfas.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Det som verkligen funkar bra i Trelleborg – och som kan rekommenderas för andra – är det intensiva, tillitsbaserade samarbetet mellan olika personer i ordförandeställningar, vilket lett till ett antal riktigt bra idéer. Det har också gjort det möjligt (och detta är något som bör kopieras)

att hitta nya sätt att använda redan befintliga resurser på. Utrymmena i kontors kaféet fanns till exempel redan, och nu används de mer frekvent. En annan positiv lärdom kom från samarbetet med ett universitet som ligger i närheten. Detta samarbete gjorde det möjligt att ta fram flera olika visioner för hur Trelleborgs kommun bör utvecklas. Det ledde också till att nya förslag lades fram, och en tydligare bild kunde etableras av de framtidsscenario man ville sträva mot.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

De nuvarande testen kommer utvärderas

“ Landsbygdsutveckling är viktig, men det är också att upprätthålla landsbygdskulturen.

Kontors kafé användare

tillsammans med användare och samtliga intressenter. Resultaten kommer avgöra huruvida flertjänster kommer läggas till och öppettiderna kommer att förlängas. Marknadsföring kommer också behövas för att uppmärksamma fler på att tjänsten finns.

Det råder sannerligen ingen idétorka. Tanken är att lokalen ska bli ett informationscenter för alla mobilitetsrelaterade tjänster, och eventuellt också ett nav för gemensamma cyklar. En annan möjlighet är att kontors kaféet kombineras med ett



Landsbygdsutveckling är viktig, men det är också att upprätthålla landsbygdskulturen.

redan befintligt medborgarcenter. Allra helst hade vi sett att testet i Södra Åby utvecklas till ett bra praktiskt exempel för andra landsbygdskommuner runt om i Östersjöområdet, men även andra delar av världen.

4.6.3. Busstransport för äldre Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

Trelleborgs kommun arrangerar bussutflykter för äldre på landsbygden som ett evenemang i sig. Målet är att skapa socialt engagemang bland deltagarna. Som en sidoeffekt ger man pensionärerna mer självsäkerhet i att använda kollektivtrafiken. Denna lösning har kommit till genom ett samarbete mellan Trelleborgs kommunledningsförvaltning och socialförvaltningen, samt ett lokalt bussbolag.


Vad var utgångspunkten?

Många pensionärer bor på äldreboenden eller ensamma i egna villor med risk för att bli socialt isolerade. De befintliga kollektivtrafiktjänsterna är inte dåliga i sig, men det är tydligt att de används i begränsad utsträckning på grund av psykologiska hinder, kunskapsbrist eller helt enkelt brist på faktiska möjligheter att ge sig ut och träffa folk. Målet med de organiserade utflykterna är att behandla dessa problem, föra folk samman och ta med dem till resmål som annars skulle vara svåra att nå (t.ex. lantkaféer eller naturreservat).

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Inledningsvis användes under våren 2019 kommunägda skolbussar som utflyktsbussar eftersom de inte användes på kvällar och helger. Detta upplägg betraktades som väldigt innovativt eftersom kommunenheterna som ansvarade för skolbussar, social omsorg och transport bildade en specialarbetsgrupp för att kunna samarbeta över förvaltningsgränserna. Trots att de första resorna togs emot väldigt väl framkom även viss frustration. Det visade sig att många äldre personer inte kunde ta sig upp och ner för trapporna på skolbussarna. Dessutom drabbades tjänsten också av juridiska svårigheter i december 2019 när det utreddes att skolbussar inte fick användas för att transportera andra än elever.

Tidigt under 2020 anlätades ett lokalt bussbolag



“ Det känns bra att göra något för de äldre, de förtjänar det eftersom de gjort så mycket för oss. Alla är så glada och trevliga

Busschaufför

“ Helgerna är tröga och ensamma när Träffpunkten är stängd. Skolbussen gör helgerna så mycket mer meningsfulla

Resenärer

“ Det är så svårt att ta sig runt när man inte har bil och bor på landet. Därför tycker jag att skolbussprojektet är så bra

Resenärer

“ Jag har träffat nya vänner på skolbussen

Resenärer

“ Det är så trevligt att få ge sig ut ett tag

Resenärer

“ De här lördagsutflykterna är så trevliga. Man träffar så mycket nytt folk och alla pratar med varandra

Resenärer



Inuti bussen för utflykterna. Källa: Niclas Ivarsson.

för att sköta bussresorna. Således kunde lösningen fortsätta, och MAMBA kunde stötta en lokal aktör för att hålla liv i verksamheten. Dock har man kommit till insikten att det ursprungliga, innovativa upplägget inte fungerade i det långa loppet, men det var och kommer alltid förbli källan till den ursprungliga idéen.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

En lärdom som kan dras från just denna lösning är att det finns mycket kunskap inom vissa organisationer och inom enskilda enheter. Utmaningen (och belöningen) ligger i att mobilisera denna kunskap, till exempel genom ett format såsom en arbetsgrupp där ledare inom äldreomsorg, pensionärstransportshantering och äldreboende personal ingår och har daglig kontakt med den avsedda målgruppen. Det är dock inte enkelt att komma ur sina gamla banor, men det går. En annan rekommendation som sprungit ur projekten i Trelleborg är att tänka kreativt tillsammans med flera olika intressenter. Tänk på alla inblandades sociala behov och inte bara på pendlingsutmaningar på landsbygden.

Vad är nästa steg och hur ska projektet

fortsätta?

Tan måste kunna "hänga med" i eventuella förändringar gällande befolkningssammansättningen. Allt eftersom medelåldern hos Trelleborgsborna stiger är det också mer sannolikt att framtidens äldre kommer vara mer aktiva och ställa högre krav gällande mobilitet. Den offentliga sektorn måste anpassa sig efter dessa trender, både vad gäller mobilitet och tjänster tillgängliga på landsbygden.

4.7. Samåkningsapplikation i Vejle, Danmark

Huvudförfattare: Marianne Pedersen, projektledare

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

Vejle kommun samarbetade med NABOGO ApS, en utvecklare med fokus på smartphoneappar och tog fram och marknadsförde en samåkningsapp som avsågs användas i deras landsbygdsregion i centrala Danmark. Lösningen huvudsakliga målgrupp är personer som avser att resa de 13 kilometrarna mellan byn Smidstrup/Skærup till regionscentret Vejle. En unik aspekt av detta projekt var att till skillnad från tjänster såsom UBER och Lyft riktar sig NABOGO:s

tjänst till landsbygdsområden. Den har också utformats för att endast täcka chaufförernas marginalkostnader, inte gå med vinst. En annan intressant aspekt är ungdomar som saknar körkort specifikt ingår i målgruppen.

Som ett komplimenterande steg har också ett mobilitetscenter för Vejleregionen upprättats (se separat ruta).

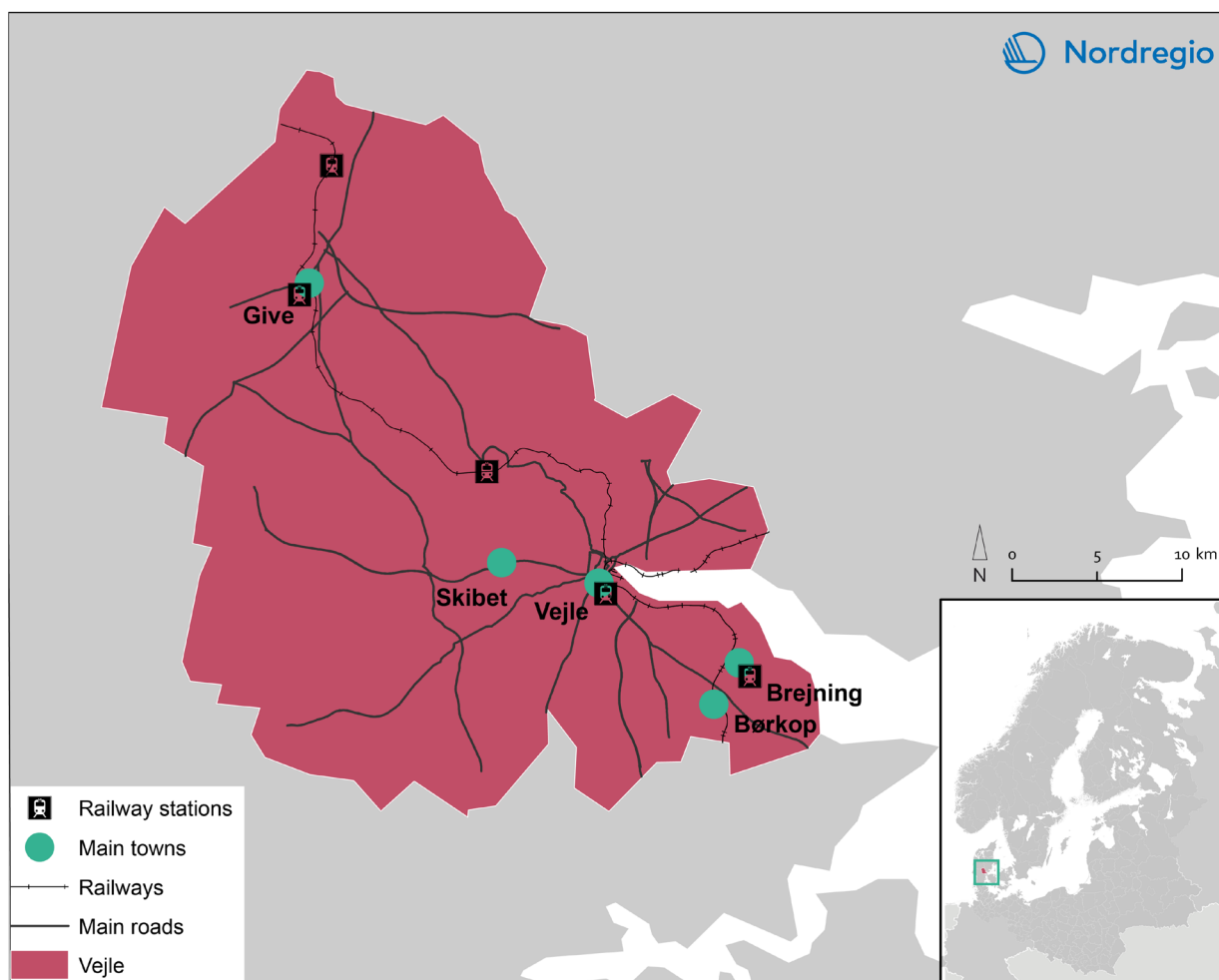
Vad var utgångspunkten?

Byn Smidstrup/Skærup har en nära sammansvetsad gemenskap och en stark samhällskänsla. När de lokala idrottsklubbarna arrangerar ett evenemang deltar stora delar av byn, och om något som är i den lokala allmänhetens intresse behöver göras kommer många ut och hjälper till. Detta är en viktig byggsten i samåkningsupplägget eftersom det oundvikligen bygger på stor ömsesidigt tillit.

När idén om en innovativ samåkningslösning presenterades fanns det invånare som var oroliga över att detta skulle underminera behovet av de bussförbindelser som fortfarande fanns till och från byn. Dessa signaler togs på allvar. Sammanslagningen mellan samåkningslösningen och den nationella reseplaneraren säkerställde att de befintliga bussförbindelserna inte på något vis försattes i en riskabel situation, vilket också lokalbefolkningen uppfattade.

Mobildatatäckningen i området är mycket god, så de tekniska förutsättningarna för en digital lösning är optimala. Givetvis var man tvungen att vara försiktig så man inte tappade den äldre generationen, då det finns många i denna grupp som inte är helt bekanta med hur man använder en smartphone. Men för resten av befolkningen, framförallt yngre, är detta inte ett problem.

En extra ekonomisk fördel med att vända sig



Vejle kommun, Danmark. Karta av Nordregio.

Mobilitetscentret i Vejle, Danmark

Mobilitetscentret i Vejle, Danmark är en digital lösning som kombinerar en app för innovativ samåkning på landsbygden med en reseplanerare ansluten till den nationella transportdatabasen. Integrationen av information gällande tillgängliga samåkningstjänster och traditionella kollektivtrafiklösningar för den rutten man valt erbjuder behändig mobilitetsplanering för användare och uppmuntrar till multimodalitet på landsbygden, där det annars är ont om resealternativ. Dessutom gör samarbetet med kommunen det möjligt att använda offentliga busshållplatser som på- och avstigningsplatser. På så vis kan båda transportmedlen enkelt kombineras.
<https://nabogo.com/partnerskaber/>
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.nabogo.app>

till den yngre generationen är att man räknar med att detta ska göra det lättare för dem att gå på lärlingsutbildningar eller studera i sin hemregion, vilket får dem att känna tillhörighet i regionen, och kanske får dem att stanna kvar på sikt. En annan fördel med samåkningstjänsten i Vejle är att man räknar med att den ska minska antalet enmansbilresor från närliggande glesbygdsområden, vilket skulle minska antalet trafikrelaterade problem som blivit allt vanligare inne i stan.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Vejle kommun är huvudorganisationen bakom lösningen i samarbete med apputvecklaren NABOGO, som äger de immateriella rättigheterna till lösningen. Kollektivtrafikbolaget i södra Danmark deltar också som en samarbetspartner. Det lokala styret i Smidstrup/Skærup spelade också en avgörande roll i implementerings- och marknadsföringsarbetet när appen skulle

introduceras i området. Diverse lokala företag kontaktades med förfrågningar om att hjälpa till att informera folk om tjänsten. Den lokala nyhetskanalen TvSyd hjälpte också till att marknadsföra tjänsten, både genom att sända ett inslag om den och en intervju med en lokalpolitiker.

Från det att en specifikation för hur man ville att tjänsten skulle vara utformad till det att den första delen av implementeringsarbetet drog igång hann drygt sju månader gå. Appens användarvänlighet utformades genom tidigare erfarenheter, djupgående samtal med medlemmar från del lokala styret och en undersökning vars mål var att få en inblick i lokalbefolkningens specifika mobilitetsbehov.

Appen har hittills visat sig ganska så populär, och NABOGO har till och med fått förfrågningar från andra regioner som är intresserade av att köpa lokalt anpassade tillstånd. Detta ger avkastning för det ursprungliga syftet, vilket var att utveckla en digital samåkningsplattform med en strategisk överblick som anpassats för eller återanvänts i glesbygdsområden. Faktum är att svenska Blekingetrafiken redan lanserat NABOGO i sin region.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Vi rekommenderar starkt att tillräckligt med tid och energi läggs på att ta fram ett överskådligt och detaljerat avtal med alla tredjeparter som tillhandahåller lösningar så man slipper förhandla

“ Ta med grannen i bilen

Kasper Mikkelsen, NABOGO

och göra tillägg under projektperioden.

Erfarenheterna från Vejle visar att allra helst ska man utse en lokal ambassadör för att säkerställa att fokus förblir på lösningen, även efter att projektet avslutats. Om du enbart jobbar med det lokala styret finns det risk att ni tappar fokus till fördel för andra viktiga uppgifter.

Att ha tv-kanalen TvSyd som stöd och kommunikationskanal var till stor hjälp eftersom de kunde förse befolkningen med information och påminna om denna nya mobilitetslösning.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Vejle-teamet lyckades komma på kreativa



Skärmbild från en tv-dokumentär om NABOGO. Upphovsrätt TVS. Källa: <https://www.tvsyd.dk>

sätt att marknadsföra samåkningsappen på. Till exempel: det första evenemanget hölls i den lokala stormarknaden, vilket ledde till väldigt bra respons och ett snabbt växande antal användare. Dock bör påpekas att behovet av att prata med de faktiska och potentiella användarna aldrig upphör. Det är en ständigt pågående process. Därför finns det planer på att besöka stormarknaden igen, upprätta en informationskiosk vid den lokala idrottsanläggningen, och att vara synlig på olika, lämpliga platser. Samåkningsappen kommer också i fortsättningen att marknadsföras genom inlägg på sociala medier och inslag på lokal-tv.

Teamet håller förnärvarande på att hitta någon som kan fungera som projektets "ambassadör" hos det lokala styret, detta för att säkerställa att man skapar en långsiktig och tillförlitlig kontakt. Alltså någon som kan hålla kontakten vid liv och bli känd som lösningens "ansikte utåt". Inom en snar framtid hade det också varit bra att engagera lokala företag så att deras anställda kan erbjuda pendelresor som ett samåkningsalternativ för andra.

Tjänsten har av uppenbara skäl påverkats kraftigt av covid-19-pandemin. NABOGO har

“ Det finns inga pengar i kollektivtrafik, så vi får göra något annat

Steen Rend, medlem i det lokala styret

därför börjat tänka utanför ramarna kring möjligheterna att inkorporera ytterligare en tjänst som skulle göra det möjligt för användarna att få saker levererade av förare som ändå skulle förbi stormarknaden (till exempel). Detta är direkt kopplat till en tidigare idé om att använda personbilar för leveranser. Detta skulle till exempel innebära att en äldre person som behöver medicin från stan skulle kunna beställa den genom appen och sedan skulle hemtjänsten kunna leverera den. Detta koncept visade sig vara oförenligt med dataskyddslagstiftningen och taxikonkurrenslagarna, men covid-19 kan leda till att tjänsten ges nytt liv fast i en annan form.

4.8. "Tjänst-till-folk"-tillgänglighetslösning i Hallig Hooge, Tyskland

Huvudförfattare: Annika Schmiedek-Inseldmann och



Marknadsföringsevenemang på en stormarknad, varukorgar ges ut till de tio första som skapar en profil i NaboGO-appen. Källa: Marianne Pedersen.

Nicole Rönnspeiß. Diakonin i Schleswig-Holstein

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

Diakonin i Schleswig-Holstein är del av ett nationellt välgörenhetsförbund med ett stort antal medlemmar från hela Schleswig-Holstein samt en lång historia av att tillhandahålla samhällstjänster. I samband med MAMBA-projektet upprättade diakonin ett internt mobilitetscenter för att kunna diskutera utmaningar och lösningar som berör dess "tjänst-till-folk"-mobilitetsalternativ. Projektet "Mobil social rådgivning i Hallig Hooge" är i själva verket

det första där man använt sig av diakonins interna mobilitetscenter.

MAMBA-projektets område är Hallig Hooge, en liten ö i Nordsjön som ligger utanför Schleswig-Holsteins västkust. Ön blir ofta översvämmad till följd av stormar. Totalt bor 109 personer på ön, vars totala yta är 5,78 km². Att ta färjan till fastlandet tar ungefär 1,5 timme. Det finns ett fåtal bilar på Hooge. De flesta ägs av öborna själva, och det finns ingen kollektivtrafik utöver hästvagnarna som turister kan åka med.

Vanligtvis måste öborna ta sig till fastlandet för att få tillgång till vissa samhällstjänster, framförallt rådgivning, så mobilitetcentret

fokuserade på de specifika utmaningar som Hooge står inför och utvecklade lösningar för att ta fram ett mobilitetsalternativ enligt "tjänst-till-folk"-principen.

Vad var utgångspunkten?

När MAMBA-diakoniteamet bestämt sig för vilket sorts tjänst de vill tillhandahålla ingick man från första början i ett nära samarbete med Hooges borgmästare. Borgmästaren hade en medlande roll och deltog i möten med öborna på deras centrala mötesplats, en "Markttreff", vilket är en lokal livsmedelsbutik som spelar en viktig roll för öns sociala liv. En sjukvårdare har sin bas i "Markttreff" och finns till hands vid medicinska nödfall, en doktor besöker ön varannan vecka och det finns en telemedicinsk kontakt till sjukhuset i regionhuvudstaden Kiel. Kollektivtrafiken utgörs av en färja till fastlandet, där alla medicinska specialister, rådgivningstjänster, mataffärer,

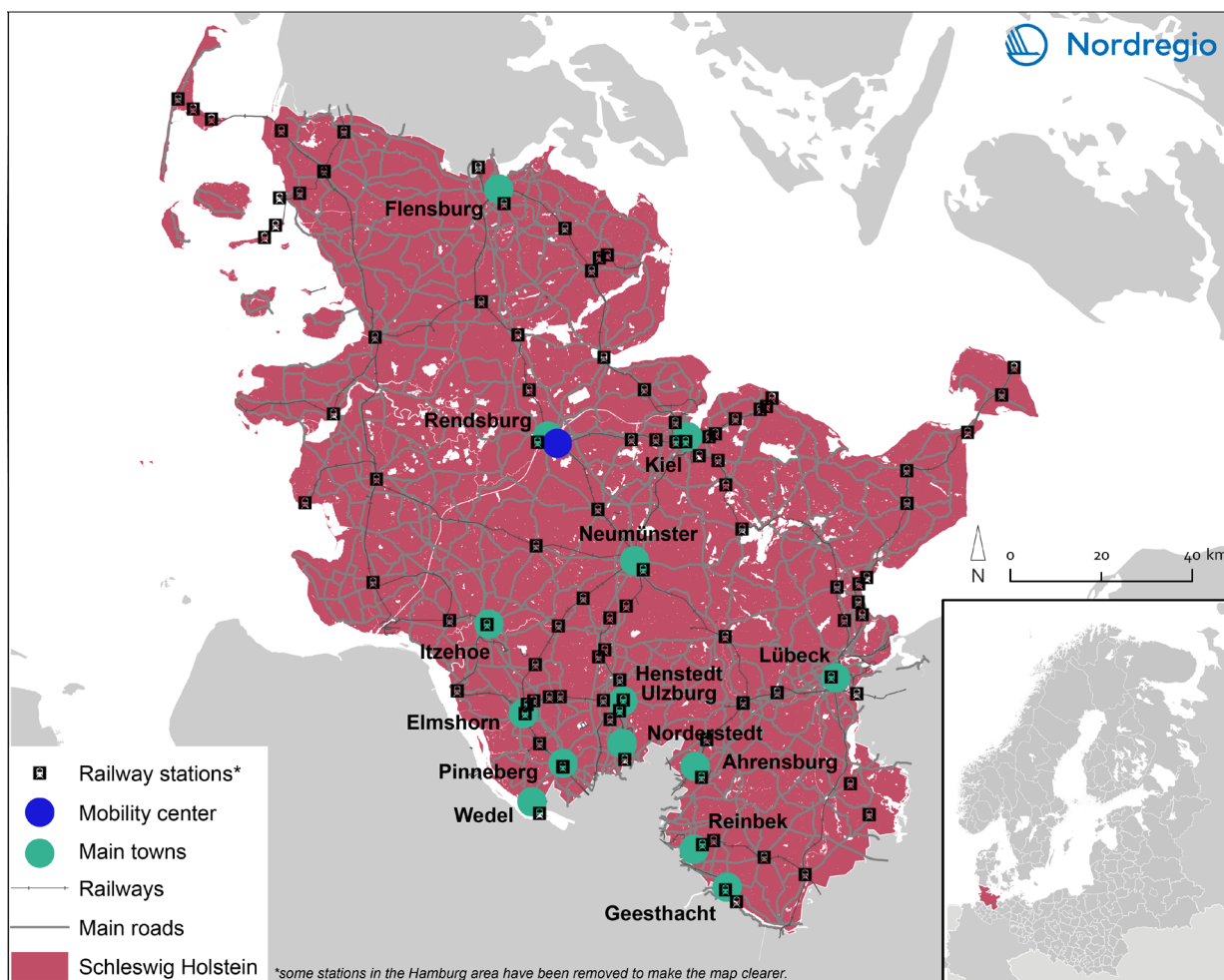
gymnasieskolor och klädbutiker finns.

Med stöd från borgmästaren arrangerade MAMBA-teamet regelbundna möten med öborna. Dessa ledde till att en grundläggande struktur för en fortlöpande, stegvis process för att upprätta en mobil rådgivningstjänst på Hallig Hooge.

Eftersom många på Hooge, i synnerhet de äldre, inte är bekanta med hur man använder digital kommunikationsteknik för föredrar personmöten har man vid det interna mobilitetscentret vid diakonin i Rendsburg också övervägt att även tillhandahålla samhällstjänster på plats.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

Det första steget var att arrangera regelbundna MAMBA-möten på plats i öns "Markttreff" där öborna kunde delta. Det första mötet var ett sätt



Bundesstaat Schleswig-Holstein, Tyskland. Karta av Nordregio.

Mobilitetscentrum i Diakonie Schleswig-Holstein, Tyskland

Diakonin i Schleswig-Holsteins interna Mobilitetscenter etablerades 2018. Det för samman experter med olika arbetsspecialiteter. Det man försöker skapa är ett tvärvetenskapligt förhållningssätt till mobilitetsfrågan, framförallt inom området "tjänst-till-folk": Målet på lång sikt är att revidera diakonins rådgivningskoncept. Den yrkeskunskap som diakonikollegorna besitter är en nyckelresurs. Ett mål med mobilitetscentret och pilotprojektet är att förbättra livskvaliteten på landsbygden genom att förbättra folk tillgång till samhällstjänster.

att lära sig mer om befintliga tillgångar, samt få en överblick över folks behov, farhågor och preferenser. Ett "lösningsträd" togs fram för att visualisera dessa. Det visade sig att det öborna tänkte mest på var hur man ska kunna bli gammal på Hooge utan att behöva oroa sig. De efterfrågade kurser i äldreomsorg och bad borgmästaren ansöka om en byomsorgsgivare eller en statlig volontärarbetare.

Vid ett senare möte etablerade MAMBA:s Hoogegrupp kontakt med en vårdinrättning i norra Frisia genom en videokonferens. En representant för vårdinrättningen förklarade det regionala omvårdnadssystemet för byar och svarade på många frågor. Tacksamt nog är den digitala överföringskvaliteten hög (vilket annars sällan är fallet på landsbygden i Schleswig-Holstein) och detta samtal var ett positivt första steg mot att bygga upp öbornas vana att använda digital teknik.

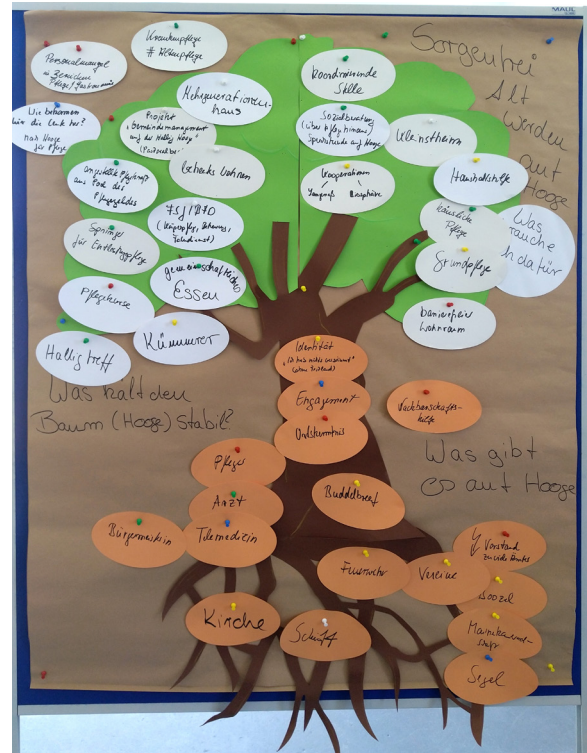
Parallellt till detta har diakonins interna mobilitetscenter också arrangerat möten där man diskuterat ämnet att "bli gammal på Hooge utan att behöva oroa sig". Dessutom får MAMBA-teamet stöd av en medarbetare som ansvarar för äldreomsorg med att ta fram en kurs som ska hållas på plats på Hallig Hooge under sommaren 2020.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Det är av yttersta vikt att lokalbefolkningen och lokala intressenter engageras från första början när man implementerar en lyckad "tjänst-till-folk"-lösning som den på Hooge, så att man får god insyn i deras behov och önskemål, samt att rådande begränsningar och eventuella rädslor också tas i beaktning. Vi rekommenderar starkt att visualiserande tekniker och direkt mänsklig interaktion används när man vänder sig till ett landsbygdssamhälle som det på Hallig Hooge, framförallt när man ska kontakta äldre personer. Detta är extra viktigt när man ska bygga upp förtroende och förklara lösningen man föreslår öga mot öga. En nedifrån och upp-strategi är nyckeln till att genomföra ett framgångsrikt projekt där man angriper mobilitetsfrågor (vilket i detta fall var diakonins interna mobilitetscenter) från en tvärvetenskaplig vinkel.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Planen är att flytta det interna mobilitetscentret



"Lösningsträd" från en diskussion om befintliga tillgångar i Hallig Hooge. Källa: Nicole Roennspiess.



Den diskussion om "folk-till-tjänst"-lösningen som föreslagits för Hallig Hooge. Källa: Doris Scheer.

och inkorporera det i diakonin Schleswig-Holsteins företagsstruktur, bredda tillgången på samhällstjänster och fortsätta stötta redan pågående projekt genom att erbjuda tillgång till diakonins professionella kunskap.

På Hooge är målet att ha regelbundna möten med öborna och fortsätta på "tjänst-till-folk"-strategin för att hjälpa utsatta grupper: familjer som befinner sig i kris, arbetslösa människor, de hemlösa, personer med funktionsvariationer, de med ekonomiska, psykologiska eller missbruksproblem, samt människor med olika sorters hälsobekymmer. Ett steg i den långsiktiga planen är att hålla i onlinekurser med befolkningen på Hooge. Den första planerade kursen är en videokonferens om demens som ska ledas av en specialist från ett demenscentrum i Schleswig-Holstein. Kursen kommer lära öborna hur man kan stötta sina äldre grannar på ett mer kvalificerat sätt. Man har också föreslagit att andra typer av utbildningar, såsom grundläggande äldrevård, ska läras ut på plats eftersom det innefattar mer praktiska och personliga övningar.

De som går på de fortlöpande MAMBA-mötena som hålls på Hooge kommer även kunna ge feedback om alla evenemang som arrangerats. Man kommer även fortsatt diskutera mobilitetsutmaningar i relation till frågor gällande tillgång till samhällstjänster och hur nya lösningar kan utvecklas.

4.9. Regionstyrningsgrupp för mo-



Utsikt från Hallig Hooge. Källa: MAMBA.

bilitetstjänster i Södra Österbotten, Finland

Huvudförfattare: Tanja Aronsen, projektledare; Sanna Valkosalu, expert; Sami Perälä, expert (Seinäjoen University of Applied Sciences); Päivi Tuisku, projektsamordnare och Jani Palomäki, expert (Regionrådet i Södra Österbotten)

Vad går den innovativa mobilitetslösningen ut på?

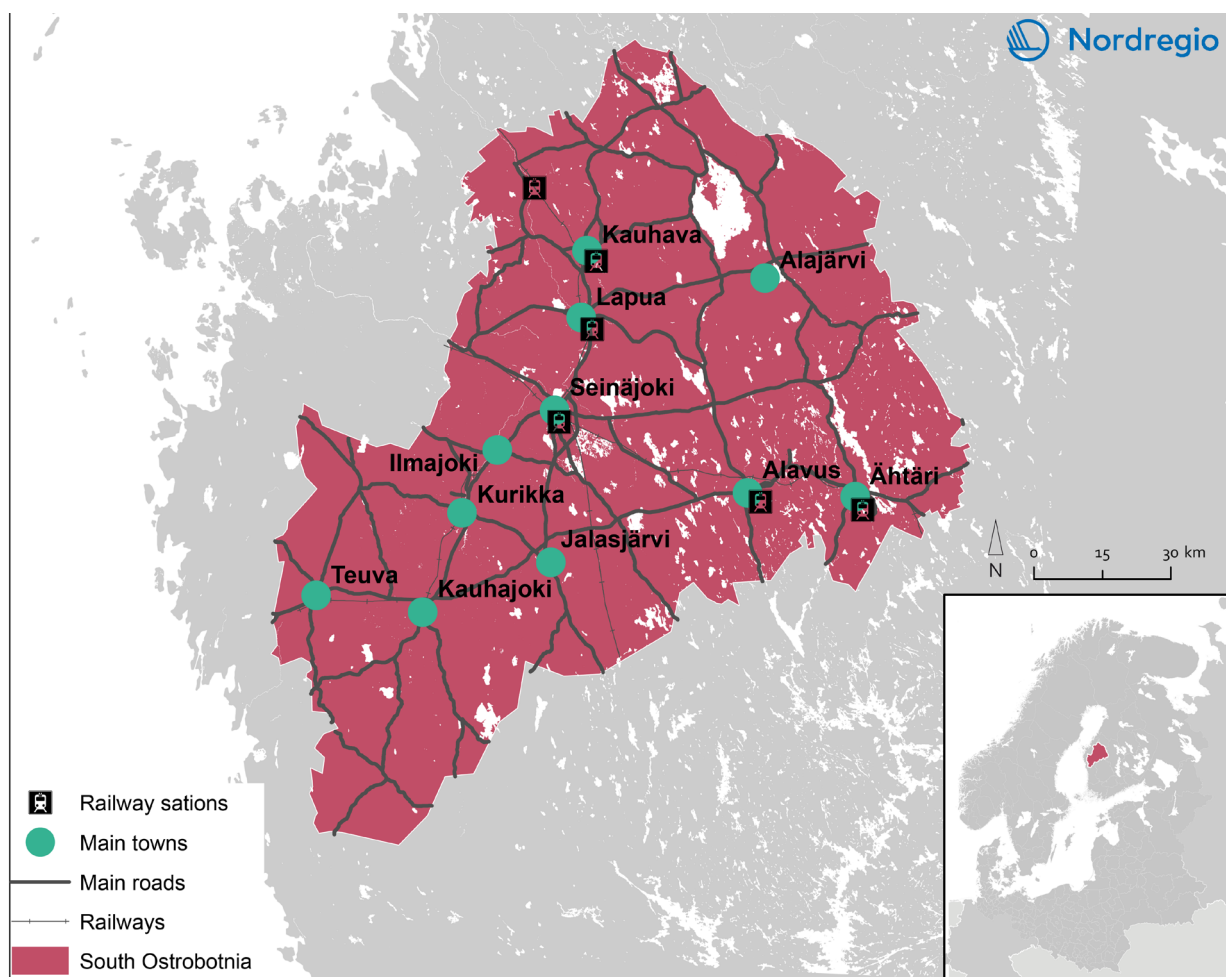
En innovativ mobilitetslösning i den finska regionen Södra Österbotten går ut på att upprätta ett kooperativt mobilitetscenter. Kärnan i förslaget är skapandet av en regionstyrningsgrupp för mobilitetslösningar. Gruppens huvudsyfte är att koordinera och hantera olika transportalternativ som på ett eller annat sätt innefattar sociala tjänster eller sjukvård. Gruppen ska vägleda och ge stöd till regionala planeringsförfaranden,

i relevant upphandlingsverksamhet och den faktiska kollektivtrafikdriften.

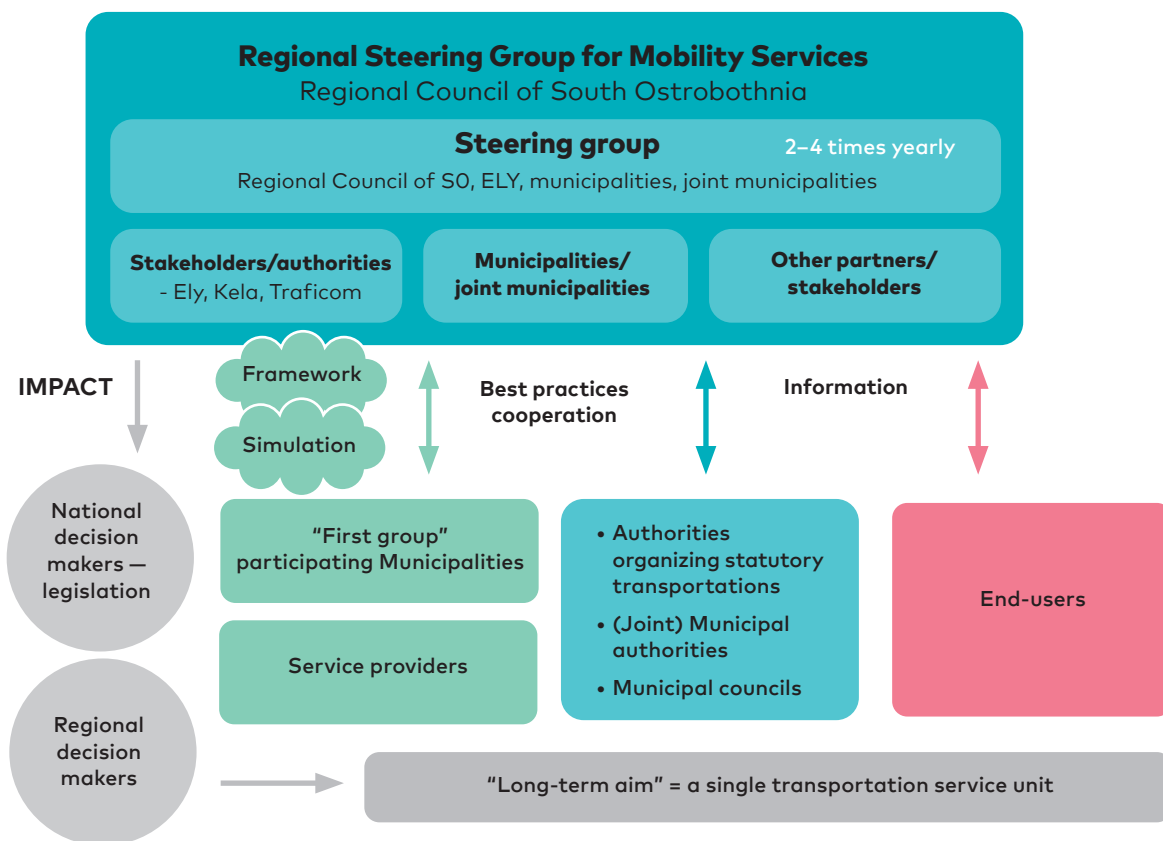
Inledningsvis var mobilitetscentrets målgrupp personer som av hälsoskäl behövde transportmöjligheter och de som behövde komma åt samhällstjänster (genom lagstadgad transportförsörjning). När projektet når en senare fas bör pensionärer och andra landsbygdsbor som behöver transport också kunna nyttja tjänsten. Flera kommuner samarbetar för att driva mobilitetscentret, vilket också kan ses i figur 15. Syftet är att samordna transporttjänster runtom i regionen, samt arbeta mot målet att skapa en samlad transportenhet för hela regionen.

Vad var utgångspunkten?

Liksom alla regioner som MAMBA ingått i samarbete med är Södra Ostrobothnig en glesbygdsregion med en åldrande befolkning som



Södra Österbotten, Finland. Karta av Nordregio.



Figur 2: Schematisk framställning av södra Ostrobothnian mobilitetscenter modellen Källa: Regionrådet i södra Österbotten.

blir allt mer beroende av diverse mobilitetstjänster. Samtidigt krymper den offentliga sektorns möjlighet att tillhandahålla dessa tjänster.

Rent formellt är det regeringens uppgift att säkerställa att den regionala transportsystemplanen genomförs och finansieras. Detta koordineras av Kommunikationsministeriet. Regionrådet bär det juridiska ansvaret för systemplaneringen (inklusive infrastruktur och transporttjänster), men ansvarar inte för genomförandet eller finansieringen. En del av kostnaderna för transport till sociala tjänsteinrättningar eller vårdenheter täcks av Folkpensionsanstalten. Andra kostnader får kommunerna stå för. Dessa transporttjänster måste köpas från privata leverantörer eftersom kommunerna inte organiserar dem som interna tjänster.

Varje kommun måste organisera och tillhandahålla tjänster helt separat från den egna administrativa resurs- och finansieringsbasen. Detta är något av en utmaning eftersom

kommunerna i praktiken har begränsat med både kunskap och resurser för att infria dessa skyldigheter. Detsamma gäller offentliga transporttjänster i samband med vård- och omsorg då dessa sällan är tillräckligt organiserade och inte har integrerats på ett bra sätt. Tillhandahållandet av tjänster granskas heller inte tillräckligt på grund av begränsade resurser och dålig insyn.

Detta är några av anledningarna till varför transporttjänstekostnaderna på landsbygden varit så höga och stigit under de senaste åren. Eftersom det finns begränsade ekonomiska resurser för kollektivtrafik har det blivit allt svårare att budgetera för och planera kollektivtrafiken på landsbygden eftersom det ofta rör sig om stora avstånd. De som tillhandahåller tjänster på landsbygden förlitar sig också allt mer på taxiturer eftersom kollektivtrafikutbyggnaden är begränsad.

Detta har lett till att allt fler insett att man måste bli mycket bättre på att sprida information och att verksamheten måste koordineras bättre bland kommunerna.



Utsikt från södra Ostrobothnia. Källa: Regionrådet i södra Ostrobothnia.

Hur gick det faktiska genomförandet till och hur blev de första resultaten?

MAMBA-projektteamet ansvarade för att bilda en regionstyrningsgrupp för mobilitetstjänster. Regionsrådet i Södra Österbotten leder gruppen och fungerar som huvudorganisatör.

Gruppen består av följande organisationer: regionsrådet i Södra Österbotten (ordförande); Närings-, trafik- och miljöcentralen; kommunrepresentanter; Folkpensionsanstalten; Södra Österbottens sjukvårdsdistrikt och Transport- och kommunikationsverket (Traficom).

Gruppen träffas regelbundet, två till fyra gånger om året. Allt eftersom MAMBA-projektet fortgått har flera workshops och möten med intressenter arrangerats för att diskutera upphandlingsprocesser och andra ämnen. Dessa möten har gjort det möjligt för kommuner att dela information och prata om goda exempel vilket har gjort deras tillvägagångssätt allt mer enhetliga.

Vilka lärdomar kan andra regioner dra?

Om man vill uppnå konkreta och godtagbara resultat är det viktigt att alla intressenter, intressegrupper, målgrupper och slutanvändare deltar i varje skede av processen. Kommunikationen måste vara tydlig, transparent, tillräcklig tidsmässigt välvägd.

Vad är nästa steg och hur ska projektet fortsätta?

Regionstyrningsgruppen kommer fortsätta att hålla regelbundna möten. De kommer dela information med diverse intressegrupper och de man tänker sig ska gynnas av tjänsterna. Man kommer också diskutera tjänsterna och de olika tillvägagångssätten med dem. Gruppen bidrar till att konkreta tillvägagångssätt och rutiner tas fram för hela regionen. Om denna samarbetsvillighet håller i sig under de kommande åren kommer det långsiktiga målet att skapa en samlad transporttjänstenhet för hela regionen innan 2023 definitivt vara inom räckhåll. Detta skulle leda till en tydlig förbättring vad gäller mobilitetssituationen för Södra Österbottenborna, framförallt för de mest sårbara grupperna.



Styrningsgruppmöte. Källa: Sanna Valkosalo.

5. Slutsats

Våra resa genom de olika MAMBA-lösningarna har nått sitt slut. Vi vill titta tillbaka och belysa några nyckelpunkter som bör tas i beaktning om man vill påbörja ett nytt projekt eller bidra till liknande mobilitetslösningar på landsbygden.

Något samtliga MAMBA-regioner har gemensamt är att de yngre invånarna flyttar till städer och att de som bor kvar blir allt äldre. Detta leder till en högre efterfrågan på mobilitetslösningar som kan säkerställa tillförlitlig tillgång till vård och omsorg. Kollektivtrafiken är generellt sett dåligt utbyggd, framförallt i områden med låg befolkningstäthet. Dessutom begränsar minskad mobilitet äldre människors möjligheter att umgås och delta i olika aktiviteter.

En mobilitetslösningens framgång hänger på hur intresserade och engagerade de intressenter som stödjer projektet är. MAMBA-exemplen visar att om man kan vinna de lokala myndigheternas förtroende så har det en positiv inverkan på lösningens hållbarhet, dels på ett ekonomiskt plan men också genom att optimera det juridiska ramverket och göra det mer lättillgängligt för potentiella tjänsteleverantörer. Ett exempel på hur viktigt sådant stöd kan vara kommer från Norra Karelen, där regionrådet ställde sig bakom idén redan från början och föreslog ändringar i lagstiftningen för att göra det lättare att bli entreprenör i glesbygdsområden (s.18). Projektet i Plön gick bra tack vare att de administrativa, politiska och tjänsteskiten samarbetade. Dessutom hade man i en studie funnit övertygande bevis på att en sådan lösning behövdes (s.35). Mobilitetscentret i Cuxhaven får stöd från transportföreningar och taxibolag. Samtliga parter arbetar under antagandet att de endast kan erbjuda en bättre mobilitetslösning om de samarbetar (s.30). I Trelleborgslösningen har man engagerat lokala bussbolag, vilket också lett till att lokala företag kunnat växa (s.42).

Något annat man bör ha i åtanke innan man planerar en mobilitetstjänst är kompetensen inom informations- och kommunikationsteknik (IKT), samt hur välutbyggd IKT-infrastrukturen är i

området. Detta påverkar vilka mobilitetslösningar som kan passa, samt hur snabbt det skulle gå att implementera och etablera dem. I Vejle, Danmark, finns det både god mobildata- och mobilitetstäckning, vilket ger utmärkta förutsättningar för att implementera en digital samåkningsapplikation. Ungdomar, som var en av de grupper man uttryckligen riktade sig mot, brukar vara ganska bekanta med appbaserade lösningar och kan hjälpa till att sprida informationen vidare till andra befolkningsgrupper. Även om man i den finska region Norra Karelen hade stöd från det lokala styret gick det intetlunda snabbt som man hade tänkt sig att implementera mobilitetslösningen där eftersom man var tvungen att lära folk hur man skulle använda den digitala plattformen. Vidzeme-regionen hade en liknande situation, där man byggde den nya mobilitetstjänsten runt telefonkommunikation (och inte internet-tjänster) eftersom många äldre personer i Lettland inte använder internet. En annan lärdom kan dras från MAMBA-lösningen i Bielskodikodistriktet i Polen, där det visade sig att folk faktiskt föredrar uptryckta tidtabeller vid busshållplatserna. En annan intressant företeelse var att öborna på Hallig Hooge i Tyskland uttryckligen sa att de föredrog att kommunicera öga mot öga, åtminstone när det gällde initiativet att diskutera, introducera och förklara en fjärrrådgivningstjänst. Summan av kardemumman är att man måste ha stor förståelse för folks farhågor, önskemål, förmågor och skrupler och bemöta dessa, oavsett hur progressiva, föråldrade, rationella eller känslobaserade de tycks vara.

Informationsaktiviteter såsom användarinteraktioner, spelar en viktig roll för både tjänsteleverantörer och användare. I Vidzeme-regionen spred man information det lokala mobilitetscentret genom flera olika kanaler: hemsidor, nationella och regionala tv-kanaler, samt även stadsfestivaler. I Bielskodikodistriktet marknadsförde man också MAMBA-verksamheten genom flygblad på skolor, vårdinrättningar och kyrkor. Vejle informerar

regelbundet allmänheten om sin mobilapplikation genom den lokala nyhetskanalen, samt genom inlägg på Facebook och kommunikation genom den lokala tv-stationen. Lösningen i Trelleborg blev tveklöst en framgång tack vare att man skapade mobilitetsdiskussionsplattformen. Det behöver dock inte vara en komplicerad lösning. Ibland handlar det bara om att låta de berörda parterna prata med varandra.

Upphandlingsfrågor utgjorde också en utmaning för flera projekt. Transport-on-Demand (ToD) anses ännu inte vara en etablerad form av kollektivtrafik enligt det nuvarande lagstiftningen i Lettland och Polen. Detta innebär att ToD-lösningarna hamnade i okända farvatten, vilket ledde till förseningar. Det är därför väldigt viktigt att läsa på om tillämpliga lokala, regionala eller nationella juridiska kontexter och upphandlingsbestämmelser, samt att ta med dessa inslag när projektets tidsplan ska sättas. I Trelleborg stötte man till exempel på problem med upphandlingslagstiftning, vilket satte stopp

för den ursprungliga tanken om att använda kommunala skolbussar för att skjutsa pensionärer till fritidsaktiviteter. Trots detta kom de projektansvariga på en annan lösning och började samarbeta med ett lokalt bussbolag.

En av de största utmaningar som MAMBA-lösningar står inför är långsiktig hållbarhet. MAMBA-projektet har bidragit med stöd till att utveckla och sjösätta diverse lösningar, testning av olika metoder, samt kapacitetsuppbyggnad. Nästa steg är att hitta hållbara affärsmodeller, prissättningsupplägg och/eller intressenter som kan tänka sig att stå för underhållskostnaderna för framtidens mobilitetslösningar. Att ta ut en avgift för tjänsten skulle kunna lösa problemet. Detta är dock i många fall inte helt förenligt med idealet om allas lika tillgång till transport eftersom många tjänster vänder sig till personer med funktionsvariationer eller äldre personer med begränsade ekonomiska resurser.

Tillgänglighet-som-tjänst är ett nytt koncept för att hjälpa samhällen minska sina





Källa: Alain Duss/Unsplash.

transportbehov samtidigt som man förbättrar kontakterna inom samhället och främjar tillgången på arbetsutrymmen eller tjänster. Till exempel så är det långsiktiga målet på Hallig Hooge att skapa en möjlighet att använda videokonferensverktyg för att förmedla samhällstjänster direkt till öborna. Landsbygdskontorskafét i Trelleborg är ett exempel på hur man kan minska resebehovet genom en kreativ lösning. Kontorskafét är i framtiden tänkt att växa till ett litet mobilitetsnav som erbjuder information och eventuellt också vissa tjänster (såsom cykelutlåning) för en tätare integrering av tillgänglighet och mobilitet.

Denna skrift innehåller berättelser om människor som vågade ställa nya frågor, som var redo att testa något nytt och som var beredda att ta en risk i hopp om att kunna förbättra livskvaliteten för de som bor i deras region. Liksom

med alla avvikelser från etablerade normer stötte man på utmaningar, men dessa överkoms genom kreativitet, uthållighet, bra planering och starka samarbeten.

Om du också känner dig redo att dra igång eller stötta initiativ för att förbättra tillgängligheten och/eller mobiliteten i landsbygdsregionen där du bor så rekommenderar vi starkt att du också läser: **En guide till mobilitetslösningssamarbeten på landsbygden**. Där hittar du rådgivning kring vilka steg du kan ta för att uppnå resultaten du önskar. Den finns att ladda ner från MAMBA:s hemsida (www.mambaproject.eu), där du också finner inspirerande exempel som visar vad man kan åstadkomma när man kombinerar landsbygdsmagi med det bästa städerna har att erbjuda. Det är bara att sätta igång!

Mer information och slutnot

Ellner, M.; Eickelmann, E., Schumacher, O., Hartwig, M. (2020), *Legal determinants for innovative rural mobility solutions* (s. 72) Institute for Climate Protection, Energy and Mobility e.V. (IKEM).

Līviņa, A., Rozentāle, S., Bikše, J., & Brīgsa, S. (2020). *How economic factors influence innovative rural mobility solutions* (s. 50). Vidzeme University of Applied Sciences.

OECD (2010) OECD Rural Policy Reviews: Strategies to Improve Rural Service Delivery. Finns att läsa på: <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/oecd-rural-policy-reviews-strategies-to-improve-rural-service-delivery.htm> (accessed 4 July 2018).

Randall, L., Berlina, A., Grunfelder, J., Kempers, A. & Eggers, A. (2020). *The influence of sociocultural factors on the uptake of innovative rural mobility solutions* (s. 48). Nordregio.

Slutnot

Mer information beskrivs i studien från Vidzeme University of Applied Sciences om ekonomiska faktorer för innovativa lösningar för landsbygdsrörlighet: www.mambaproject.eu/

Mer information anges i studien från Institute for Climate Protection, Energy and Mobility e.V. (IKEM) om rättsliga faktorer för innovativa lösningar för landsbygdsrörlighet: www.mambaproject.eu/products.

⁴ Tillgänglig på Apple Store at <https://apps.apple.com/de/app/nabogo/id1458408721>.

Tillgänglig på Google Play Store at <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.nabogo.app&hl=de>.

