

Maksimering af mobilitet og adgang til tjenester I LANDDISTRIKTERNE

Politiske retningslinjer

Demografiske ændringer og begrænsede offentlige midler i fjernliggende landdistrikter truer adgangen til varer og sociale tjenesteydelser i mange lande i Østersøområdet. MAMBA-projektet har til formål at tage denne udfordring op ved at fremme bæredygtige „mennesker-til-service“- og „service-til-mennesker“-løsninger i landdistrikterne.

Vores projektpartnere samarbejder om at forbedre det lokale udbud ved at integrere innovative løsninger såsom lokale busser, mobilitetstjenester (Mobility as a Service, MaaS) og applikationer til samkørsel i de allerede eksisterende strukturer for mobilitet og service og ved at skabe nye sociale projekter – såsom landlige samarbejdsområder og en social rådgivningstjeneste.

Adgang til mobilitetsløsninger af god kvalitet er afgørende for økonomien i landdistrikterne. Det giver adgang til varer og tjenesteydelser, til en række arbejdspladser og også til det sociale og kulturelle liv. De vigtigste udfordringer i forbindelse med at levere et pålideligt transportsystem i landdistrikterne er:

- Højere serviceomkostninger ved drift i et større område med en begrænset befolkning
- Yderligere behov for offentlig finansiering på grund af færre passagerer og færre indtægter fra billet salg
- Et øget behov for tilgængelige løsninger for ældre mennesker
- Et fald i befolkningstallet (demografiske ændringer), hvilket fører til lavere efterspørgsel efter offentlige transporttjenester.

Nogle af disse regioner står også over for økonomisk afmatning på grund af deres afsides beliggenhed og samt deres afhængighed af et effektivt transportsystem – noget, som de i praksis ikke har i øjeblikket.

Der er behov for omfattende ændringer af den måde, vi forstår og planlægger mobilitet på, hvis vi skal finde løsninger på problemerne med

mobilitet og tilgængelighed i landdistrikterne, f.eks. ændringer i trafikstyring, modalitet, finansiering og lovgivning.

Disse retningslinjer har til formål at give gennemførlige politiske anbefalinger til nationale, regionale og lokale myndigheder, ikke-statslige organisationer (NGO'er) og udbydere af transporttjenester. De giver indsigt i at overvinde juridiske, finansielle og forvaltningsmæssige hindringer



Kilde: Chuttersnap/Unsplash.



Kilde: Nils Lindner/Unsplash.

for transportløsninger i landdistrikterne og har til formål at forbedre og maksimere både mobilitet og adgang til tjenester i landdistrikterne. De er baseret på erfaringer fra det treårige projekt i de ni berørte regioner, som har testet pilotprojekter og etablerede mobilitetscentre. Pilothandlinger var en del af MAMBA-projektet, der samfinansieres af Interreg-programmet for Østersøområdet, og omfattede lovgivningsmæssige, økonomiske og sociale analyser.

De vigtigste anbefalinger til maksimering af mobilitet og adgang til tjenester i landdistrikterne er at:

1. Udvikle langsigtede værktøjer til mobilitetsplanlægning
2. Forbedre social inklusion og adgang til tjenester
3. Afprøve innovative løsninger ved brug af mindre køretøjer
4. Støtte græsrodsinitiativer
5. Slå ture sammen for at spare ressourcer

“ #ArtofPublicTransport handler for mig om at give mobilitet til alle: de rige og de fattige, de sunde og handicappede, de ældre og de unge, kvinder og mænd, den daglige pendler og en lejlighedsvis rejsende, den studerende og arbejdstageren.

Mohamed MEZGHANI, UITP Secretary General

6. Etablere betingelser, der garanterer mobilitet
7. Gøre mobilitetsrelaterede udbud lettere i landdistrikterne
8. Tage risici, og komme med innovative løsninger
9. Gå digitalt.

(1) Udvikle langsigtede værktøjer til mobilitetsplanlægning

Manglende mobilitet i landdistrikterne påvirker deres udvikling og økonomi, herunder de nuværende og fremtidige beskæftigelsesudsigter. Mobilitet er også nøglen til at forbedre livskvaliteten i disse regioner, så folk kan få adgang til offentlige tjenester såsom uddannelse, sundhed og sociale tjenester, transport til arbejde eller til at søge arbejde, deltage i fritidsaktiviteter, besøge familie og venner, købe varer og tjenesteydelser og udøve deres ret til frit at rejse over større afstande. På grund af nogle regioners afsides beliggenhed er lokale markeder begrænsede, de tiltrækker ikke mennesker og skaber ikketilstrækkelige jobmuligheder. På den anden side skaber mangel på arbejdskraftmobilitet vanskeligheder for folk, der ønsker eller har brug for at blive i området, hvilket øger den samlede arbejdsløshed.

For at løse dette problem skal der udarbejdes bæredygtige, langsigtede mobilitetsprogrammer for at sikre mobilitet for mennesker og virksomheder, hvor der tages hensyn til afstandene til bestemte steder og deres tilgængelighed som faktorer for at sikre en bedre livskvalitet for regionen generelt. Officielle organer på forskellige niveauer

“ For at skabe mere trygge og mere sikre miljøer har vi brug for en systemisk ændring. Vi vil se på transportsystemet på en holistisk måde.

Anne Berner, Minister of Transport and Communications, Finland

bør sammen med NGO'er og civilsamfundsorganisationer inddrages i udviklingen af disse programmer for at sikre en fuldstændig og omfattende reaktion på de identificerede behov hos befolkningen, herunder forskellige minoriteter. Der bør udvikles langsigtede mobilitetsprogrammer baseret på lignende faktorer, herunder befolkningstæthed, typer af eksisterende offentlige transporttjenester i området, indtægter pr. kilometer, befolkningens indkomstniveau og afstande til væsentlige tjenester. På grundlag af disse faktorer kan behovet for offentlig transport identificeres.

Nogle lande i Østersøområdet, f.eks. Tyskland, har formået at udvikle værktøjer til mobilitetsplanlægning. Men udvikling og regelmæssig fornyelse af sådanne værktøjer er ikke obligatorisk for byer eller kommuner. Disse mobilitetsløsninger er for

det meste ikke juridisk bindende, hvilket kan føre til problemer med deres gennemførelse. En forpligtelse til regelmæssigt at ajourføre mobilitetsplanerne kan sikre fleksibilitet og gøre mobilitetsudbydere i stand til at reagere på befolkningens ændrede behov. I Tyskland skal repræsentanter for handicappede inddrages i den offentlige høringsproces for sådanne planlægningsprocesser, så der vil blive taget hensyn til deres behov.

De regionale og lokale myndigheder bør tilskyndes via juridiske eller finansielle incitamenter til at samarbejde og kombinere tilbud om tjenesteydelser, f.eks. ved at levere sundhedsydelser direkte til brugerne, levere tjenesteydelser på tværs af kommunegrænser og fremme effektiv finansiering.

(2) Forbedre social inklusion og adgang til tjenester

Langsigtede programmer for mobilitetsudvikling bør altid omfatte passende foranstaltninger, der gør det muligt for handicappede og ældre at leve et selvstændigt liv, deltage i alle livsområder, og til at have adgang til både verden omkring dem samt til transport, information, kommunikation og andre faciliteter eller tjenester, der er åbne for



Trelleborg Kommune arrangerer busture for ældre i landdistrikterne for at fremme socialt interaktion mellem deltagerne. Kilde: Niclas Ivarsson.

offentligheden. Dette gælder især landdistrikterne, hvor disse vigtige ressourcer er sparsomme og ofte spredt ud over et stort område.

Som nævnt ovenfor har Tyskland allerede gjort betydelige fremskridt, herunder ved at inddrage handicappede i planlægningsprocessen for offentlig transport, hvilket blev lovpligtigt for udbydere. Landet sigter mod, at offentlig transport skal være fuldt tilgængelig i 2022 i henhold til FN's Konvention om Rettigheder for Personer med Handicap.

Andre aktiviteter til forbedring af tilgængeligheden bør omfatte udvikling af enkle faciliteter med informations- og kommunikationsteknologi for flere tjenester. Når man udvikler tilgængelige tjenester, kan det være særligt værdifuldt at inddrage NGO'er og civilsamfundsorganisationer, fordi de ofte giver et unikt brugerorienteret perspektiv. Den pilottjeneste, der organiseres af Diakonie Schleswig-Holstein, er et eksempel på en vellykket mobilitetsløsning, hvor et centralt element i administration af processen og dens organisation blev overdraget til et samarbejde mellem en NGO og kommunen.

At imødekomme landbefolkningens mobilitetsbehov er naturligvis ikke den eneste metode til at skabe liv i disse områder. Diakonie Slesvig-Holsten oprettede også en mobil social rådgivningstjeneste som pilotprojekt. Formålet er at støtte bæredygtige, langsigtede rådgivningstjenester i Schleswig-Holsteins landdistrikter. Trelleborg kommune i Sverige har kørt et socialt pilotprojekt og tilbudt udflugter for ældre mennesker for at afhjælpe problemer med social isolation i den tyndt befolkede region. Disse initiativer kræver finansiering og personale.

(3) Afprøve innovative løsninger ved brug af mindre køretøjer

At etablere skræddersyede mobilitetstjenester kan afhjælpe situationen i tyndt befolkede områder, hvor der enten er sporadiske eller ikke-eksisterende transporttydelser. Disse tjenester kan omfatte:

- Transport efter behov som en del af det offentlige transportsystem, hvor busser kører på ruten (eller en del af den), når der bliver bedt om

det. Efter behov-aspektet gør, at udbydere undgår at køre tomme busser.

- Fleksible dør-til-dør-tjenester organiseret af kommuner.
- Ordninger for samkørsel i landdistrikterne (en „landsbybil“)
- Kombineret mobilitet ved at anvende passagertransport til vareleverancer og vice versa.
- Transport for service til personer og personer til service.

Sådanne tjenester bør fortrinsvis drives af lokale myndigheder (ved at medtage dem i det offentlige transportsystem) eller regionale myndigheder. Indførelse af kørsel efter behov eller samkørsel i landdistrikter kan opretholde adgangen til transporttjenester i tyndt befolkede områder i amtet/kommunen, navnlig i situationer, hvor efterspørgslen efter regelmæssig transport er forholdsvis lav og uregelmæssig. Ved implementering af en af de typer tjenester, der er beskrevet ovenfor, anbefales det at søge finansiering fra de nationale eller lokale myndigheder eller en kombination af de to. Brugerbetaling (køb af billetter og delvis eller fuldstændig godtgørelse af omkostninger) bør kun



Vidzeme-regionen kørte et **transport-on-demand-pilotprojekt**, som faktisk kunne blive en del af modellen for offentlig persontransport i Letland. Tjenesten omfatter en mobilitetsløsning, der er baseret på passagerernes behov, er miljøvenlig, økonomisk levedygtig og reducerer de samlede omkostninger for nationale og lokale myndigheder, samtidig med at den opfylder mobilitetsbehov for en identificeret gruppe af personer.

overvejes, hvis den nationale/kommunale medfinansiering kan opretholdes, da folks betalingssevne kan være forholdsvis lav i landdistrikterne.

En metode til at inddrage den private sektor i mobilitetsspørgsmål er at vælge modellen omhyggeligt – f.eks. ved at kombinere passagertransport med en leveringstjeneste. Skatteincitamenter kan også hjælpe. Blandt de bedste eksempler på effektivt samarbejde mellem forskellige interessenter er MAMBA pilotprojekterne i Vidzeme-planlægningsregionen (Letland), i Bielsko-distriktet (Polen), og i Cuxhaven amt (Tyskland).

Vidzeme-regionen kørte et transport-on-demand-pilotprojekt, som faktisk kunne blive en del af modellen for offentlig persontransport i Letland. Tjenesten omfatter en mobilitetsløsning, der er baseret på passagerernes behov, er miljøvenlig, økonomisk levedygtig og reducerer de samlede omkostninger for nationale og lokale myndigheder, samtidig med at den opfylder mobilitetsbehov for en identificeret gruppe af personer.

Offentlig transport i landområder henvender sig ofte til et lille antal passagerer. Jo lavere rentabiliteten er, desto højere er den offentlige støtte, det kræver at opretholde tjenesten, og fordi nationale og kommunale budgetter ikke er tilstrækkelige til at kompensere for tab, bliver ruter i tyndt befolkede landdistrikter stadig oftere lukket. Denne nedgang i den offentlige transport i landdistrikterne begrænser adgangen til lokale og nationale tjenester, som ofte er centraliseret i større byer.

Ved at tilbyde offentlig transport med mindre køretøjer, f.eks. fem- eller ni-personers personbiler, kan der spares mange penge i landdistrikterne, fordi der normalt ikke er nok passagerer til at fylde en større bus. Ud over de økonomiske fordele har mindre køretøjer også miljømæssige fordele. I nogle lande i Østersøområdet kan personbiler ikke anvendes som køretøjer til offentlig transport. Lovgivningsmæssige ændringer som dem, der finder sted i Letland, betyder imidlertid, at brugen af personbiler til offentlig transport nu kan blive en mulighed.

CASE STUDY



Cuxhaven amt, Tyskland: En deling af landdistrikter, kendt som "landsbybilen". Dette pilotprojekt involverer oprettelse af en forenings- eller samarbejdsbaseret delingstjeneste. Det kan også beskrives som en frivillig shuttle-service, der sigter mod at øge adgangen til og fra landdistrikter med en faldende befolkningstæthed. Kilde: Landkreis Cuxhaven.



Kilde: Christian Wiediger/Unsplash.

(4) Støtte græsrodsinitiativer

II områder med meget få mobilitetsmuligheder kan lokalbefolkningen selv skabe forandring. Disse initiativer, der iværksættes nedefra, har sjældent en kommerciel motivation. De drejer sig mere om at styrke lokalsamfundene og hjælpe folk, der ikke kan køre på grund af deres alder (for gammel eller for ung), manglende evne eller mangel på penge. Disse typer initiativer står imidlertid ofte over for juridiske og finansielle problemer på grund af deres uformelle og ikke-kommercielle karakter – noget, der ikke passer godt sammen med strenge lovgivningsmæssige rammer for passagertransport. Mulige løsninger til støtte for græsrodsinitiativer omfatter:

- Give flere juridiske muligheder for indtægtsgenerering eller refundering af fællesskabsbusser
- Skabe muligheder for at dele ressourcer og

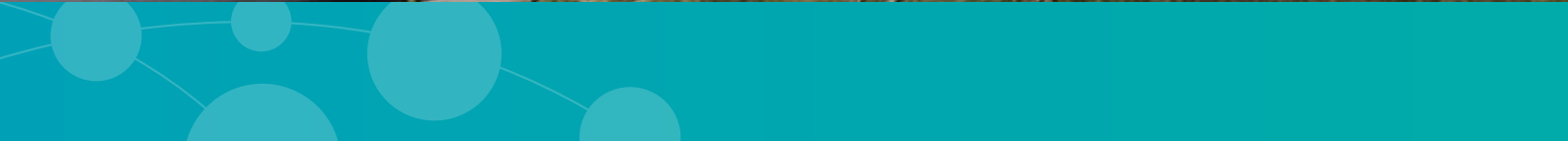
knowhow med eksisterende transportvirksomheder

- Støtte dem med finansiering, ressourcer og information fra de lokale myndigheder
- Lette reglerne for tilladelser til offentlig transport for små og ikke-kommercielle busordninger i landdistrikterne
- Skabe flere juridiske muligheder for at levere innovative mobilitetsløsninger.

Borgerbaserede initiativer er ofte en god start på at puste nyt liv i landdistrikterne. De er billigere end almindelig offentlig transport, fordi chaufførerne er frivillige. Den offentlige sektor bør dog ikke være afhængig af frivillige alene, fordi det er vanskeligt at levere en pålidelig service, hvis f.eks. chauffører er syge eller simpelthen for gamle til at udføre arbejdet. Det er vigtigt at huske på, at of-



Kilde: Rafelia Kurniawan/Unsplash.



fentlig transport er en offentlig pligt, så det langsigtede mål om at genetablere et offentligt transportsystem bør fortsat forfølges.

(5) Slå ture sammen for at spare ressourcer

En anden mulighed for at sænke omkostningerne ved mobilitet i landområderne er at kombinere transportformer. Tjenester kan f.eks. kombineres ved at anvende eksisterende offentlig transport til varetransport, herunder busser i fjerntliggende områder. Omvendt kan varelevering eller andre tjenesteydelser begynde at transportere passagerer. Intet af dette er imidlertid muligt uden et solidt retsgrundlag for kombineret transport af varer og personer.

Den strenge regulering af passagertransport forbyder kombinationen af forskellige transportformer i mange lande i hele Østersøområdet. Det gør det vanskeligt at starte initiativer til kombineret transport, fordi de normalt ikke er juridisk berettigede til transporttilladelser. I praksis betyder det, at tjenesten ikke kan tilbydes mod betaling, og der er derfor ikke noget økonomisk incitament for tjenesteudbydere. Behovet for yderligere passagerforsikring i nogle lande er også en uoverkommelig faktor.

Kommerciel transport af dagligvarer ved hjælp af offentlig transport er hovedsageligt begrænset af lovgivningen om fødevarerhygiejne. Anvendelsen af offentlige midler til sådanne formål begrænses ofte også af udbudslovgivningen. MAMBA-pilotprojektet i Trelleborg, som forsøgte at bruge offentlige skolebusser til andre ture, måtte tage sin tilgang op til fornyet overvejelse over for denne hindring.

Mulige løsninger, der gør kombinerede mobilitetsmuligheder lettere tilgængelige, omfatter:

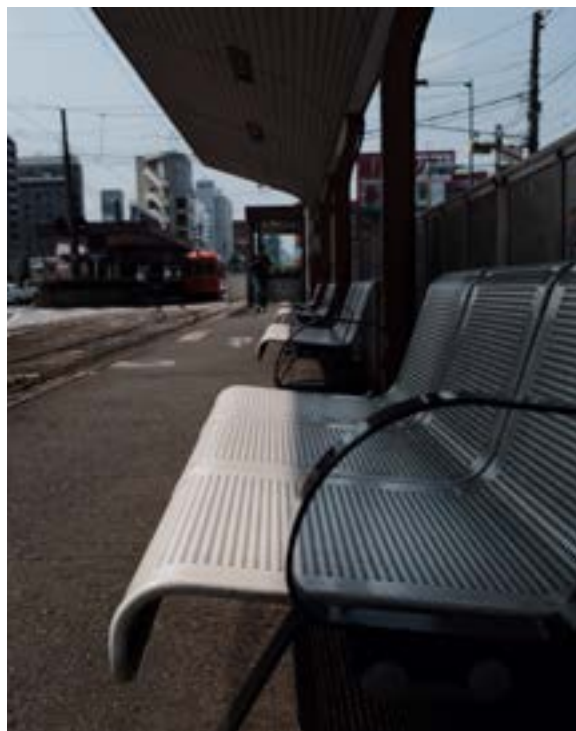
- At skabe juridiske incitament for tjenesteudbydere til at transportere passagerer, f.eks. skattelettelse eller kompensation
- At tillade mindre kommercielle tjenester at dække deres omkostninger, uden at det er nødvendigt at erhverve en tilladelse til personbefordring

- At skabe juridiske muligheder for kommercielle tjenester for at erhverve passagerlicenser til forskellige transportformer.

(6) Etablere betingelser, der garanterer mobilitet

I flere lande i Østersøområdet siger loven, at offentlig transport også har en social funktion, og at personbefordring skal være tilgængelig i tyndt befolkede områder og på ruter, hvor det – under konkurrencevilkår – ikke ville være muligt til rimelige priser. Dette kaldes statens public service-forpligtelse.

For at opfylde denne forpligtelse vil det første skridt være at udvikle et minimumsniveau for garanteret lokal offentlig transport for at imødekomme den efterspørgsel, der opstår som følge af befolkningens mobilitetsbehov. Vurderingen af dette kan baseres på den faktiske efterspørgsel efter offentlig transport, intensiteten og regelmæssigheden af de tjenester, der kræves på rutenettet, tjenesternes omfang og kvalitet, og transportsystemets økonomiske levedygtighed,



Kilde: Mak/Unsplash.



Kilde: Manki Kim/Unsplash.

som kan baseres på økonomiske resultater og pasagerstrømme.

For at sikre stabilitet er det vigtigt, at tjenesten tilbydes dagligt. Transport bør i det mindste være til rådighed på arbejdsdage og give fleksibilitet til at tilpasse sig befolkningens behov. Tjenesten skal f.eks. passe til en gennemsnitlig medarbejders arbejdstid og -dage samt tilpasse sig ændringer i arbejdstiden. På EU-plan kan der ud over Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 fastsættes yderligere kriterier for at sikre en fælles forståelse af kriterierne for et minimum af garanteret mobilitet i hele EU.

Da staten er ansvarlig for at levere offentlig transport, kunne det næste skridt være at etablere komplette garanterede mobilitetstjenester. I byområder synes adgang til offentlig transport på ethvert tidspunkt af dagen at være almindelig.

Men folk i landdistrikterne har ikke samme adgang til offentlige transportmidler. Derfor er vi nødt til at overveje nye metoder til at skabe lige adgang til mobilitet for alle – både på landet og i byerne. Både transport efter behov og samkørsel med mindre køretøjer kan spille en vigtig rolle for at nå dette mål og bør integreres i det offentlige transportsystem og være berettiget til offentlig finansiering.

(7) Gøre mobilitetsrelaterede udbud lettere i landdistrikterne

Generelt finansieres mobilitetsløsninger i landdistrikterne i landene i Østersøområdet via offentlig finansiering med udbud til tjenesteleverandører. Formålet med rammebestemmelserne for offentlige udbud er at sikre en åben og gennemsigtig proces, fri konkurrence mellem leverandører, ligebehandling og effektiv anvendelse af de ordregi-

vende myndigheders midler. Med hensyn til offentlige udbud er det imidlertid mere og mere tydeligt, at den faktiske proces ofte ikke opfylder disse centrale mål. Ressourcerne bruges til at organisere proceduren, men interessen fra leverandørerne er normalt lav, især i mindre rentable landdistrikter. Det skal også erkendes, at leverandører i tyndt befolkede områder normalt skal yde store finansielle bidrag til udarbejdelsen af deres tilbud, og det kan være nødvendigt at inddrage yderligere specialister for at udarbejde den krævede dokumentation. Der er behov for en ny ramme for offentlige udbud. Dette ville i høj grad forbedre processen for både leverandører og kunder. Udbudstærskler for offentlige eller kommunale tjenester skal reduceres eller fjernes, så mobilitetsløsninger (dem, der i øjeblikket kræves udbudt) kan stilles til rådighed i

landdistrikterne. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF er en af de måder, hvorpå man kan sikre konkurrence og gennemsigtighed, reducere offentlige eller kommunale udgifter og støtte en effektiv anvendelse af midlerne. bør indeholde bestemmelser om en forenklet procedure for prissammenligning (tilbud), hvor opfordringen til at afgive tilbud sendes til mindst to eller tre potentielle tjenesteleverandører. Dette sikrer konkurrence og effektiv udnyttelse af ressourcerne, samtidig med at den administrative byrde for tjenesteyderne mindskes (uden at konkurrenceelementet går tabt).



Kilde: Nazar Sharafutdinov/Unsplash.



Kilde: Chapman Chow/Unsplash.



(8) Eksperimentere med innovative løsninger

I mange af landene i Østersøområdet er mulighederne for at afprøve innovative mobilitetsløsninger begrænsede på grund af strenge bestemmelser om passagertransport. Transportsektoren som sådan er stærkt og stramt reguleret, og nationale, regionale, lokale og private bestemmelser er sideløbende med EU's. Samtidig kan vedtagelse af ændringer af lovgivningen være en langvarig proces, der ikke giver mulighed for hurtige reaktioner på borgernes behov.

En ny tjeneste skal ofte integreres med foruddefinerede transportformer (busser, taxæer, biludlejning), og der er regler forbundet med hver klassificering, som definerer de grænser, inden for hvilke løsningen skal fungere. Dette kan skabe problemer for nye løsninger, f.eks. transport efter behov. Hvis de ikke passer ind i kriterierne for en bestemt type mobilitet, vil de ikke få tilladelse til at levere personbefordring.

Mulige metoder til at tilskynde til eksperimenter med innovative løsninger omfatter:

- Muligheder for at afprøve nye løsninger via eksperimentelle klausuler i lovgivningen
- Planlægnings- og kontrolværktøjer for kommunerne, når de beskæftiger sig med private innovative mobilitetsløsninger, der sikrer, at de ikke udgør en trussel mod det eksisterende offentlige transportsystem
- Muligheder for at integrere eksperimentelle mobilitetsklassifikationer med tilbagevirkende kraft i trafik- og reguleringsnettet, når de har vist sig nyttige.

(9) Gå digitalt

De mobilitetscentre, der er oprettet som en del af MAMBA, er platforme, der giver lokalbefolkningen et overblik over de tilgængelige mobilitetstjenester – i nogle tilfælde også for at bestille transport efter behov eller bilkørsel med mindre køretøjer. I Vejle og Region Syddanmark eller i den østfinske region Joensuu blev der udviklet brugervenlige mobilapps. Disse digitale mobilitetscentre gjorde det muligt at integrere eksisterende mobilitets-

muligheder på en enkelt platform og gjorde information om mulighederne omfattende og lettere tilgængelige.

De politiske beslutningstagere bør absolut støtte etableringen af nye integrerede mobilitetsplatforme, da de kan levere fleksible, effektive og klimavenlige mobilitetsløsninger. Den finske lovgiver har allerede taget et første skridt i retning af at definere lovgivningsmæssige forpligtelser for alle udbydere af mobilitetstjenester. De bør som minimum levere vigtige data, herunder oplysninger om ruter, stop, tidsplaner, priser, tilgængelighed og pladsforhold. Disse data skal være frit tilgængelige fra et åbent informationssystem med en grænseflade i et standardiseret, let redigerbart og ICT-læsbart format. Sådanne oplysninger kan blive et udgangspunkt for udviklingen af en landsdækkende mobilitetsplatform, hvortil der derefter kan tilføjes et reservationssystem. På et senere tidspunkt kunne dette system fungere som et MaaS-system, hvis det gøres muligt at reservere hele rejsen ved hjælp af en kombination af forskellige mobilitetstjenester såsom bus, tog eller leje-cykel.

I finsk lovgivning er indbyrdes kompatibilitet mellem billet- og betalingssystemer også blevet indført som kriterium i procedurerne for offentlige udbud. Gennem dette trin har parlamentet bundet et krav om åbne grænseflader direkte til økonomiske konsekvenser.

Mulige metoder til at støtte digitaliseringen af mobilitetstilbud på omfatter:

- Forbedre lovgivningen om digitale mobilitetsplatforme med Finland som eksempel på bedste praksis
- Angive generelle tekniske krav til åbne grænseflader
- Opbygge en national mobilitetsplatform og udvikle et MaaS-system i fremtiden
- Regulere databaserede mobilitetstjenester som en del af lovgivningen om personbefordring.



Kilde: Clay Banks/Unsplash.

Resume/vigtige erfaringer fra MAMBA-projektet

Udvikling af langsigtede værktøjer til mobilitetsplanlægning. Der bør indføres obligatoriske programmer til mobilitetsplanlægning for personer, der bor i områder med lav befolkningstæthed, for at sikre deres mobilitet.

Forbedring af social inklusion og adgang til tjenester. Handicappede og ældre bør inddrages i planlægningen af nye mobilitetstjenester. Landdistrikterne kan også drage fordel af nye sociale ydelser.

Forsøg med innovative løsninger ved brug af mindre køretøjer. For at undgå tomme busser og køre efter efterspørgslen er mindre køretøjer og mobilitetsløsninger værd at udforske. Indførelsen af en fleksibel tilgang i tyndt befolkede områder giver mulighed for at sikre tilgængelighed, hvor tjenesten ellers slet ikke ville være tilgængelig.

Støtte græsrodsinitiativer. Det første skridt til at puste nyt liv i den offentlige transport eller tilbyde nye sociale tjenester i landdistrikterne kan være græsrodsinitiativer. De frivillige skal få oplysninger, vejledning og ressourcer, men husk på, at offentlig transport grundlæggende er en opgave for staten.

Kombinere ture for at spare ressourcer. For at udnytte de få tilgængelige ressourcer effektivt, skal der findes metoder til at kombinere transport af varer og personer – og skabes juridiske løsninger for at muliggøre dette!

Etablere betingelser, der garanterer mobilitet. For at sikre lige levestandard i by- og landområder er det et vigtigt skridt at genoplive det offentlige

transportsystem i landdistrikterne og udvikle en ramme for fastsættelse af et minimum for en garanteret lokal offentlig trafiktjeneste.

Gøre mobilitetsrelaterede udbud lettere i landdistrikterne. For at spare ressourcer og mindske den administrative byrde for tjenesteyderne (samtidig med at konkurrencen fortsat garanteres), bør udbudsprocessen i landdistrikter med få konkurrenter forenkles til en procedure for pris-sammenligning, hvor opfordringen til at afgive et tilbud sendes til mindst to til tre potentielle tjenesteydere.

Tage risici og komme med innovative løsninger. Eksperimentelle klausuler i lovgivningen om offentlig transport kan give frihed til at udforske nye idéer inden for lovens rammer.

Gå digitalt. Find måder at give borgerne oplysninger på ved at kombinere de allerede eksisterende mobilitetstilbud og gøre det nemt at købe billetter til dem alle. Digitale apps kan også spille en stor rolle i etableringen af et MaaS-system med transport efter behov-elementer.

Arbejde sammen. Spørgsmålet om mobilitet i landdistrikterne og adgangen til tjenester bør behandles af repræsentanter for nationale, regionale og lokale myndigheder, NGO'er og civilsamfundsorganisationer samt den private sektor. Derfor bør der etableres nødvendige formater og strukturer, og der bør skabes en samarbejdskultur.

Fortæl, hvad du har lært. Da det er vigtigt at støtte hinanden og udveksle viden og erfaringer om nye mobilitetsløsninger i landdistrikterne, har vi oprettet en database på: <https://www.mamba-project.eu/database>



Kilde: Raitis Lapans.

MAMBA

Dette dokument er det officielle resultat O5.4 af MAMBA (Maksimering af mobilitet og tilgængelighed af tjenester i regioner påvirket af demografiske ændringer). MAMBA er et tværnationalt samarbejdsprojekt, der medfinansieres af Den Europæiske Union (Den Europæiske Fond for Regionaludvikling under Interreg-programmet i Østersøområdet 2014-2020). Indholdet af denne publikation er udelukkende forfatterens ansvar og afspejler på ingen måde holdningerne hos Den Europæiske Union, forvaltningsmyndigheden eller det fælles sekretariat for Interreg-programmet i Østersøområdet 2014-2020.

Yderligere oplysninger:

<https://www.mambaproject.eu>

Kontakter

Ledende partner/projektledelse:

Diakonie Schleswig-Holstein – Doris Sheer: scheer@diakonie_sh.de;

REM Consult- Hakan Uraz: uraz@rem-consult.eu;

REM Consult - Jakob Marcks: marcks@rem-consult.eu.

Om dette vejledningsdokument

Disse retningslinjer er baseret på de pilotprojekter, der er gennemført under MAMBA-projektet, herunder lovgivningsmæssige, økonomiske og sociokulturelle analyser. Dette dokument skal bistå politiske beslutningstagere, ministerier, transportudbydere og kommuner, når de arbejder på mobilitetsløsninger i landområderne, og tilskynde alleinteressenter til at blive mere åbne over for alternative transportløsninger og udvide deres traditionelle tjenester.

Forfattere

Vizma Bahareva, Letlands vejtransportadministration (FTU).

Madars Ūdris, Letlands vejtransportadministration (FTU).

Elias Eickelmann, Institut for klima, energi og mobilitet (IKEM).

Slutnoter

<https://www.mambaproject.eu/database>.

