



Vägledning om stöd- och finansieringsalternativ för landsbygdsmobilitet.

Kontrakt: MOVE/2022/OP/0008

Skriven av
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
November – 2024



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Generaldirektoratet för transport och mobilitet
Direktorat B - Investeringar, innovativ och hållbar transport
Enhet B3 - Innovation och forskning

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

E-post: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

Europeiska kommissionen B-1049 Bryssel

Vägledning om stöd- och finansieringsalternativ för landsbygdsmobilitet

Kontrakt: MOVE/2022/OP/0008

Generaldirektoratet för transport och mobilitet
Investeringar, innovativ och hållbar transport

***Europa Direkt är en tjänst som hjälper dig att hitta svar
på dina frågor om Europeiska unionen.***

Gratisnummer(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(* Informationen som ges är gratis, liksom de flesta samtal (även om vissa operatörer, telefonautomater eller hotell kan ta betalt).

RÄTTSLIGT MEDDELANDE

Detta dokument har utarbetats för Europeiska Kommissionen, men det återspeglar endast författarnas åsikter, och Kommissionen kan inte hållas ansvarig för eventuell användning av den informationen som finns däri.

Mer information om Europeiska Unionen finns på internet (<http://www.europa.eu>).

Luxemburg: Europeiska Unionens publikationsbyrå, 2025

ISBN 978-92-68-27227-5

doi: 10.2832/0700424

© Europeiska Unionen, 2025

Reproduktion är tillåten förutsatt att källan anges.

INNEHÅLL

INLEDNING.....	8
1. UTMANINGAR NÄR DET GÄLLER ATT FÅ TILLGÅNG TILL MEDEL FÖR MOBILITETSTJÄNSTER PÅ LANDSBYGDEN	10
2. MÖJLIGGÖRANDEFAKTORER FÖR TILLGÅNG TILL FINANSIERING.....	15
3. Finansiella ramVERK för delade mobilitetstjänster på landsbygden	17
4. Stegvis finansiering och finansiella strategier.....	20
5. FASTSTÄLLA projektets nyckelelement	21
6. Bedömning av finansieringskrav och planer.....	32
7. ORIENTERA SIG på en starkt reglerad marknad	42
8. ATT GE RÖST ÅT FÖRSLAG	45
SLUTSATSER.....	53

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1 Exempel på skräddarsydda KPI:er för att bedöma luckor i landsbygdsmobilitet.....	13
Tabell 2 Potential, mål, begränsningar och partnerskap för målgruppen av huvudförslagssökande	22
Tabell 3 Nyckeltyper av mobilitetsprojekt på landsbygden	25
Table 4 Mix funding sources for rural mobility solutions (Tabell 4 Blanda finansieringskällor för mobilitetslösningar på landsbygden)	35

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Grundläggande och lokaliserade transporttjänster i landsbygdsområden.	9
Figur 2 Finansieringspanorama för landsbygdsmobilitet	10
Figur 3 Höjdpunkter från KITE-partnerskapsinitiativet i Kilkenny, Irland	16
Figur 4 BürgerBus anropsstyrd transport i Oberes Glantal, Tyskland.	16
Figur 5 Finansiella ramverk för mobilitetslösningar.....	18
Figur 6 Finansiella ramverk för anropsstyrd transport i Medio Tejo, Portugal.....	18
Figur 7 Hantering av organisatoriska och operativa frågor	19
Figur 8 Sopotniki dörr-till-dörr-tjänst i Slovenien	19
Figur 9 Stegvis metod för finansierings- och finansiella strategier för mobilitet på landsbygden	20

Figur 10 Fastställa projektets nyckelelement – Steg 1-3	21
Figur 11 Samhällsbaserad bildelning i landsbygdskommunen Villerouge-Termenès ...	23
Figur 12 VysoMarch-projektet vid gränsen mellan Österrike och Slovakien.....	28
Figur 13 Finansieringsbehov för delade mobilitetslösningar på landsbygden.	29
Figur 14 Finansiella frågor för delade mobilitetslösningar på landsbygden.	30
Figur 15 SMART Mobility-projektet i Garfagnana-dalen, Italien.	31
Figur 16 Definiera projektets nyckelelement – Steg 4-6.....	32
Figur 17Finansieringsformer för mobilitetslösningar på landsbygden	32
Figur 18Översikt över finansieringsbehov i olika projektfaser	33
Figur 19 Cykeldelningssystem Sprottenflotte i Kiel-regionen, Tyskland	34
Figur 20 Utnyttjande av finansieringskällor i Rethymno, Grekland)	36
Figur 21 Upprätthålla ett landsbygdsbaserat e-bildelningssystem: FLUGS-modellen i Östra Tyrolen	37
Figur 22 Förprojektillgångar och kapitalkostnader	39
Figur 23 Finansieringsbehov för driftskostnader i flexibla transporttjänster	40
Figur 24 Finansieringsbehov för driftskostnader i samåkningstjänster.....	41
Figur 25 Definiera projektets nyckelelement – Steg 7.....	42
Figur 26 Anropsstyrd Trafik i Médio Tejo, Portugal	44
Figur 27 Definiera projektets nyckelelement – Steg 8-10.....	45
Figur 28 Uppgifter för att utarbeta en affärsplan för mobilitetstjänster på landsbygden	46
Figur 29 Canvas-modell för mobilitetslösningar på landsbygden.	48
Figur 30 Sociala fördelar med mobilitet på landsbygden	50
Figur 31 Gröna järnvägar i Valmiera, Lettland	50
Figur 32 Viktiga steg för att förbereda en förslagsansökan.....	51
Figur 33 exempel: Navigera i spektrumet av EU:s finansieringsprogram	52

VIKTIGA TERMER OCH DEFINITIONER

Term	Definition
GJP	Den gemensamma jordbrukspolitiken (GJP) är en gemensam politik för alla EU-länder. Den förvaltas och finansieras på europeisk nivå från EU:s budget. GJP stöder en öppen inre marknad för jordbruksprodukter från EU, säkerställer överkomliga priser, upprätthåller några av världens högsta säkerhets- och miljöstandarder och håller landsbygdsområdena levande.
(CapEx, Kapitalutgifter)	Kapitalutgifter är de utgifter som behövs för att förvärva, uppgradera och underhålla fysiska anläggningstillgångar (t.ex. väginfrastruktur, cykelbanor, broar, tunnlar etc.) inklusive teknik eller utrustning (säkerhetssystem och system för vägprioritering, biljettförsäljning, informations hanterings system, etc.) och mobila tillgångar inklusive fordon.
ERMN	Det europeiska nätverket för landsbygdsmobilitet (ERMN) är ett pan-europeiskt nätverk för landsbygdsmobilitet, delning av kunskap och erfarenheter mellan lokala myndigheter, praktiker och experter. Det har inrättats och mobiliserats av SMARTA-NET-projektet.
Finansiering	Processen för att säkra kapital och få nödvändiga medel för att utveckla en lösning, vilket kan innebära lån, kreditlinjer, bidrag eller investeringar. Det inkluderar även alla rekommendationer för att attrahera investeringar och för att beviljas medel.
Finansiering	Översikt över olika fonder tillgängliga för utveckling och underhåll av en mobilitetslösning eller -tjänst.
OpEx (Driftskostnader)	Driftskostnader för att driva en tjänst (t.ex. energikostnader för att köra fordon, personalens löner och förmåner, försäkringspremier, underhåll och reparation av fordon och infrastruktur, försäljning och marknadsföring), samt andra relaterade utgifter som är nödvändiga för tjänstens dagliga funktion.

INLEDNING

Detta dokument är det sista av en uppsättning av fyra vägledningsdokument som utarbetats av SMARTA-NET¹. Dessa dokument hjälper till att bygga upp kommunernas kapacitet att utveckla och implementera hållbara, inkluderande och integrerade mobilitetslösningar i sina territorier. I synnerhet fokuserar denna vägledning på en kritisk aspekt: finansieringsmöjligheter för landsbygds mobilitetsinitiativ, inklusive mobilitet till stöd för landsbygdsturism. Brist på resurser och specifikt kunnande för att säkra finansiering är betydande hinder för landsbygdssamhällen som syftar till att utveckla skräddarsydda mobilitetstjänster.

För att tillgodose detta behov ger denna vägledning en stegvis metod. Den är utformad för att vägleda landsbygdskommuner och praktiker i att förstå, förbereda och lämna in robusta finansieringsförslag och finansiella strategier för mobilitetsprojekt och upprätthålla måltjänster över tid. Varje kapitel bygger på viktiga element som är nödvändiga för att utforma en stark projektplan - från att identifiera utmaningar och tillgångar inom landsbygdssamhällen, till att bedöma praktiska finansiella ramar och att definiera väsentliga projektkomponenter.

Denna strukturerade metod syftar till att hjälpa lokala myndigheter att navigera i komplexa finansieringslandskap, att tydligt bedöma finansiella krav och att utveckla övertygande förslag som tar itu med regelverk och marknadsmässiga överväganden som kan vara unika för landsbygds mobilitet.

Oavsett om du är representant för en landsbygdskommun, en regional myndighet, en transportör eller en medlem av lokalsamhället, kommer denna vägledning att fungera som ett praktiskt verktyg för att utforska och säkra ekonomiskt stöd för landsbygds mobilitetsinitiativ.

Tillgång till och från landsbygdsområden kan ses ur två kompletterande perspektiv.

- **Det första perspektivet fokuserar på hur landsbygdsbor ansluter till det de behöver.** Detta inkluderar väsentliga tjänster, sysselsättning, utbildning och andra möjligheter, av vilka många ligger utanför deras omedelbara ort. Denna dimension av tillgänglighet är grundläggande för att säkerställa social inkludering och livskvalitet för landsbygdssamhällen.
- **Det andra perspektivet beaktar tillgängligheten till landsbygdsområden utifrån,** med betoning på hur lätt företag, turister och andra besökare kan nå dessa regioner. Detta är en kritisk faktor för att driva ekonomisk utveckling, främja turism och stödja lokala industrier.

Tillsammans understryker dessa perspektiv den dubbla betydelsen av mobilitetslösningar för att överbrygga landsbygdsområden med den bredare ekonomiska och sociala strukturen.

När det gäller finansiering av landsbygds mobilitet skiljer vi mellan "*grundläggande tjänster*" och mer lokaliserade mobilitetsalternativ (Figur 1).

- **Grundläggande tjänster,** såsom intercity-, långdistansbuss- och regionaltrafiktjänster, är integrerade i de formella/konventionella kollektivtrafiken. De drar nytta av etablerade planerings-, organisations- och finansieringsstrukturer. Dessa tjänster stöds antingen av statlig finansiering eller

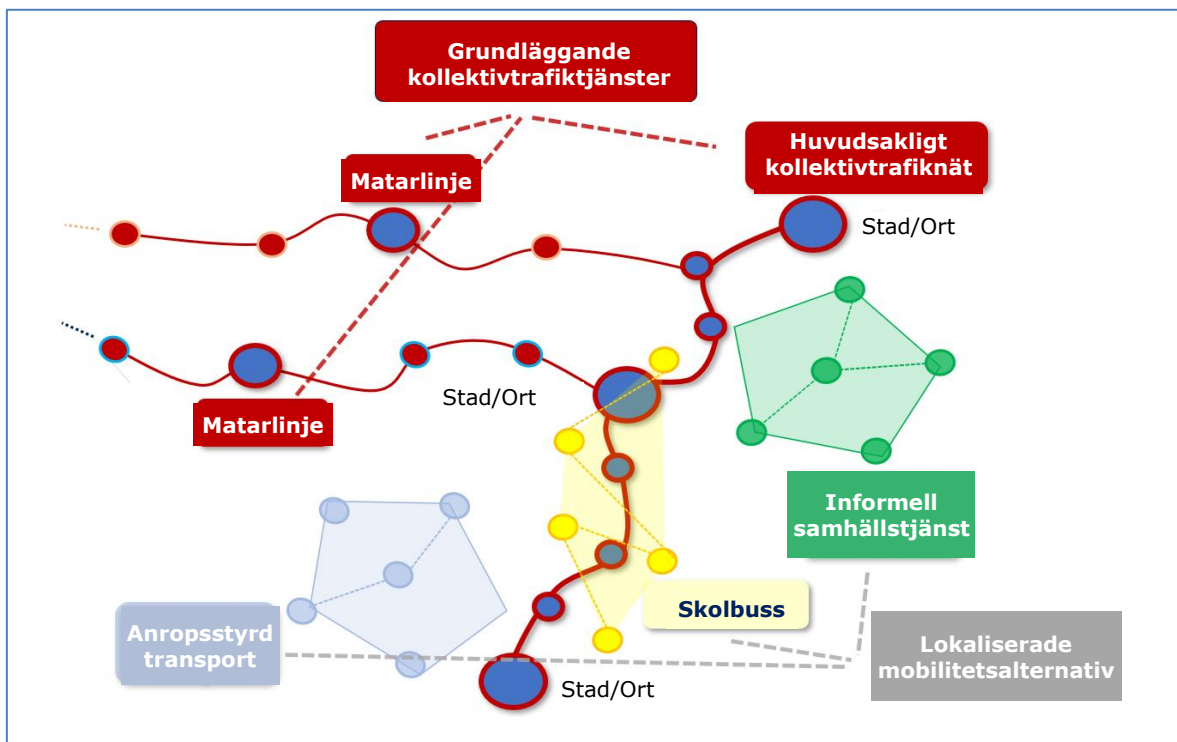
¹De tre andra vägledningsdokumenten är: i) Vägledning om delade mobilitetslösningar på landsbygden; ii) Riktlinjer för hållbar mobilitet i landsbygdsturismssamhällen; och iii) Vägledning om integrering av landsbygds mobilitetsaspekter i SUMP-design - landsbygdssäkring av SUMP.

drivs kommersiellt genom privata investeringar. De fungerar som de viktigaste transportartärerna och förbinder medelstora städer med större städer och regionala transportnav. De har begränsade stopp i områden de passerar.

- **Lokaliserade mobilitetstjänster**, såsom de som ger tillgång till viktiga destinationer inom landsbygdsområden eller ansluter till grundläggande transportknutpunkter- står inför betydande finansierings- och strukturella utmaningar. Dessa tjänster är avgörande för att möta de dagliga mobilitetsbehoven inom landsbygdsområden, men de har varit allvarligt underfinansierade i årtionden. Till skillnad från grundläggande tjänster är finansieringen för lokaliserad mobilitet ofta osäker, fragmenterad och saknar särskilda rättsliga åtaganden eller konsekventa mål. I många fall klassificeras dessutom lokala mobilitetslösningar inte som "kollektivtrafik" och är därför inte berättigade till de huvudsakliga finansieringsströmmarna eller mobiliteten.

Figur 1 Grundläggande och lokaliserade transporttjänster i landsbygdsområden.

Källa: MemEx



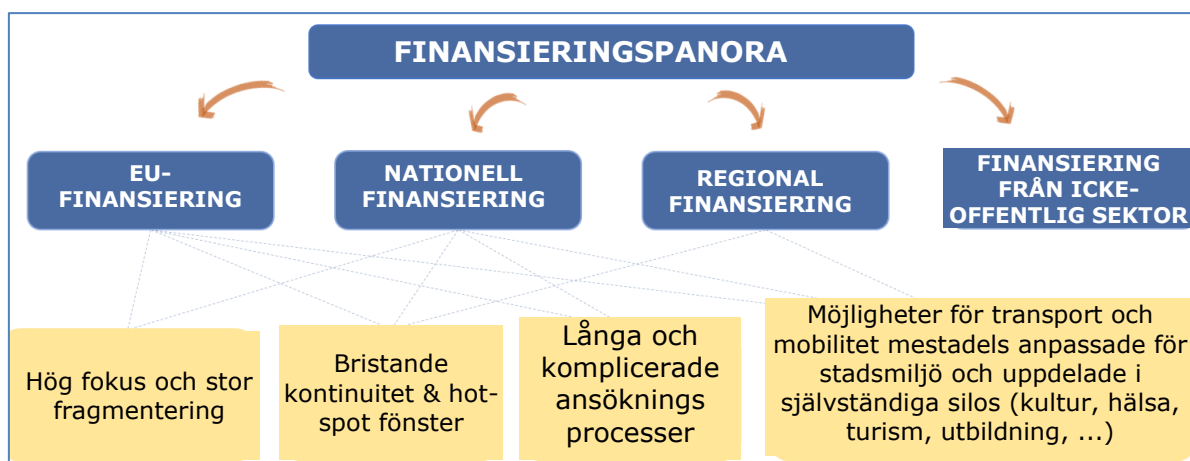
1. UTMANINGAR NÄR DET GÄLLER ATT FÅ TILLGÅNG TILL MEDEL FÖR MOBILITETSTJÄNSTER PÅ LANDSBYGDEN

Olika finansieringsmöjligheter finns tillgängliga i de europeiska medlemsländerna. Ändå hindras landsbygdsområden vanligtvis från att använda många av dem för att finansiera mobilitetsåtgärder. I vissa fall där finansiering kan erhållas införs åtgärder, med begränsad tidsram vad gäller finansiering, så att de inte är ekonomiskt hållbara på lång sikt. För att genomföra hållbara initiativen inom delad mobilitet är det alltid nödvändigt att säkerställa kontinuitet i stabila finansieringskällor under hela livscykeln för en ny åtgärd. Bland landsbygdsintressenter finns det ofta en bristande medvetenhet och förståelse för alla potentiella finansieringskällor de skulle kunna prova.

Generellt sett kan finansieringspanoramats delas in i fyra huvudkategorier, vilket framgår av Figur 2. Tre av de fyra är olika former av **statlig finansiering**, på högre regeringsnivåer än målområdet. De har alla förmågan att mobilisera betydande ekonomiska resurser, men den avgörande frågan är hur dessa resurser fördelas mellan stads- och landsbygdsområden.

Den fjärde kategorin är **finansiering från icke-offentlig sektor**. Detta inkluderar samhällen, individer, icke-statliga organisationer, välgörenhetsorganisationer och kommersiella enheter. Denna kategori skulle kunna delas upp ytterligare mellan "icke-offentlig/icke-kommersiell" och "kommersiell". Det är oundvikligt att mobilitet i stil med kollektivtrafik på landsbygden kräver en offentlig finansieringskälla. Många av de andra typerna av landsbygdsmobilitet har dock mindre finansieringsbehov som kan uppnås på olika sätt från samhället, sponsring eller företag. Det är ofta det enda sättet för samhällen att självstarta något om regeringen inte agerar för dem.

Figur 2 Finansieringspanorama för landsbygdsmobilitet



SMARTA-NET organiserade flera diskussioner med ERMN-medlemmarna i både fysiska och online-evenemang för att bedöma landsbygdskommuners behov och utmaningar när det gäller att få tillgång till medel. I synnerhet under det 5^e ERMN-mötet i Évora (Portugal, 14-16^e maj 2024) diskuterades den kritiska frågan om finansiering av landsbygdsmobilitetssystem på djupet med hjälp av ett interaktivt World Café-format. ERMN-medlemmarna hade möjlighet att dela sina uppfattningar och erfarenheter med finansieringsprogram för landsbygdsmobilitet, samt strategier för att säkra ytterligare

resurser. Diskussionen var främst inriktad på specifika EU-finansieringsprogram (främst strukturfonder, t.ex. Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Sammanhållningsfonden) samt EU:s återhämtnings- och resiliensfond.²⁻³

SMARTA-NET utvecklade också en analys av tillgängliga europeiska, nationella och regionala finansieringskällor för landsbygdsmobilitet⁴ som beskriver programmen och deras fokusområden. Resultaten av denna analys belyser en obalans mellan de olika typerna av finansiering, med ett relevant högre antal finansieringsmöjligheter på EU-nivå och mer begränsade alternativ för landsbygdskommuner och andra intressenter för att implementera mobilitetstjänster och lösningar på lokal nivå.

Även när kommuner kan identifiera relevanta finansieringsalternativ för landsbygdsmobilitet, både på EU-nivå och nationell/regional nivå, innebär tillgången till dem en rad utmaningar som också framkom, som tidigare angivits, under diskussioner med ERMN-medlemmar. De viktigaste resultaten från interaktioner med ERMN-medlemmar belyser följande problem:

Utmaningar i samband med EU-finansiering

- EU:s ansökningsomgångar är omfattande och fragmenterade (särskilt Horisont Europa, FSE⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE-programmen), vilket gör det svårt att anpassa samhällsbehov till finansieringskriterierna;
- EU-utlysningar (särskilt Horisont Europa, FSE, INTERREG, LEADER, LIFE-programmen) syftar ofta till att främja icke-mobilitetsmål – t.ex. användning/utveckling av specifik teknik, miljö och klimatförändringar, minskade koldioxidutsläpp, rättvisa, etc. Förslagsställare som fokuserar på att åtgärda grundläggande brister i rörligheten i sitt område befinner sig i en allvarlig underläge jämfört med förslagsställare vars styrka är de icke-mobilitetsaspekter som de (påstår sig) tillämpa på mobilitet. De mobilitetsfokuserade förslagställare försöker anpassa sina förslag för att passa en utlysning som inte prioriterar mobilitet och hamnar oundvikligen i en svag position.

Utmaningar relaterade till nationell finansiering

- Även om den inledande finansieringen för landsbygdsmobilitetsprojekt, särskilt kapital- eller infrastrukturkostnader, ofta kommer från statliga projekt, tvingas kommuner ibland att ta över driftskostnaderna om projekten visar sig vara framgångsrika;
- Nationell finansiering saknar kontinuitet, vilket inte stämmer överens med långsiktig planering. Denna inkonsekvens kan skapa utmaningar för projekt som kräver ihållande investeringar över flera år (långsiktiga projekt behöver stabil och förutsägbar finansiering för att kunna slutföras på ett framgångsrikt sätt och uppnå sina avsedda effekter).

² https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³ https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴ Resultaten sammanfattas i SMARTA-NET-rapporten "Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries" (2024).

⁵ Fonden för ett sammanlänkat Europa, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶ <https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷ Samband mellan aktiviteter för utveckling av landsbygdsnäringsen – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Landsbygdsutvecklingsprogram finansierar vanligtvis specifika insatser på landsbygden som inte är relaterade till implementeringen av mobilitetstjänster och/eller utveckling av transportinfrastruktur (t.ex. CAP:s strategiska plan⁸).

Utmaningar relaterade till regional finansiering

- Kollektivtrafik är ett starkt reglerat område, där tjänsteutbudet och finansieringstilldelningen alltid bestäms av en myndighet på en högre nivå än landsbygdskommunen – vanligtvis regionala eller nationella myndigheter. Dessa myndigheter på högre nivå hanterar prioriteringar och ger landsbygdskommunerna begränsat inflytande över beslutsprocesserna. Även om de kan lämna in förfrågningar om tjänster har landsbygdskommuner sällan direkt tillgång till dessa finansieringsflöden, vilket skapar en koppling mellan lokala behov och tillgängliga resurser;
- Många regionala finansieringsmöjligheter är projektbaserade, med strikta tidsbegränsningar som prioriterar kortsiktig implementering framför långsiktig hållbarhet. Denna brist på kontinuitet undergräver den ekonomiska bärkraften hos mobilitetslösningar, eftersom kommuner ofta kämpar för att upprätthålla tjänster utöver finansieringsperioden för nya projekt;
- För landsbygdsområden som sträcker sig över nationella eller regionala gränser blir det ännu mer utmanande att få tillgång till regional finansiering. Dessa områden måste navigera i fragmenterade förvaltningsstrukturer, där resurser hanteras av olika myndigheter med olika regler, prioriteringar och administrativa förfaranden.

Allmänna utmaningar med att få tillgång till offentlig finansiering

- Långa och komplicerade ansökningsprocesser är vanliga. Detta kan förvärras av osäkerhet kring utfallet, oavsett om det gäller beviljandegrad eller tilldelad finansiering;
- Många finansieringsmöjligheter för transport och mobilitet är utformade med tanke på stadsmiljöer, vilket kanske inte fungerar så bra i landsbygdsmiljöer;
- Detta hänger också samman med svårigheterna att omsätta fördelarna i monetära termer. Att kvantifiera fördelarna med mobilitetslösningar på landsbygden är utmanande. Värdeförslagen skiljer sig avsevärt från de i stadsmiljöer. Sociala värdet av mobilitet för äldre invånare eller ungdomar på landsbygden är till exempel svårare att kvantifiera eftersom det handlar om livskvalitet eller förmåga att fortsätta bo i området, jämfört med standardmått som används i kostnads-nyttoanalyser, såsom restid och kostnadsbesparingar.

Utmaningar relaterade till finansiering utanför den offentliga sektorn

- Utöver traditionella finansieringsprogram kan det vara ganska svårt att säkra ytterligare resurser med den privata sektorns medverkan, utnyttja frivilliga insatser, få sponsring, införa användaravgifter och söka stöd för demonstrations- eller pilotprojekt i landsbygdsområden där efterfrågan i allmänhet är lägre än i stadsmiljöer och därmed genererar en lägre vinstnivå;
- Landsbygdsområden lider av bristen på tillgängliga transportörer och tjänsteleverantörer. I skjuvna verket gör de låga passagerarvolymerna svårt att

⁸ Medlemsstater kanske inte anser landsbygdsmobilitet och/eller relaterade aspekter som nationella prioriteringar, vilket hindrar lokalsamhällen eller till och med kommuner och län från att få tillgång till medel för mobilitet trots det stora utbudet av tillgängliga möjligheter.

ekonomiskt upprätthålla transporttjänster i dessa områden (i vissa länder, t.ex. Italien, finansieras reglerade transporttjänster från nationella offentliga resurser som tilldelas kollektivtrafikmyndigheter och subventionerna baseras på antalet körda kilometer).

Andra utmaningar som särskilt små städer och landsbygdssamhällen står inför är följande:

- Brist på expertis och djupgående kunskap om det befintliga utbudet av finansieringsmöjligheter, i kombination med begränsade mänskliga resurser och därmed tidsbegränsningar. Detta försvårar möjligheter att förstå vilka finansieringsmöjligheter bäst matchar deras behov och ökar svårigheterna att navigera i de komplicerade och långa ansökningsprocesserna;
- Begränsat politiskt stöd: bristande samordning mellan olika regeringsnivåer, konkurrens med stora städer som har mer kapacitet och erfarenhet av finansieringsförslag;
- Begränsade möjligheter att söka efter interna medel för att samfinansiera projektet (även i konceptfasen); brist på specifika färdigheter för att utarbeta en långsiktig planeringsstrategi för att fastställa in investeringsbehoven.

För att stödja och motivera finansieringsprogram och planer för landsbygdsmobilitetsprojekt är det viktigt för beslutsfattare – inklusive regionala och nationella myndigheter – att anta specifika nyckeltal (KPI:er) som är anpassade till de unika utmaningarna och behoven på landsbygden.

Riktade nyckeltal en tydlig ramverk för att bedöma luckor i landsbygdsmobilitet och identifiera var investeringar behövs mest. Bisterna kan gälla imobilitetstjänster täkning, de tider då de är tillgängliga eller i hur tjänsterna är sammankopplade. Exempel på dessa skraddarsydd KPI:er redovisas i Tabell 1.

Tabell 1 Exempel på nyckeltal för bedömning av brister i landsbygdsmobilitet

Nyckeltal	Beskrivning
Tillgänglighet till terminaler och hållplatser	Mätning av restid och tillgängliga alternativ för invånare att nå transit hållplatser från hemmet eller arbetet
Kvalitet och tillgänglighet för kollektivtrafik	Utvärdering av antalet och närheten till stationer eller hållplatser, turtäthet, tillgänglighet per dag, och punktlighet
Tillgänglighet för tjänster*	Säkerställa att invånare har rimlig tillgång till viktiga tjänster såsom sjukhus, skolor, stormarknader, postkontor, banker och kulturella mötesplatser
Tillgänglighet till viktiga tjänster	Bedömning av hur lätt tjänster kan nås med kollektivtrafik eller bil, inklusive restid och behov av byte av transportsätt
Multimodala transportalternativ	Uppföljning av tillgängligheten för integrerade transportsätt för att stödja ett brett spektrum av resbehov
Tillgång till skolbuss	Övervakning av tillgången till särskilda transportmöjligheter för studenter

**Det är värt att lyfta fram skillnaden mellan att mäta "tillgänglighet" i termer av(a) förekomsten av tjänster eller anläggningar i det allmänna området; och(b) målgruppernas förmåga att få tillgång till tjänsterna under de tider tjänsterna är tillgängliga, med hänsyn till aktivitetens varaktighet, och utan bil där det är relevant för den målgruppskategorin. Till exempel är öppenvårdstjänster, sysselsättningsstöd och postkontor/bank typiskt sätt kortvariga, enligt överenskommelse med tid som fastställts av tjänsteleverantören. En mobilitetstjänst endast vid pendlingsstider är inte till någon nytta för denna stora del av befolkningen.*

Dessa nyckeltal kommer att bidra till en korrekt utvärdering av mobilitetsbehoven på landsbygden och därmed vägleda tilldelningen av medel och utvecklingen av program som specifikt syftar till att förbättra infrastrukturen och tillgängligheten för transporter på landsbygden.

2. MÖJLIGGÖRANDEFAKTORER FÖR TILLGÅNG TILL FINANSIERING

Effektiv tillgång till finansiering för mobilitetsprojekt på landsbygden är beroende av en uppsättning viktiga möjliggörande faktorer. Med utgångspunkt i erfarenheterna från ERMN-mötena och i synnerhet den diskussion som hölls i Évora, Portugal, under ERMN:s fysiska möte den 15 maj 2024, kan dessa delas i fyra typer: **Samarbete**, **Planering**, **Engagemang** och **Stöd**. Tillsammans skapar dessa element en stödjande grund som stärker landsbygdssamhällenas förmåga att erhålla och bibehålla finansiering för hållbara mobilitetslösningar.

1. Samarbete

Samarbetsavtal mellan kommuner, myndigheter, privata aktörer och samhällsföreningar (inklusive lokala aktionsgrupper) är avgörande för att stärka finansieringsansökningar och upprätthålla projekt över tid. Genom samarbete kan partner dela ansvar, samla resurser och ta nytta av varandras styrkor för att effektivt hantera de specifika mobilitetsbehoven på landsbygden. Genom att arbeta tillsammans kan dessa grupper säkra ytterligare resurser och säkerställa att mobilitetslösningar på landsbygden är hållbara och bibehålls även efter den initiala finansieringen.

2. Planering

Framgångsrika finansieringsansökningar kräver väldefinierade, handlingsbara mål som stöds av detaljerad planering. Genom att fastställa tydliga operativa förfaranden och genomföra noggranna kostnadsbedömningar kan förslagsställarna fastställa de totala finansiella kraven för föreslagna mobilitetslösningar. En övergripande planeringsstrategi hjälper till att anpassa projekt till bredare strategiska mål, både på lokal och regional nivå. Ett helhetsperspektiv gör det möjligt för sökande att utforma projekt som effektivt hanterar sammankopplade mobilitetsfrågor och som presenterar lösningar som är både hållbara och skalbara över tid.

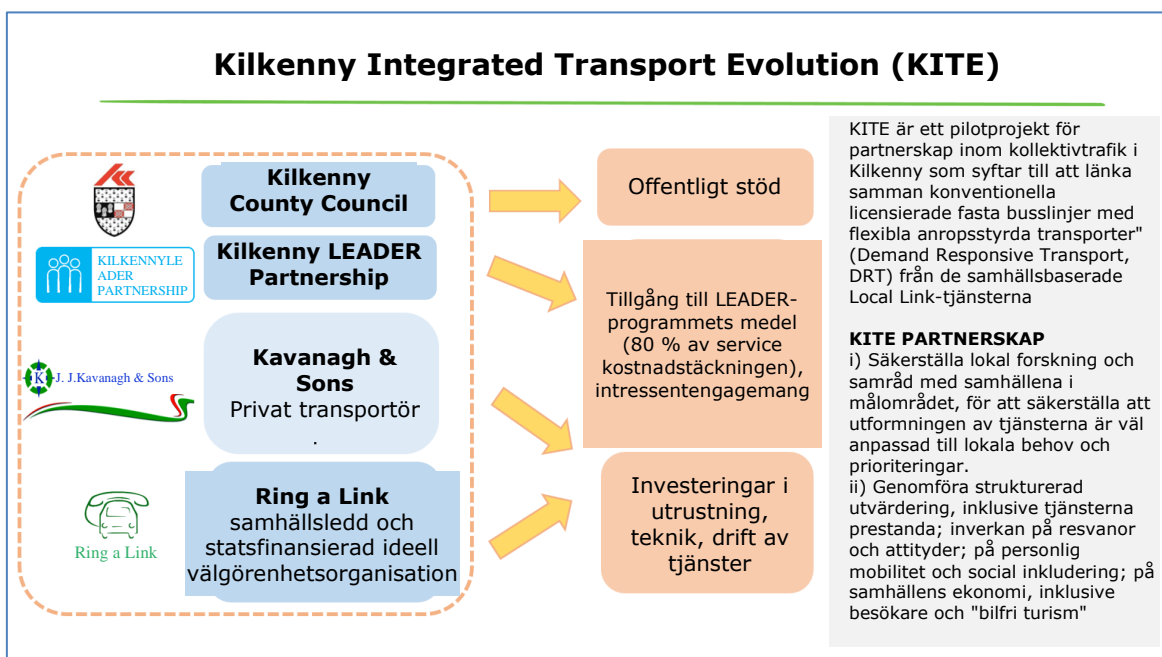
3. Engagemang

Samhällsengagemang är avgörande för att initiativ för rörlighet på landsbygden ska bli framgångsrika och hålla i längden. När lokalsamhällen och företag är aktivt engagerade kan mobilitetsprojekt på landsbygden främja en känsla av delaktighet. Detta säkerställer att föreslagna lösningar verkligen tillgodoser invånarnas behov. Att anta en flerpartsstrategi uppmuntrar deltagande från olika grupper och främjar samarbete mellan viktiga intressenter.

4. Stöd

Politiskt stöd från regionala, nationella och europeiska myndigheter är ovärderligt för finansiering av mobilitet på landsbygden. Sådant stöd kommer ofta genom att dela kunskap, data och bästa praxis för mobilitetslösningar på landsbygden.

Figur 3 Höjdpunkter från KITE-partnerskapsinitiativet i Kilkenny, Irland



Styrkor, tillgångar och verktyg i landsbygdssamhällen

Landsbygdsområden har unika styrkor som i hög grad kan bidra till att mobilitetsprojekt blir framgångsrika. En djup förståelse för lokala behov gör det möjligt för landsbygdssamhällen att utveckla riktade lösningar som effektivt hanterar specifika mobilitetsutmaningar. Landsbygdsområden visar också anmärkningsvärd flexibilitet när det gäller att hitta finansiering och hittar ofta kreativa sätt att blanda offentliga och privata resurser för att stödja initiativ. Dessutom förstärker den starka kopplingen mellan mobilitet och samhällsutveckling den sociala effekten av projekt, vilket gör dem mer relevanta och hållbara i det lokala sammanhanget. Figur 6 visar hur olika intressenter samarbetade i Kilkenny, Irland. Volontärarbete är en annan viktig styrka, där lokalbefolkningen ofta ställer upp för att stödja och underhålla mobilitetstjänster, vilket främjar en stark känsla av delaktighet, t.ex. BürgerBus i Kusel County, Tyskland, som visas i figur 4. Dessutom ger höga nivåer av social sammanhållning och delad landsbygdsidentitet en solid grund för samhällsbaserade eller delade mobilitetsalternativ.

Figur 4 BürgerBus anropsstyrd transport i Oberes Glantal, Tyskland.

Källa: BürgerBus Oberes Glantal



3. FINANSIELLA RAMVERK FÖR DELADE MOBILITETSTJÄNSTER PÅ LANDSBYGDEN

När det gäller utveckling av mobilitetslösningar för landsbygden kan finansiella ramverk vanligtvis delas in i tre huvudkategorier:

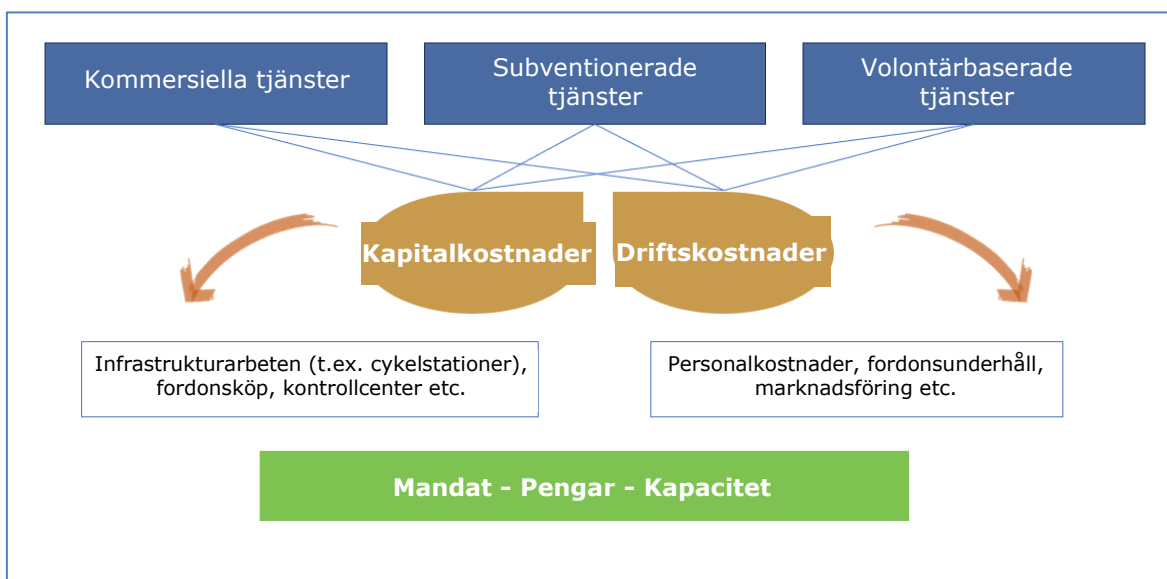
- **Kommersiella tjänster** drivs med en ekonomiskt hållbar modell där intäkter från användaravgifter, sponsring och andra inkomstkällor är tillräckliga för att täcka kostnaderna, vilket ofta möjliggör lönsamhet. I landsbygdscontexter kan kommersiella tjänster ofta förlita sig på ytterligare inkomstströmmar eller offentlig-privata partnerskap för att överbrygga klyftan, även om de inte formellt klassificeras som "subventionerade" tjänster.
- **Subventionerade tjänster** har högre driftskostnader än vad som kan täckas av deras intäkter. De är beroende av externa subventioner för att överbrygga denna klyfta och säkerställa att de kan fortsätta att tillhandahålla tillgång till mobilitet i landsbygdsområden. Dessa tjänster omfattas för EU-förordningar och nationella upphandlingsregler.
- **Volontärbaserade tjänster** utnyttjar samhällsengagemang för att hålla kostnaderna låga, där volontärer ofta fyller roller som förare eller administrativ personal. Detta volontärarbete minskar arbetskraftskostnaderna, vilket gör att de totala kostnaderna närmar sig, eller ibland till och med understiger, de genererade intäkterna. Detta kan göra sådana tjänster mer ekonomiskt genomförbara och hållbara för landsbygdsområden.

Utifrån skillnaderna mellan dessa tre finansiella ramverk är det viktigt att skilja på hur kapital- och driftskostnader hanteras inom varje modell. *Kommersiella tjänster* bär vanligtvis fullt ansvar för både kapitalinvesteringar och driftskostnader; transportörerna tillhandahåller sina egna flottor för att stödja sina tjänster. *Subventionerade tjänster*, även om de fungerar på liknande sätt, kräver offentliga subventioner för att täcka viktiga driftskostnader, såsom arbetskraft, bränsle, fordonsunderhåll etc.; och/eller för att täcka fordonsfinansieringskostnader. I vissa fall kan förvaltande myndigheter finansiera och äga flottan, vilket möjliggör delad användning mellan tjänster. I vissa länder föredras kommersiella tjänster och de har stor frihet. I andra länder måste kommersiella tjänster passa in i den övergripande planen och inte "störa" de subventionerade tjänsterna. Slutligen lyckas volontärbaserade tjänster ofta minimera både kapital- och driftskostnader, eftersom volontärer ofta utför kör- och backoffice-funktioner - och i vissa fall tillhandahåller sina egna fordon (för bilbaserade tjänster). Detta möjliggör en kostnadseffektiv samåkningsmodell som är särskilt lämplig för landsbygdsområden.

Oavsett vilket finansiellt ramverk som finns på plats eller planeras att hanteras, finns det alltid frågan om Mandat – Pengar – Kapacitet:

- **Mandat:** vem har det juridiska mandatet och den organisatoriska och personella kapaciteten att agera inom landsbygdsmobilitet?
- **Pengar:** vem äger de ekonomiska resurser som behövs för att driva en mobilitetstjänst?
- **Kapacitet:** vem har den institutionella, operativa och tekniska kapaciteten att hantera en landsbygdsmobilitetstjänst?

Figur 5 Finansiella ramverk för mobilitetslösningar



Figur 6 Finansiella ramverk för anropstyrd transport i Medio Tejo, Portugal

Lärande från praktiken: Ekonomisk bärkraft för anropstyrda transporttjänster i regionen Médio Tejo, Portugal

Anropsstyrda transporttjänster (DRT) som implementerats i olika kommuner i Medio Tejo-regionen i Portugal har ett offentligt mandat. De hanteras av CIMT -*Comunidade Intermunicipal Medio Tejo* som utformar dem i enlighet med de behov som uttrycks av de lokala kommunerna. Lokala myndigheter ansvarar för att anlita taxibolag för att driva tjänsterna.



Tjänsternas ekonomiska bärkraft garanteras av:

- Kommunala medel
- Nationella fonder:
 - o Fundo Ambiental, ett nationellt program som finansierar sänkta priser på kollektivtrafik i hela landet
 - o PART, ett program för att stödja sänkta biljettpriser i kollektivtrafiken
 - o PROTRansP, ett program för att stödja förtätning och förstärkning av kollektivtrafiken
- Tariffintäkter som täcker cirka 16 % av kostnaderna för driften av tjänsterna
- Avtal med taxibolag som garanterar högkvalitativa tjänster med minskade driftskostnader

Denna blandade formel möjliggjorde utvidgningen av tjänsterna från den första pilotimplementeringen 2012 och har garanterat positiva trender i användarantal och framgångsrika implementeringar i olika regioner som Coimbra och Médio Tejo⁹

Delade mobilitetslösningar på landsbygden kan anta en mängd olika organisationsstrukturer för att tillgodose olika operativa behov. Att driva en mobilitetstjänst omfattar flera viktiga uppgifter, inklusive kundvård, fordonslogistik och omfördelning, IT-stöd och underhåll av digitala plattformar.

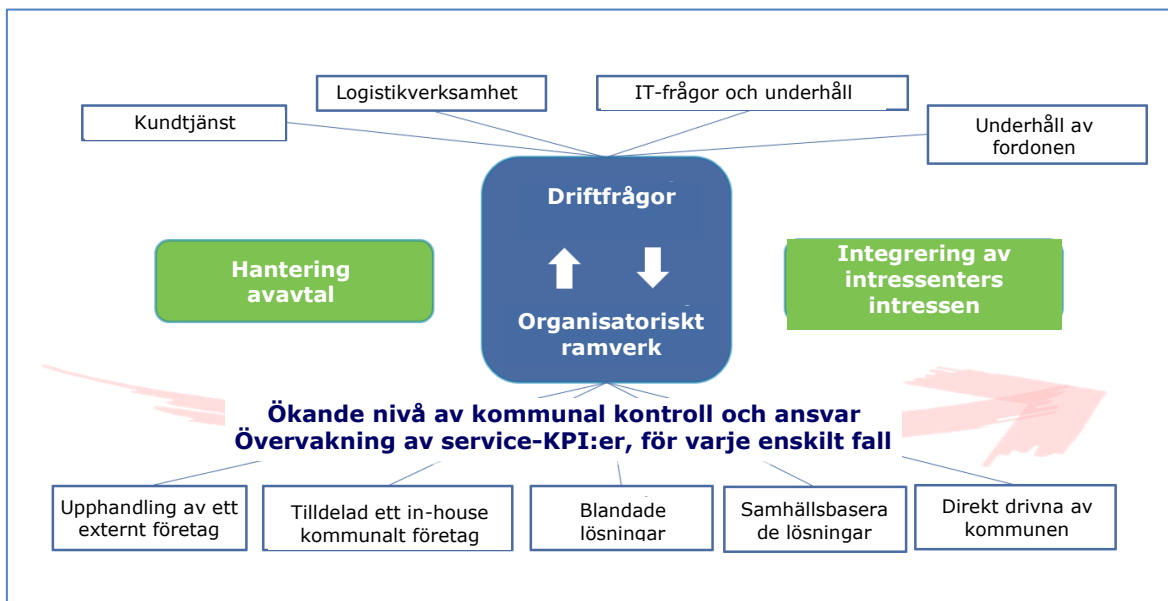
Dessa uppgifter kan hanteras genom olika organisatoriska ramverk, som illustreras i figur 7. Alternativen sträcker sig från outsourcing till ett externt företag, tilldelning av ansvar till ett kommunalt företag, implementering av samhällsbaserade lösningar eller

⁹För ytterligare information, se presentationen "Finansieringsmekanismer och möjligheter för mobilitetslösningar på landsbygden i Portugal" (2024), tillgänglig på https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

att tjänsten drivs direkt av kommunen, där den lokala myndighetens ansvarsnivå ökar över dessa alternativ¹⁰.

Inom samma kommun kan olika typer av mobilitetstjänster upphandlas och finansieras på olika sätt. Dessutom är effektiv kontraktshantering och anpassning av intressenternas intressen och behov avgörande för framgång.

Figur 7 Hantering av organisatoriska och operativa frågor



Figur 8 Sopotniki dörr-till-dörr-tjänst i Slovenien

Lärande från praktiken: Sopotniki dörr-till-dörr-tjänst

Transporttjänsten Sopotniki, som erbjuder dörr-till-dörr-transporter,¹¹ är verksam i 16 kommuner i Slovenien och fungerar som ett bra exempel på en effektiv organisations- och verksamhetsstruktur. Sopotniki erbjuder gratis mobilitetstjänster för äldre baserat på en solidaritetsmodell som använder volontärer (oftast pensionärer) som förare. Tjänsten har varit mycket framgångsrik sedan starten 2017 och antalet användare har ökat från initialt 312 till mer än 5300 år 2022. Denna framgång beror främst på de etablerade offentlig-privata och privat-privata partnerskap som upprätthåller tjänstens affärsmodell och det nära samarbetet mellan de involverade kommunerna. Tjänsten drivs faktiskt av Sopotniki NGO-institutet och får stöd från kommuner och andra privata och offentliga sponsorer. Den har ett dedikerat team med 19 heltidsanställda för samordning av lokala grupper och övergripande samordning (4 anställda av Sopotniki-institutet, 13 anställda av projektpartners – kommuner, Röda Korset, socialkontor etc.) och ett omfattande nätverk av 263 volontärer som förare.

De huvudsakliga finansieringskällorna representeras av:

- donationer från användare, privata företag och sponsring som representerar cirka 5% av finansieringskällorna;
- offentliga medel (bidrag från kommuner) som representerar cirka 75% av finansieringskällorna;
- intäkter, som representerar cirka 20% av finansieringskällorna, som återinvesteras i organisationen för att ytterligare stödja och utöka tjänsterna.



¹⁰Detaljer om olika operativa och organisatoriska ramverk och finansiella krav för delade mobilitetslösningar på landsbygden har rapporterats i två specifika SMARTA-NET-rapporter: SMARTA-NET Guidance on Rural Shared Mobility Solutions, 2024, och SMARTA-NET Catalogue of Rural Shared Mobility Solutions.

¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

4. STEGVIS FINANSIERING OCH FINANSIELLA STRATEGIER

Begränsad sektorsspecifik kunskap och erfarenhet av att säkra finansiering för mobilitetstjänster på landsbygden kan vara betydande hinder för landsbygdsamhällen. De kan ha tidigare erfarenhet av att erhålla finansiering för projekt inom andra sektorer, men mobilitetsområdet kan vara nytt för dem. För att hjälpa till att vägleda inom mobilitetsområdet på landsbygden har SMARTA-NET-projektet utvecklat en stegvis metod. De 10 stegen är utformade för att vägleda landsbygdskommuner och praktiker i att förstå, förbereda och lämna in robusta finansieringsförslag, inklusive finansieringsstrategi, för mobilitetsprojekt och för att upprätthålla måltjänster över tid. Detta visas i figur 9.

Figur 9 Stegvis metod för finansierings- och finansiella strategier för mobilitet på landsbygden

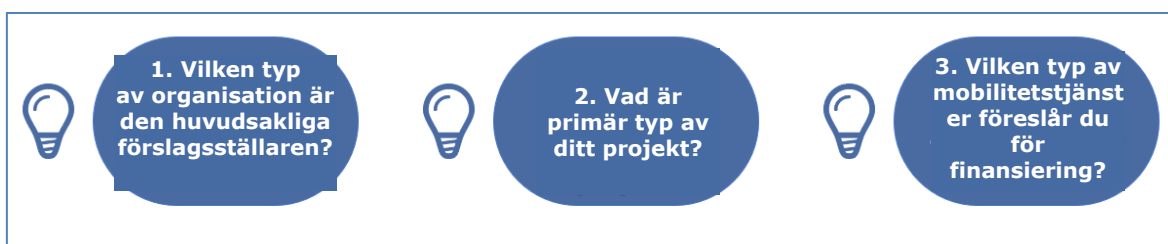


Varje kapitel bygger på nyckelelement som är nödvändiga för att skapa en stark projektplan – från att identifiera utmaningar och tillgångar inom landsbygdsområden, till att bedöma praktiska finansiella ramverk och att definiera viktiga projektkomponenter. Denna strukturerade strategi kommer att hjälpa lokala myndigheter att hantera komplexa finansieringslandskap, att tydligt bedöma finansiella krav och att utveckla övertygande förslag som tar hänsyn till regelverk och marknadsmässiga överväganden som är unika för mobilitet på landsbygden.

5. FASTSTÄLLA PROJEKTETS NYCKELELEMENT

Grunden för ett framgångsrikt finansieringsförslag börjar med en tydlig och detaljerad definition av projektets nyckelaspekter. Det är viktigt att identifiera den huvudsakliga förslagsställaren, för att etablera trovärdighet och för att fastställa behörighetskriterierna för finansieringsmöjligheter. Det är lika viktigt att formulera projektets primära typ, geografiska omfattning och mognadsnivå, för att säkerställa överensstämmelse med finansieringsprioriteringar och program mål. Slutligen möjliggör definitionen av den specifika typen av mobilitetstjänster som är inriktade på finansiering ett exakt fokus på att tillgodose lokala behov samtidigt som man uppfyller kriterierna för potentiella finansiärer.

Figur 10 Fastställa projektets nyckelelement – Steg 1-3



Steg 1: Vilken typ av organisation är den huvudsakliga förslagsställaren?

Huvudförslagsställarens karaktär kan påverka aspekter som befogenhet att agera, trovärdighet, behörighet för specifika finansieringsprogram/källor, förmåga att få tillstånd och finansiella meriter. Det kan dock också medföra vissa begränsningar. Dessa inkluderar den takt i vilken saker kan röra sig, inklusive interna godkännanden, upphandling och andra processer som ska följas, flexibilitet och *ad hoc*-anpassning. Dessa är utöver förslagsställarens förmåga att utveckla ett bra förslag och kapaciteten att framgångsrikt genomföra det när/om finansiering säkras.

Det är här partnerskap och samarbete kommer in, för att utöka kapaciteten utöver vad den huvudsakliga förslagsställaren har om den agerar ensam. Faktum är att mobilitetsprojekt och initiativ på landsbygden kan föreslås av olika ledare, var och en med sina egna unika behov och mål. Fristående mobilitetsprojekt på landsbygden kan ha begränsad inverkan, medan de, när de utvecklas i partnerskap, kan leda till mer betydande resultat.

Tabell 2 sammanfattar handlingspotentialen för varje typ av huvudförslagssökande, med fokus på specifika behov, möjligheter och mål. Tabellen visar de "potentiella begränsningarna" för varje typ av huvudförslagssökande, särskilt om de agerar ensamma. "Begränsningarna" hjälper till att identifiera varför huvudförslagssökanden kan ta nytta av partnerskap.

Tabell 2 Potential, mål, begränsningar och partnerskap för målgruppen av huvudförslag sökande

Källa: SMARTA-NET

	Handlingspotential	Målsättningar	Potentiella begränsningar	Partnerskaps Möjligheter
Landsbygdskommuner	Organisera, samfinansiera och implementera lokala transportlösningar. De kan effektivt hantera uppgraderingar av infrastrukturen och samarbeta med andra enheter för att säkerställa tillhandahållande av tjänster.	Förbättra lokala mobilitetstjänster, uppgradera infrastrukturen (t.ex. offentliga platser, transport knutpunkter) och samarbeta med externa enheter för att möta invånarnas behov.	Mandat begränsat till deras specifika geografiskt område. Få/inga medarbetare för att utveckla projekt eller implementera dem i praktiken. Begränsad budget för nya/utökade satsningar. Inga direkta medel för att implementera vissa mobilitetstjänster.	Samarbeta med icke-statliga organisationer, transportörer, regionala myndigheter och även kommersiella enheter för att samla resurser, gemensamt utveckla lösningar och göra gemensamma bedömningar av landsbygdens mobilitetsbehov.
Trafikoperatörer/myndigheter	Var proaktivt engagerad i drift och utbyggnad av transportnätverk, för att säkerställa tillgänglighet och rättvisa i landsbygdens mobilitetstjänster.	Utöka den territoriella transporttäckningen, åtgärda befintliga luckor och samtidigt säkerställa att tjänsterna är hållbara och skalbara.	Begränsad flexibilitet för nya mobilitetsinitiativ. Stela ramverk som hindrar innovation; Begränsade resurser att investera. Svårigheter att koordinera med andra sektorer eller intressenter.	Samarbeta med kommuner, regionala myndigheter och andra operatörer kring utökning av tjänster, integration av teknik samt säkerställande av regulatoriskt och ekonomiskt stöd.
Icke-statliga organisationer / Samhällsorganisationer	Förespråka inkluderande och rättvisa transportlösningar på landsbygden. De kan företräda mobilitetsbehoven hos underförsörjda befolkningsgrupper och åtgärda brister i den offentliga serviceleveransen.	Se till att landsbygdslösningar för transporter tillgodoser samhällets behov, är inkluderande och ger alla invånare tillräcklig tillgång till tjänster. Förespråka policyförändringar och delta aktivt i samskapandet av tjänster.	Otillräckliga medel för storskaliga eller långsiktiga projekt. Begränsad expertis inom utveckling och drift av mobilitetstjänster. Beroende av volontärer, vilket påverkar kontinuitet och tillförlitlighet. Brist på formell behörighet att hantera mobilitetsprojekt.	Samarbeta med lokala myndigheter, transportmyndigheter eller kommersiella aktörer för att gemensamt utveckla transportlösningar som volontärstyrda tjänster eller delade mobilitetssystem. Hjälpa till att mobilisera finansiering.

Turistorganisationer	Turistorganisationer kan arbeta för att främja hållbara mobilitetsalternativ för besökare på landsbygden, vilket minskar miljöpåverkan och samtidigt förbättrar besökarnas upplevelser.	Se till att landsbygdsturism stödjer miljömässig hållbarhet genom att erbjuda besökare tillgång till miljövänliga transportalternativ som e-bussar, delade cyklar eller elfordon.	Säsongsfokus kan leda till ojämn efterfrågan Brist på expertis inom transportplanering Begränsad tillgång till finansiering för transporter. Begränsad förmåga att samordna med bredare samhällsbehov.	Samarbeta med transportörer, lokala myndigheter och andra enheter (t.ex. boendeanläggningar) för att erbjuda integrerade transporttjänster, vilket förbättrar hållbarheten och minskar resans koldioxidavtryck.
Kommersiella enheter	Stöd landsbygdsmobilitet genom att samfinansiera och främja lösningar som ökar tillgängligheten till landsbygdsområden, ofta genom att integrera grön energi och mobilitetsteknik för att uppnå hållbarhetsmål.	Förbättra tillgången till landsbygdsområden för anställda, kunder och målgrupper. Främja mobilitetslösningar som överensstämmer med deras hållbarhetsmål och förbättrar driftseffektiviteten.	Mobilitetstjänster är inte deras kärnverksamhet Finansiella risker förknippade med investeringar i icke-kärnverksamheter Brist på direkt inflytande över transportregler eller beslutsfattande. Ofta riktade mot specifika kundsegment.	Partnerskap med kommuner och transportörer för att implementera nödvändig infrastruktur (t.ex. laddstationer för elfordon) och säkerställa utvecklingen av samfinansierade landsbygdstransportlösningar.

Figur 11 Samhällsbaserad bildelning i landsbygdskommunen Villerouge-Termenès

Lärande från praktiken: Samhällsbaserad bildelning i ett landsbygdsområde

Bildelningsprojektet med elbilar i Villerouge-Termenès är ett utmärkt exempel på ett samhällsdrivet initiativ som tar itu med utmaningar kring mobilitet på landsbygden. Med långa avstånd till viktiga tjänster och begränsad kollektivtrafik förbättrar projektet tillgängligheten för invånarna genom att erbjuda ett elfordon för korta resor inom en radie på 40 till 80 km, vilket underlättar besök till livsmedelsbutiker, vårdinrättningar och mer. Dessutom tjänar fordonet turister och främjar utforskning av närliggande sevärdheter i katariska landet. Tjänsten har haft ett betydande deltagande, med nästan en tredjedel av byns 150 invånare involverade, vilket främjar samhällsinteraktion genom organiserade diskussioner. Genom att stödja kommunens team i att främja grön mobilitet tillgodoser initiativet transportbehov till en överkomlig kostnad av 6 euro per halvdag, samtidigt som det uppmuntrar användningen av elbilar. Projektet förbättrar förbindelserna med angränsande områden, stödjer lokal turism och skapar sociala interaktioner genom samåkning. Den totala investeringen för detta projekt uppgick till € 177656. Finansiering säkerställdes från olika källor.



Medverkande: Villerouge-Termenès kommun

Förvärv och installation av solcellsbilport och laddningspunkt		Inköp och hantering av elbilar (inklusive online ansökan och webbplats i 3 år)	
Nationell regering	€ 61,000	EJFLU	€ 29,667
Aude län	€ 26,600	Aude län	€ 2,524
SYADEN Energileverantör	€ 10,500	Region	€ 4,040
Kommun	€ 32,200	Kommun	€ 10,123
Kostnaden för byn är 1,000 euro per år för att säkerställa att tjänsten fungerar (betalning av onlineplattformen, städning, användarhjälp, ...)			

Steg 2 : Vilken är din projekts primära typ?

När ett nytt transportinitiativ ska genomföras är det viktigt att tydligt definiera projektets primära fokus. Detta kommer att ge en tidig indikation på finansieringskravens omfattning, sammansättning och varaktighet, på de troliga målanvändarna och potentiella stödmottagarna samt på de resurser/anläggningar och potentiella partnerskap som skulle vara bäst lämpade för projektet.

Att ha ett tydligt definierat fokus hjälper till att sätta tydliga mål, fördela resurser och engagera relevanta intressenter. Detta kommer i sin tur att hjälpa potentiella finansiärer att förstå kärnan i förslaget, att ge en tidig indikation på vilka aspekter de kan vara villiga att finansiera eller inte, och kanske att ge råd om hur förslaget kan anpassas för att bättre överensstämma med deras finansieringskriterier.

Nedan följer fyra huvudtyper (icke-uttömmande lista) av mobilitetsprojekt och överväganden. Dessa exempel kan hjälpa till att förtydliga hur du kan effektivisera din projektidé.

Tabell 3 Viktiga typer av mobilitetsprojekt på landsbygden

Källa: SMARTA-NET

Typ A: Allmän mobilitetstjänst för ett område	
Mål	Förbättra transportmöjligheterna till ett visst geografiskt område.
Omfattning	Ett generellt mobilitetsprojekt kan fokusera på olika aspekter, såsom att förbättra kollektivtrafiken, introducera anropsstyrd transport, förbättra infrastrukturer för cyklister och fotgängare och minska bilberoendet för att öka tillgängligheten för invånare, pendlare och turister.
Projektstruktur	Ett allmänt mobilitetsprojekt för ett område kommer till sin natur att ha en bred geografisk omfattning, består av flera tjänster och kan bestå av flera transportsätt. Detta riskerar att leda till att fokus förloras och till utmaningar när det gäller att balansera kraven från de olika delarna. Ett sådant projekt kommer sannolikt att involvera flera intressenter, flera parallella implementeringar och potentiellt olika finansieringskällor/blandningar för varje typ av tjänst. Det kommer därför att kräva starkt ledarskap och effektiv samordning.
Viktiga rekommendationer	<ul style="list-style-type: none"> • Projektgrund: Anpassa projektet till lokala mobilitetsplaner och policyer för att öka trovärdigheten och få stöd. • Målgrupper: Identifiera tydligt de primära mobilitetsbehoven och koppla dem till specifika servicetyper för att underlätta utvecklingen av affärsmodeller.. • Integration: Säkerställa en smidig institutionell, organisatorisk och finansiell integration med befintliga kollektivtrafiknät. • Hållbarhet: integrera hållbara transportsätt som lågemissionsfordon, elbussar eller elcykelsystem, särskilt i känsliga områden. • Långsiktig planering: Fokusera på framtida tillväxt och utveckling, och förutse förändringar i efterfrågan på tjänster och mobilitetsbehov.
Typ B: Mobilitetstjänst för en specifik destination	
Mål	Tillhandahåll pålitliga och bekväma transportmöjligheter till och från en specifik destination på landsbygden, såsom en by, turistattraktion eller en knutpunkt för samhällsservice.

Omfattning	Förbättra tillgängligheten för invånare och besökare genom att ansluta landsbygdsdestinationen till viktiga transportförbindelser och knutpunkter, såsom närliggande städer, hållplatser för kollektivtrafik eller järnvägsstationer.
Projektstruktur	Strukturen är vanligtvis mer lokaliserad jämfört med områdesövergripande initiativ och involverar ofta färre men mer fokuserade tjänster. Projektet kan förlita sig på riktade transportlösningar som minibussar eller flexibla anropsstyrda transporttjänster som är tätt samordnade med regionala kollektivtrafiksystem och kopplar samman användare med större transit knutpunkter. Detta tillvägagångssätt minskar komplexiteten men kan fortfarande involvera flera parter, inklusive lokala myndigheter, transportleverantörer och lokala företag. Finansiering kan komma från en blandning av offentliga och privata källor, särskilt om tjänsten stöder lokala företag eller främjar turism, och kräver effektiv samordning för att säkerställa att tjänsten kan anpassas till säsongsvariationer.
Viktiga rekommendationer	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerskap: Samarbeta med lokala företag för samfinansiering och gemensam marknadsföring för att sänka kostnaderna. • Låg befolkningstäthet och territoriella utmaningar: Utforma flexibla, kostnadseffektiva tjänster (t.ex. anropsstyrd eller delad transport); Planera för längre avstånd och svår terräng. • Lokalt engagemang: Anpassa tjänster efter samhällets behov och scheman. • Hållbarhet: Använd miljövänliga alternativ som elfordon där det är möjligt.
Typ C: Utvecklings-/aktivitetsprojekt som behöver ett mobilitetselement	
Mål	Integrera transportlösningar i utvecklingen av ny infrastruktur eller verksamheter på landsbygden, såsom ett bostadsprojekt, ett jordbrukscentrum eller en samhällsknutpunkt
Omfattning	I landsbygdsområden måste mobilitetsbehov beaktas som en del av bredare utvecklingsplaner. Detta innebär att alla nya projekt – oavsett om det är en bostadsutveckling, ett företagsområde eller en fritidsanläggning – inkluderar en väl genomtänkt transportkomponent. Målet är att tillhandahålla tillgängliga, effektiva förbindelser till den omgivande regionen, vilket bidrar till att minska isoleringen på landsbygden och möjliggör för utvecklingen att blomstra genom att säkerställa att människor enkelt kan ta sig till och från platsen utan att tvingas använda sin bil.
Projektstruktur	Mobilitetskomponenter i utvecklingsprojekt integreras vanligtvis i den bredare projektstrukturen, vilket kräver anpassning till de övergripande målen och tidslinjerna för det primära initiativet. Transportelementet bör utformas för att komplettera och förbättra tillgängligheten till utvecklingen, vilket säkerställer anslutning till närliggande bosättningar och transportnät. Detta kan innebära ny infrastruktur, såsom pendeltrafik, cykelvägar eller fotgängarvänliga design, samt partnerskap med kollektivtrafikleverantörer. Ett starkt fokus på samarbete med intressenter är viktigt, eftersom projektet ofta involverar utvecklare, lokala myndigheter och slutanvändare. Finansiering kan komma från blandade källor, inklusive offentliga bidrag, privata investeringar eller bidrag från själva utvecklingsprojektet.
Viktiga rekommendationer	<ul style="list-style-type: none"> • Begränsad befintlig infrastruktur: Landsbygdsområden saknar ofta kollektivtrafik, så transportlösningar måste fylla

	<p>denna lucka. Alternativ kan inkludera att etablera en ny busslinje, anropsstyrd transport eller delade samhällsfordon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integreering med omgivande områden: Säkerställ att utvecklingen ansluter till viktiga tjänster såsom sjukvård, utbildning och arbetscentra i närliggande städer eller orter. • Engagemang av intressenter: ha ett nära samarbetemed lokalbefolkningen, kommunfullmäktige och företag för att anpassa mobilitetslösningen till samhällets behov och lokala förhållanden.
Typ D: Nischad kommersiell mobilitet (t.ex. bildelning)	
Mål	Erbjud specialiserade transporttjänster utformade för att möta specifika kommersiella eller samhälleliga behov på landsbygden.
Omfattning	I landsbygdsområden fokuserar nischmobilitetstjänster ofta på att täppa till transportbrister för vissa användargrupper eller aktiviteter. Det kan handla om bildelning för samhällen med begränsad tillgång till fordon, eller jordbrukstransporter som hjälper lokala bönder att transportera produkter till marknader. Med tanke på den utspridda befolkningen och de långa avstånden på landsbygden måste dessa tjänster vara kostnadseffektiva och skräddarsydda för specifika behov, så att de är både praktiska och ekonomiskt bärkraftiga.
Projektstruktur	Nischmobilitetsprojekt är strukturerade kring riktade småskaliga tjänster som är anpassade till specifika användarbehov eller aktiviteter. Dessa projekt involverar ofta färre intressenter, med en enda operatör eller kooperativ som hanterar tjänsten. Beroende på sammanhanget kan de förlita sig på samhällsdrivna modeller, partnerskap med lokala företag eller offentlig-privata samarbeten. Med tanke på deras specialiserade karaktär kräver dessa projekt tydlig identifiering av användargrupper och efterfrågan, med flexibla servicemodeller som kan anpassas till förändringar. Finansiering kommer vanligtvis från en blandning av samhällsbidrag, lokala subventioner och privata investeringar. För att förbli livskraftiga bör projektstrukturen inkludera en robust affärsplan som fokuserar på kostnadseffektivitet, skalbarhet och serviceanpassningsförmåga.
Viktiga rekommendationer	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärda landsbygdens utmaningar: Identifiera specifika mobilitetsutmaningar på landsbygden, såsom lågfrekvent kollektivtrafik eller brist på privat bilägande, och utforma lösningar som är anpassade till den lokala kontexten. • Samhällsbaserade lösningar: Involvera lokala företag, boenden, anläggningar och samhällsorganisationer i att skapa och hantera tjänsten. Till exempel kan kooperativa bilpooler eller samåkningstjänster utvecklas och underhållas av lokala aktörer. • Teknik och tillgänglighet: Utnyttja teknik som mobilappar för att samordna samåkning, men tänk också på begränsningar i digital bredbandstillgång. Se till att tjänsterna är tillgängliga för äldre befolkningsgrupper eller de som saknar digital tillgång. • Skalbarhet: Börja litet och skala upp i takt med att efterfrågan växer, samtidigt som driftskostnaderna hålls nere med flexibla modeller för delad användning.

Figur 12 VysoMarch-projektet vid gränsen mellan Österrike och Slovakien

Lärande från praktiken: VysoMarch-projektet vid gränsen mellan Österrike och Slovakien

Huvudmålet med VysoMarch-projektet är att främja hållbar och miljövänlig mobilitet och att stärka gränsöverskridande nätverk mellan Österrike och Slovakien. Den nya gång- och cykelbron över floden Morava är avsedd att skapa en attraktiv och säker förbindelse för daglig cykeltrafik och samtidigt säkerställa ekologisk hållbarhet.

Projektets omfattning inkluderar: i) Byggnad av hängbron (273 meter lång, 4 meter bred) för att ansluta cykel- och gång- och cykelvägarna mellan den slovakiska kommunen Hochstetten och den österrikiska kommunen Marchegg; ii) Kompletterande åtgärder för att stödja hållbar mobilitet, såsom en separat cykelväg för ökad säkerhet, en snabb anslutning till Marcheggs tågstation, låsbara cykelboxar, cykeltrafikeräknare och ett gränsöverskridande skyltsystem; iii) Naturvårds- och fågelskyddsåtgärder: Skyddsåtgärder under byggperioden och ekologisk återställning efter att byggarbetet är slutfört, inklusive fågelvarningskullor och flaggor för att förhindra kollisioner.



Krediter: Amt der NÖ Landesregierung

Projektpartnerna är Bratislavas självstyrande distrikt och den lägre österrikiska provinsstyrelsen. Projektkostnaderna uppgick till totalt 5,9 miljoner euro, varav 5 miljoner euro kommer från Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Projektet genomfördes med stöd av Europeiska Unionen, Europeiska regionala utvecklingsfonden, som en del av det gränsöverskridande samarbetsprogrammet Interreg V-A Slovakien-Österrike 2014-2020.

Steg 3: Vilken typ av mobilitetstjänster föreslår du för finansiering ?

Ett brett utbud av mobilitetslösningar för landsbygden finns redan i olika EU-sammanhang och kan grupperas i tre huvudtyper:

- **Flexibla transporttjänster**, inklusive anropsstyrd transport;
- **Samåkningstjänster**, såsom samåkning och delad taxi;
- **Tillgångsdelnings-tjänster**, inklusive bil- och cykeldelning.

Dessa blir mycket mer effektiva när de samordnas eller integreras med de fasta buss- och tåglinjerna.

Dessutom är det nödvändigt att beakta:

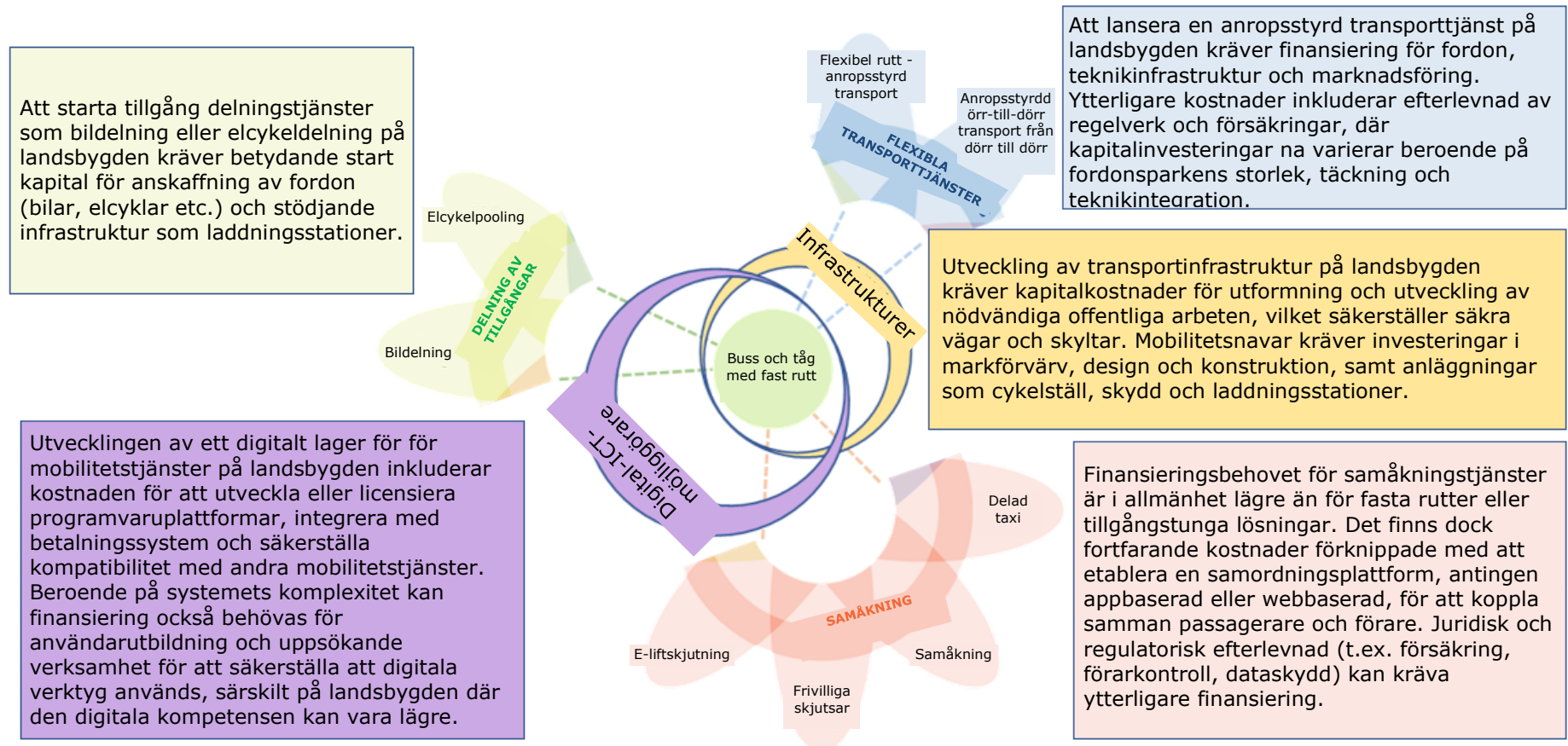
- Den fysiska infrastrukturen som möjliggör **aktiv rörlighet**, såsom cykelvägar och vandringsleder, samt mobilitetsnav och öbytesspunkter för rörlighet;
- **IKT-möjliggörare och det digitala lagret**, inklusive IT-system för bokning, biljettförsäljning, användarinformation, etc.

Finansieringsbehov varierar per typ av tjänst. Ett samhälle kan tänka sig att börja med steg 3 om den till exempel redan vet (eller tror sig veta) vilken mobilitetstjänst som ska föreslås för finansiering. Vi rekommenderar fortfarande att gå igenom steg 1 och 2, eftersom de kan hjälpa till att tänka igenom den bästa blandningen av deltagare och även utveckla målsättningar. Detta kommer att hjälpa senare när förslagsställaren vill göra ett övertygande argumentation till finansieringskällorna.

Viktiga stöd och finansiella krav per tjänstetyp sammanfattas nedan

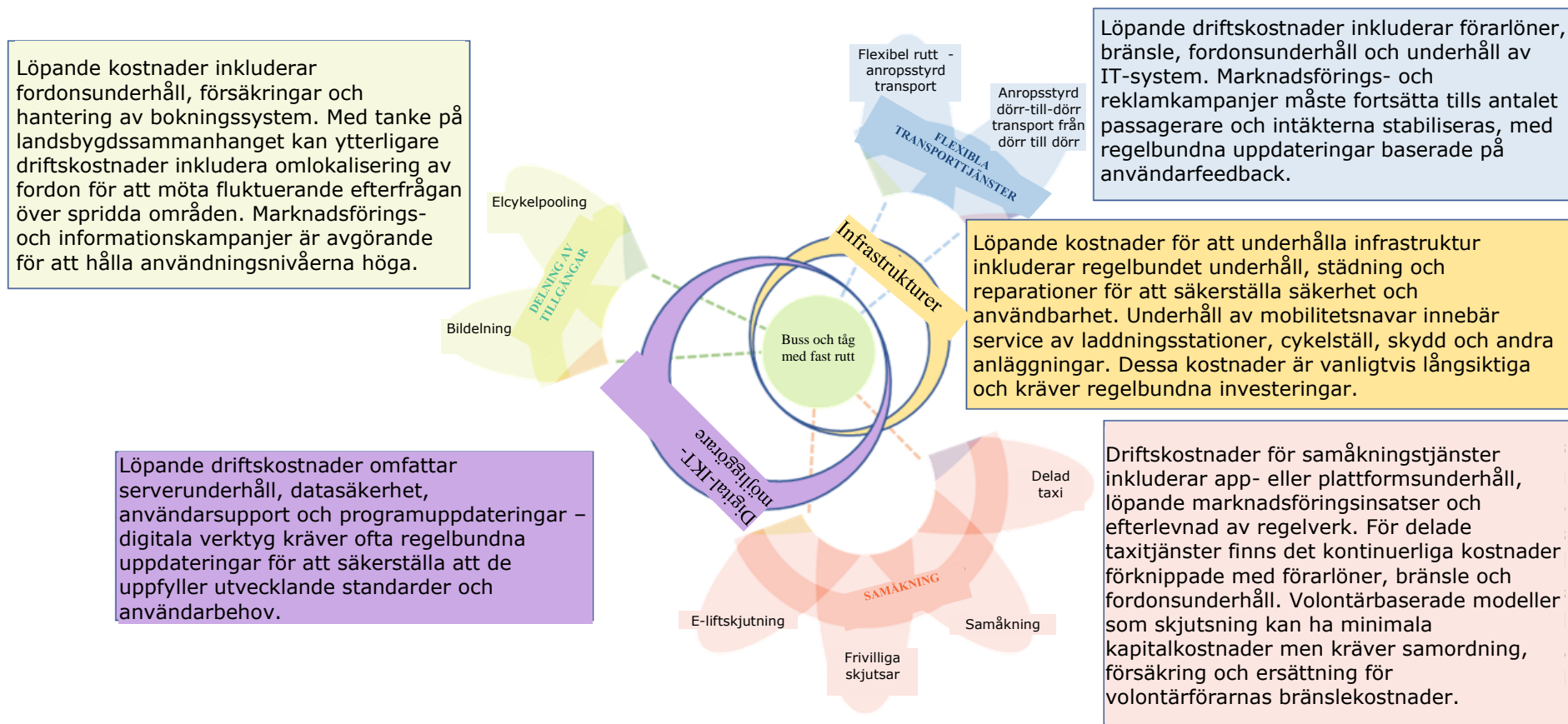
Figur 13 Finansieringsbehov för delade mobilitetslösningar på landsbygden.

Källa: MemEx



Figur 14 Finansiella frågor för delade mobilitetslösningar på landsbygden.

Källa: MemEx

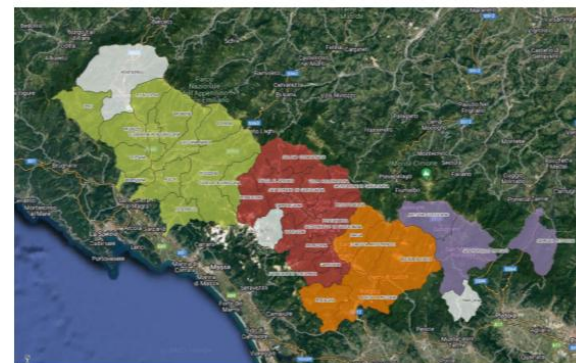


Figur 15 SMART Mobility-projektet i Garfagnana-dalen, Italien.

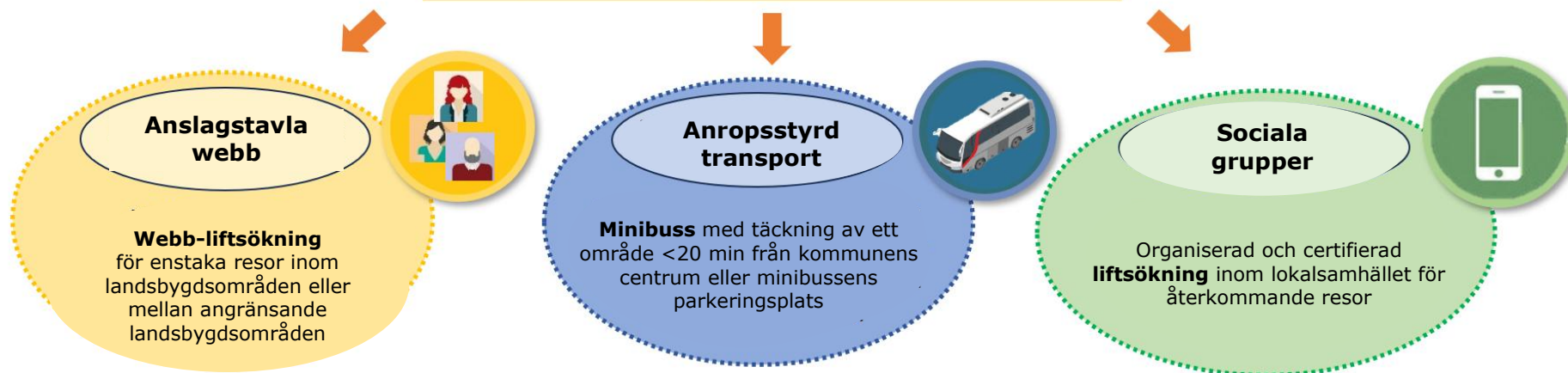
Källa: MemEx

Lärande från praktiken: SMART Mobility-projektet i Garfagnana-dalen, Italien

- Initiativ lett av **Garfagnana kommunförbund**
- Cirka **600 000 €** finansiering genom **Italiens strategi för inre områden (SNAI) - 2014-2020**
- Finansierade åtgärder: i) Definition av scenariot för Smart Mobility-tjänsten; ii) Inrättande av områdets **mobilitetsansvarig**; iii) Smart Mobility-investeringar (fordon och IT-plattform);
- **Användare** som potentiella mobilitetstjänsteleverantörer



Typ av mobilitetstjänster: mix av lösningar



6. BEDÖMNING AV FINANSIERINGSKRAV OCH PLANER

En grundlig förståelse av finansieringskraven är avgörande för att säkerställa ett projekts ekonomiska bärkraft och hållbarhet. Detta innebär att fastställa vilken typ av finansiering som behövs, inverkan av kapitalutgifter (Capex) och driftskostnader (Opex), samt att identifiera lämplig finansieringsmix för att balansera offentliga och privata bidrag. Att fastställa omfattningen av den finansiering som krävs hjälper till att anpassa projektambitioner till realistiska finansieringsmöjligheter, vilket säkerställer en skräddarsydd och uppnåelig finansieringsplan. Som redan nämnts kan projektförslagsställare ha tidigare erfarenhet inom andra områden. Detta avsnitt syftar till att ge insikter i aspekter som är specifika för landsbygds mobilitet.

Figur 16 Definiera projektets nyckelelement – Steg 4-6



Steg 4: Vilken typ av finansiering söker du?

När man planerar delade mobilitetslösningar på landsbygden står kommunerna inför utmaningen att förutse behov och säkra tillräcklig och lämplig finansiering genom olika projektfaser. Detta steg i vägledningen beskriver viktiga överväganden för finansiering av delade mobilitetstjänster på landsbygden. Syftet är att hjälpa lokala myndigheter att navigera de olika finansieringsbehoven från konceptualisering till långsiktig drift. Att förstå de distinkta finansiella kraven i varje steg – konceptutveckling, planering och löpande drift – säkerställer att kommunerna kan anpassa sina resurser effektivt.

Relevanta typer av finansiering introduceras kortfattat i Figur 17.

Figur 17 Finansieringsformer för mobilitetslösningar på landsbygden

Förprojekt	Tillgångar	Drift
<ul style="list-style-type: none"> • Sökandes egna resurser • Bidragsfinansiering • Samhälls- och andra icke-monetära bidrag -t.ex. för undersökningar/datainsamling, samråd med samhället, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapital - långsiktigt, t.ex. infrastruktur, ... • Kapital - medellång sikt, t.ex. fordon, IT-system, ... • Leasingfinansiering - t.ex. fordon • Betalning för tjänst t.ex. ITS-som-en-tjänst, ... • Icke-monetär t.ex. tillgång till befintliga tillgångar med nominell/ingen avgift 	<ul style="list-style-type: none"> • Drift - finansiering inför lansering och uppstart • Drift - rörelsekapital • Drift - löpande finansiellt stöd till tjänster (subventioner, bidrag, ...) • Drift - icke-monetär, t.ex. volontärsatser, resursbidrag, ... • Systemintäkter -intäkter och användaravgifter

Figur 18 ger en översikt över finansieringsbehoven i dessa faser, med detaljer om varaktighet, syfte och typ av finansiering som krävs för varje fas. Den belyser hur kommuner kan strukturera sin finansiering, från inledande förstudier och kapitalutgifter till driftskostnader och långsiktig hållbarhet för tjänsten.

Finansieringsbehoven för delade mobilitetslösningar på landsbygden utvecklas över olika faser – koncept, planering och drift – där varje fas bygger på den föregående fas. Inledningsvis, under konceptfasen, fokuserar kostnaderna på förstudier för att bedöma tjänstens genomförbarhet. Det görs också en inledande bedömning av möjligheten att få tillgång till medel, vilket säkerställer nödvändiga "verklighetskontroller". Dessa kostnader påverkar direkt planeringsfasen, där detaljerad tjänstedesign och kapitalutgifter, såsom fordon och IT-infrastruktur, äger rum. Effektiv planering säkerställer att kapitalinvesteringarna som görs under denna fas överensstämmer med den planerade driftsmodellen.

När projektet övergår till driftsfasen uppstår löpande kostnader som förarlöner, bränsle, underhåll och övervakning. Framgången i denna fas beror i hög grad på hur väl resurserna hanteras i de tidigare stadierna. Till exempel kan kapitalinvesteringar i effektiva fordon eller digital infrastruktur minska långsiktiga driftskostnader, vilket förbättrar tjänstens ekonomiska hållbarhet. Således är varje fas sammanlänkad, där beslut som fattas under koncept- och planeringsfaserna direkt påverkar effektiviteten och den ekonomiska förvaltningen av driftsfasen. Det är viktigt att alla beslut baseras på realistiska bedömningar.

Figur 18 Översikt över finansieringsbehov i olika projektfaser

	KONCEPT	PLANERING	DRIFTÖVERVAKNING	
	[Bar]	[Bar]		[Bar]
Varaktighet	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Typ av Finansiering/ ändamål	Förstudie/ genomförbarhet	Planering av tjänsten	Driftskostnader	
			Uppstart	Pilotprojekt
	Design	Kapitalutgifter		Långsiktig löpande kostnader)
		Inrättandefas	Övervakning och utvärdering	

Figur 19 Cykeldelningssystem Sprottenflotte i Kiel-regionen, Tyskland

Lärande från praktiken: Cykeldelningssystem Sprottenflotte i Kiel-regionen, Tyskland

SprottenFlotte är KielRegionens cykeldelningssystem. Runt 200 cyklar finns tillgängliga för uthyrning och återlämning på cirka 200 stationer i staden Kiel, distriktet Rendsburg-Eckernförde och Plön samt i Schlei-regionen. Dessa inkluderar några elcyklar, lastcyklar och elektriska lastcyklar. Cyklarna kan hyras gratis eller till mycket förmånliga priser.

- Finansieringstyp: 50 % federala medel (Ministeriet för digitalisering och transport (BMDV)) + 50 % kommunala medel (ca 350 000 euro vardera).
- Koncept och design: KielRegionens mobilitetsmasterplan fungerade som strategisk grund. Den detaljerade planeringen för enskilda städer utvecklades i nära samråd med intressenter och med användarnas medverkan.
- Pilotfas: SprottenFlotte lanserades 2019 i en pilotfas i Kiel och de angränsande kommunerna. Erfarenhet och samarbetspartners samlades in under denna fas innan systemet permanent infördes och utökades 2021. Projektet inleddes som en pilot och fortsatte på ett hållbart sätt genom finansiering och pågående samarbetsmodeller. Verksamheten stabiliserades efter pilotfasen och utökades slutligen till andra kommuner.
- Kapitalkostnader (investeringskostnader): Den initiala investeringen omfattade infrastrukturkostnader för stationer, cyklar och en stor marknadsföringskampanj för att introducera systemet.
- Driftskostnader (löpande driftskostnader): Driftskostnaderna inkluderade leasingkostnader för cyklarna, personalkostnader, samt mindre löpande marknadsföringsåtgärder och kostnaderna för att producera en guide.



Tack till: [KielRegion](#)

Viktiga rekommendationer för att hantera projektets finansiering inkluderar:

- *Omfattande planering:* Börja med en grundlig förstudie för att säkerställa att alla aspekter av tjänsten – från infrastruktur till efterfrågan – beaktas innan större investeringar görs. Detta hjälper till att undvika oväntade kostnader längre fram.
- *Stegvis finansiering:* Säkra etappvis finansiering för att täcka kostnaderna i varje fas och säkerställ att resurser finns tillgängliga allteftersom projektet utvecklas, från koncept till långsiktig drift. Detta tillvägagångssätt ger också flexibilitet att anpassa sig till oförutsedda förändringar i efterfrågan eller driftsbehov.
- *Optimera kapitalinvesteringar:* Investera i skalbara och kostnadseffektiva teknologier och infrastrukturer för att minska framtida driftskostnader. Börja med en enkel struktur och skala sedan upp tjänsten och målgruppen stegvis.
- *Övervaka och justera:* Regelbunden uppföljning under driftfasen är avgörande. Datadrivna beslut om rutter, servicefrekvens och fordonseffektivitet kan bidra till att optimera tjänsten och minska onödiga utgifter.
- *Utnyttja partnerskap:* Samarbeta med lokala företag, samhällsorganisationer och offentliga program för att samfinansiera delar av projektet. Partnerskap kan minska den ekonomiska bördan och skapa lokalt stöd för tjänsten.

Steg 5: Hur ser finansieringsmixen ut?

Konventionella transportbudgetar på nationell, regional och lokal nivå har aldrig varit tillräckliga för att säkerställa en adekvat täckning eller service för landsbygdsmobilitet¹². Att förvänta sig en ökning av dessa budgetar kan vara orealistiskt eller alltför optimistiskt, eftersom det skulle kräva betydande policyförändringar som tar lång tid att genomföra och sannolikt inte kommer att ske inom en snar framtid. För att åstadkomma verklig förändring inom landsbygdsmobilitet är det avgörande att utnyttja en bredare mix av finansieringskällor genom att kombinera offentliga, privata och alternativa investeringar för en mer integrerad strategi.

Tabell 4 Blandade finansieringskällor för mobilitetslösningar på landsbygden

	Vad	Tidslinje	Typ av finansiering som täcks			Kostnadskategorier som ska finansieras
			C	P	O	
Målgrupp offentlig enskild källa	Offentliga medel mobiliseras från EU, nationell, regional eller lokal (kommunal) nivå	Engångsbelopp eller återkommande vid offentliga subventioner				Allt, inklusive fysisk infrastruktur och IT-lösningar
Flera stödskällor	En blandning av offentliga finansieringskällor används. EU-medel används till exempel för koncept och planering, och driftskostnaderna (OpEx) stöds genom offentliga subventioner på nationell eller regional nivå	Engångsbelopp eller återkommande vid offentliga subventioner				Allt, inklusive fysisk infrastruktur och IT-lösningar

¹² Detta identifierades av SMART-projektet (2018-2020) som bland annat undersökte den ram inom vilken landsbygdsmobilitet sitter för varje EU-medlemsstat. Se SMARTA Project, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European Rural areas" (2020), nedladdningsbar på https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf.

Individuella rapporter från medlemsstaterna finns tillgängliga på <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Investering ar från den privata sektorn	Bidrag utbetalat för inköp av fordon eller för renovering av offentliga platser	Engångsbelopp				Allt, inklusive fysisk infrastruktur och IT- lösningar
Kommersiella sponsorer	Resurser mobiliserade från bilföretag, teknikföretag, energi- och försörjningsföretag etc.	Engångsbelopp för kapitalkostnader, eller återkommande				Tillgångar (inklusive fordon och IT- plattformar)
Annat offentligt stöd	Resurser mobiliserade från andra offentliga organisationer (t.ex. kollektiv- trafikmyndighete, regionala utvecklingsorgan, miljöorgan etc.)	Engångsbelopp eller återkommande vid offentliga subventioner				Allt, inklusive fysisk infrastruktur och IT- lösningar
Frivilliga insatser	Volontärer engagerade för att täcka några av de operativa aspekterna av tjänsten	Ofta				(vanligtvis) Drift av mobilitetstjä nster
Använd daravg ifter	Resenärer betalar en avgift för att använda tjänsten	Med en viss frekvens. Beloppet är varierande				Drift av mobilitetstjä nster

Figur 20 Utnyttjande av finansieringskällor i Rethymno, Grekland)

Lärande från praktiken: Utnyttjande av finansieringskällor i Rethymno, Grekland

Det första dockningsfria delningssystemet för el-cyklar i Grekland lanserades i Rethymno och ersatte ett otillräckligt föregångarsystem. Syftet med delningssystemet är att främja ett modal skifte mot hållbara transportsätt. Implementeringen möjliggjordes genom ett effektivt samarbete mellan den offentliga och privata sektorn med stöd av europeisk finansiering som Grekland erhöll genom partnerskapsavtalet 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) inom ramen för det regionala operativa programmet "Kreta" som medfinansieras av ERUF.

EU-finansieringen hjälpte till att kickstarta cykelinitiativet i området. Men när dessa medel var förbrukade blev det tydligt att det inte var hållbart att enbart förlita sig på privata aktörer för att fortsätta tjänsten. Detta delade elcykelsystem frigjorde dock potentialen för delade fordon i området. Kommunens engagemang och de kontinuerliga insatserna för att främja delad mobilitet lockade privata aktörer inom delad mobilitet och resulterade i nya investeringar för relevanta tjänster.

Till exempel introducerades en ny privat investering för ett system för delad användning av el-scootrar i Rethymno i juli 2019. Ett helt nytt cykeldelningssystem installerades senare



Tack till: Rethymno kommun

under 2024 (44 elcyklar/6 dockningsstationer) med stöd från ytterligare europeisk finansiering från det grekiska partnerskapsavtalet 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), inom ramen för det sektoriella operativa programmet: "Transportinfrastruktur, miljö och hållbar utveckling" och medfinansierat av Sammanhållningsfonden¹³.

Denna nya finansieringsström gjorde det möjligt för initiativet att dra nytta av den växande potentialen för cykling i regionen, vilket säkerställde dess fortsatta framgång. Rethymnos kommun försöker hitta ett sätt att införliva det tidigare systemet (dockningsfritt) i det nya.

Denna fallstudie är särskilt relevant eftersom den belyser vikten av att använda flera finansieringskällor för att säkerställa långsiktig finansiell hållbarhet.

Figur 21 Upprätthålla ett landsbygdsbaserat e-bildelningssystem: FLUGS-modellen i Östra Tyrolen

Lärande från praktiken: Flugs e-bildelning

Flugs¹⁴ är ett stationsbaserat system för elbilsdelning som drivs i regionen Östra Tyrolen i Österrike. Huvudmålet med Flugs-systemet är att minska antalet resor som görs med privata bilar av individer och familjer och föreslå en alternativ lösning till att äga en 1:a, 2:a eller 3:e bil.

Tjänsten lanserades 2015 och hanteras av Regionalenergie Osttirol som erbjuder FLUGS eCarsharing-tjänst och hanterar underhållsaktiviteter, platsstöd, bearbetning, fakturering, utvärderingar, PR, marknadsföring och andra interna tillgångar.

För närvarande driver Regionalenergie Osttirol tjänsten främst av kommersiella skäl (dvs. för att vara närvarande i området som energileverantör) och inte för bildelningstjänsten i sig. Svårigheten att hitta och aktivt engagera en bildelningsleverantör beror på den låga efterfrågan på landsbygden som hindrar privata aktörer från att bygga ett starkt affärsmässigt argument för investeringar.

FLUGS eCarsharing är delvis outsourcad (bokningsplattformen och telemetrin). Den enda sponsorn är Regional Management East Tyrol (RMO), den regionala utvecklingsbyrån med kompetens inom projekt, initiativ och strategier för hållbar mobilitet. RMO hanterar marknadsförings- och spridningsaktiviteter.

Intäkterna täcker bara delvis de fasta kostnaderna för fordonsflottan.



Källa: Flugs e-bildelning i Östtyrolen, Österrike – E. Bachmann

©

Steg 6: Vilken finansieringsnivå behöver/söker du?

Mobilitetslösningar på landsbygden kräver en strategisk strategi för finansiering, eftersom investeringsnivån varierar avsevärt beroende på projektets omfattning och karaktär. Detta kapitel ger vägledning om att uppskatta och förbereda för projektets finansiella behov, och erbjuder insikter i typiska kostnadskategorier, riktmärken och driftsöverbäganden. Att förstå finansieringsnivån innebär att skilja mellan investeringar före projektet, som lägger grunden för initiativet, och driftskostnaderna, som

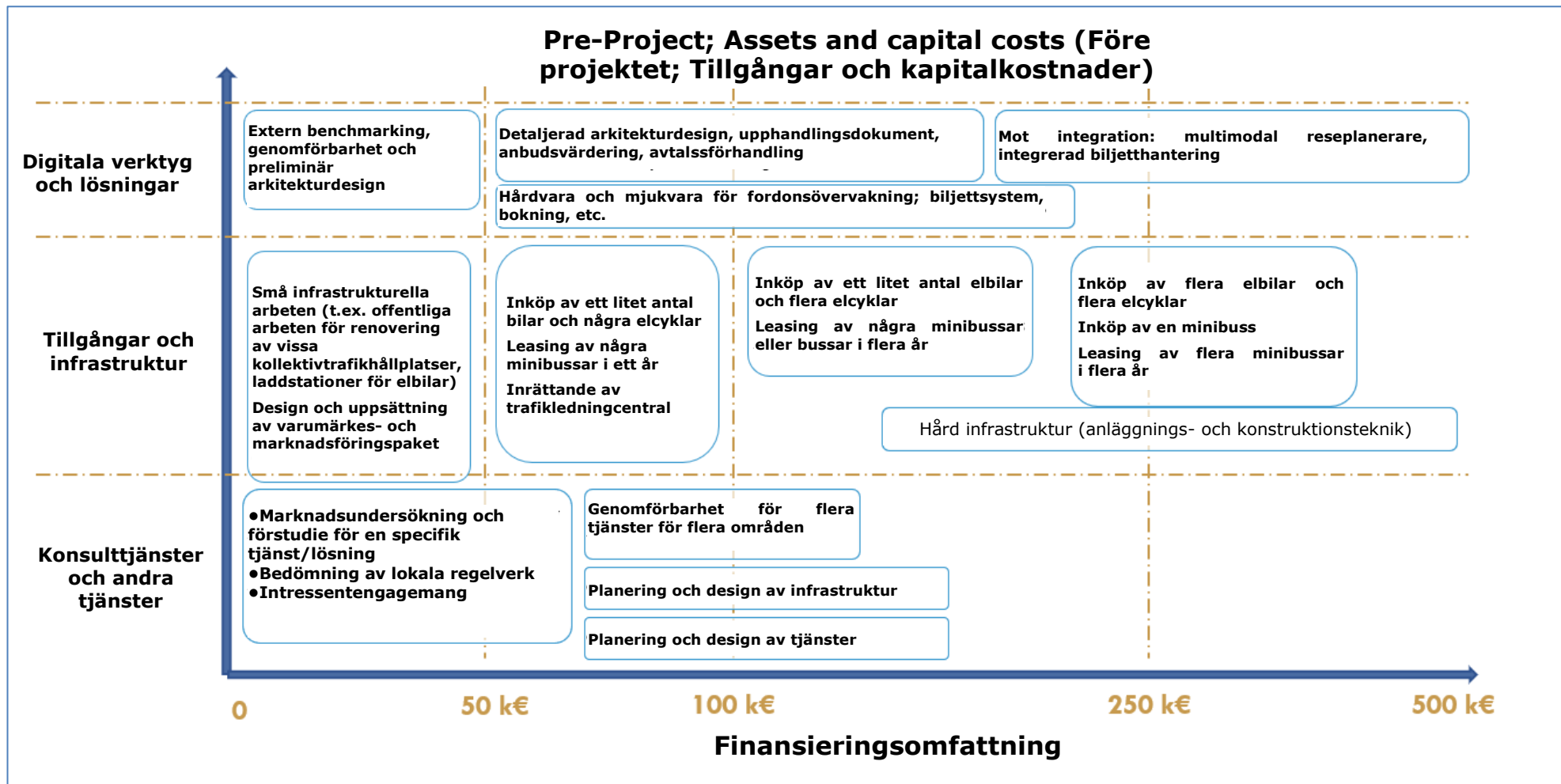
¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

¹⁴ [https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/;](https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/)
<https://flugs.moqo.de/>
<https://flugs.moqo.de/cars>

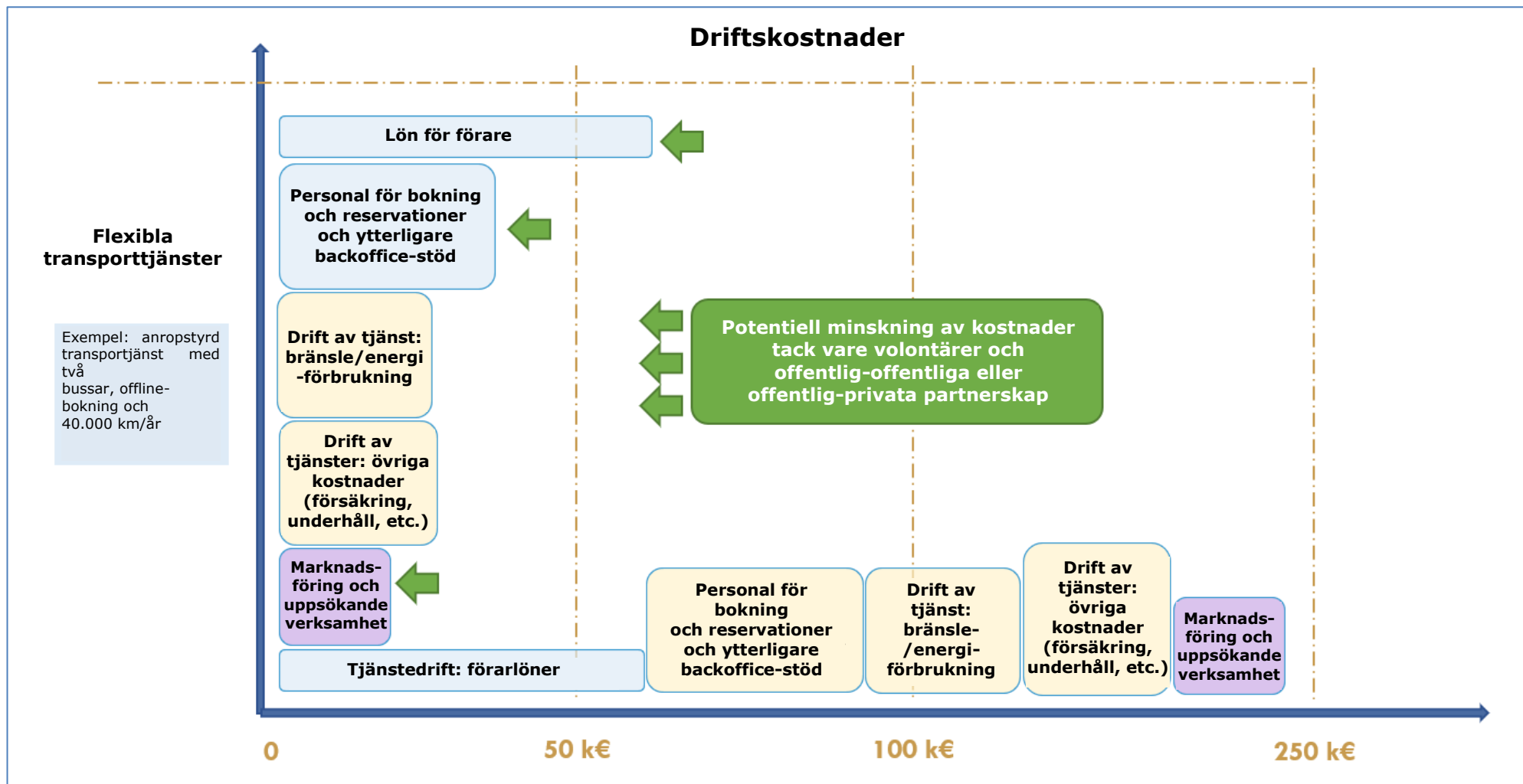
säkerställer dess fortsatta lönsamhet. Varje utvecklingsfas - från förstudier till implementering och daglig drift - har distinkta finansiella krav.

I figur 14 och 15 presenterar vi de viktigaste områdena där finansiering behövs, tillsammans med ungefärliga kostnadsintervall för vanliga aktiviteter och tjänster. Den faktiska finansieringsnivån som krävs beror dock på flera faktorer, inklusive typen av tjänst som planeras, det geografiska och demografiska sammanhanget och de tillgängliga resurserna.

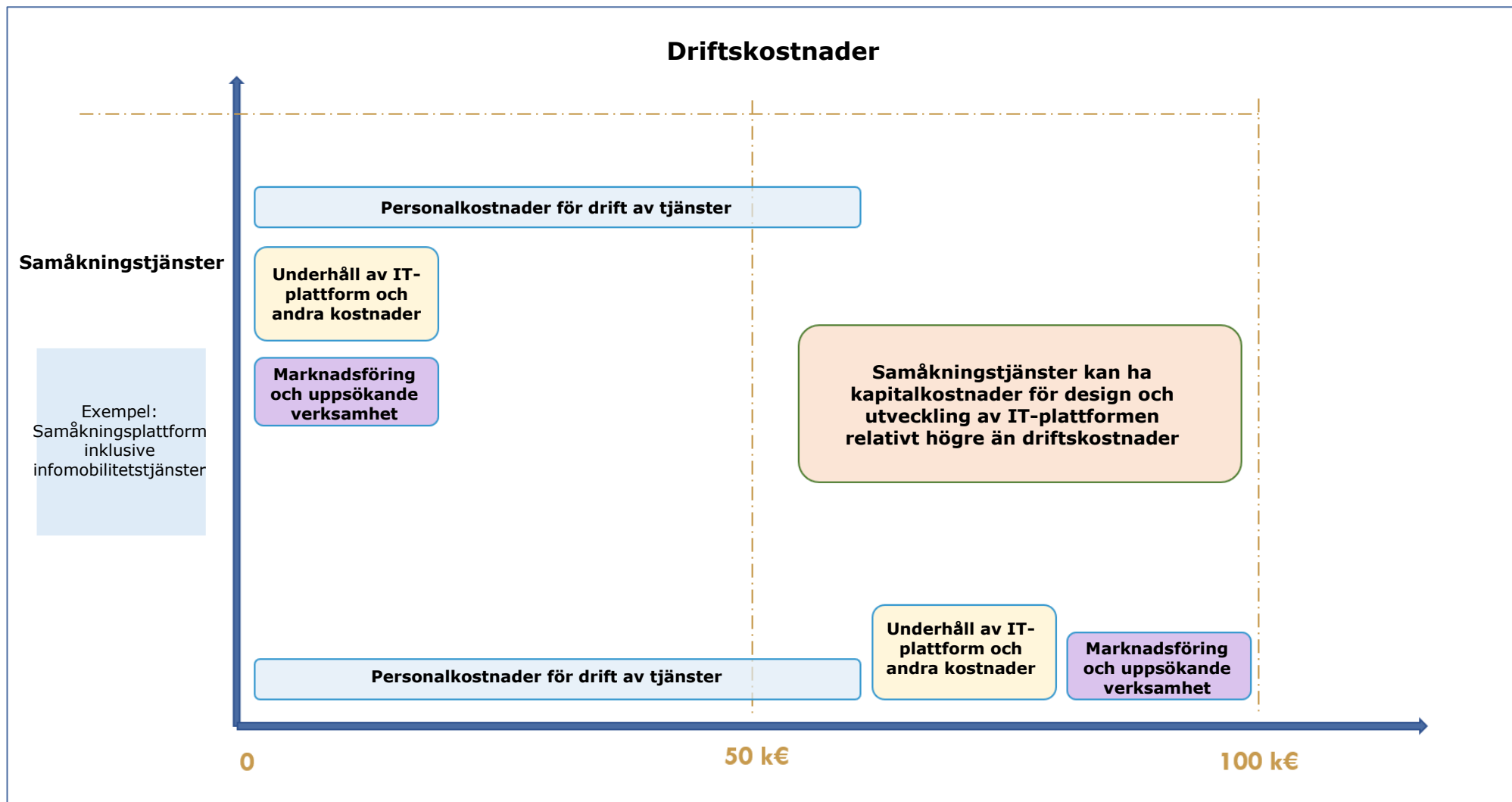
Figur 22 Förprojekttillgångar och kapitalkostnader



Figur 23 Finansieringsbehov för driftskostnader i flexibla transporttjänster



Figur 24 Finansieringsbehov för driftskostnader i samåkningstjänster



7. ORIENTERA SIG PÅ EN STARKT REGLERAD MARKNAD

Mobilitetstjänster på landsbygden verkar ofta inom ett komplext regelverk som kräver noggrann navigering. Att identifiera de nödvändiga tillstånden för att implementera de föreslagna tjänsterna är ett kritiskt steg för att säkerställa att de juridiska och operativa kraven uppfylls. Detta inkluderar förståelse för lokala, regionala och nationella regelverk för att undvika förseningar eller hinder under projektets genomförandefas.

Figur 25 Definiera projektets nyckelelement – Steg 7



Nationella ramverk i europeiska länder, som beskrivs i SMARTA Insight Papers¹⁵, ålägger lokala myndigheter (inklusive kommuner, provinser och regioner) att organisera mobilitetstjänster.

Organisationen och tillhandahållandet av mobilitetstjänster måste utföras på en högre nivå än den enskilda kommunen, d.v.s. av en enhet med resurser och stabilitet för att säkerställa långvariga tjänster. Landsbygdsområden kräver anslutning till andra platser, vilket inte kan uppnås av enskilda kommuner som agerar ad hoc. Medan en kommun lokalt kan organisera viss bildelning, elcyklar eller volontärtransporter för lokala ändamål, kan de inte tillhandahålla den mobilitet som behövs i hela kommunen. Detta kräver en högre nivå av planering och organisation, även om en del levereras på lokal nivå.

Varje typ av mobilitetstjänst på landsbygden kräver en unik kombination av tillstånd, licenser, försäkringar, kommersiella avtal och säkerhetscertifieringar. De specifika tillstånden beror på typ av tjänst, omfattning och lokala bestämmelser. Genom att följa dessa tillstånd kan mobilitetsleverantörer säkerställa att deras tjänster är säkra, lagliga och väl integrerade med andra regionala transporttjänster. Nedan följer en kort sammanfattning av de viktigaste tillstånden som krävs för olika typer av mobilitetstjänster.

- **Tillstånd eller Företagslicens**

Innan mobilitetstjänster erbjuds måste alla leverantörer erhålla nödvändiga tillstånd eller företagslicenser från lokala, regionala eller nationella myndigheter. Dessa tillstånd säkerställer att tjänsten uppfyller lokala transportlagar och bestämmelser. Det specifika tillståndet kan variera beroende på typ av tjänst:

- Anropsstyrd transport (DRT): Ett tillstånd för att verka som en kollektivtrafikleverantör, ofta reglerat av transportmyndigheter, krävs."
- Bildelning och Cykeldelning: Licenser för fordons- och cykeluthyrning måste säkras, särskilt i områden/länder där transportplanering är hårt reglerad.

¹⁵För ytterligare information, se : <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Samåkning och Delad Taxi: I vissa länder kan ett specifikt tillstånd för samåkning eller pooltransport krävas, tillsammans med godkännande från kollektivtrafikmyndigheter om det sker i samordning med befintliga tjänster.

- **Fordons- och Förarens Försäkring**

Alla mobilitetstjänster måste ha en omfattande fordonsförsäkring som täcker både fordonet och dess passagerare. Till exempel:

- Bildelning: Försäkring som täcker det delade fordonet mot skador, olyckor, stöld och ansvar för föraren och passagerarna är nödvändig.
- Cykeldelning: Försäkringar kan täcka ansvar vid olyckor, särskilt i områden med hög trafik eller på landsbygdsvägar.
- Delad Taxi och anropsstyrd transporttjänst: Kommersiell försäkring som täcker alla risker förknippade med att driva en taxi- eller anropsstyrd transporttjänst, inklusive täckning för yrkesförare, är obligatorisk.

I vissa jurisdiktioner krävs även försäkring för passagerare och transporterade varor. Det är viktigt att förare, särskilt för anropsstyrd transporttjänst - eller delade taxitjänster, har licenser som kan kräva ytterligare granskning eller godkännande av myndigheter.

- **Kommersiella Avtal**

För tjänster som är beroende av infrastruktur, såsom cykeldelning eller DRT anropsstyrdatjänster, kan kommersiella avtal med lokala myndigheter eller privata operatörer behövas. Dessa avtal kan innebära: i) användning av Offentlig Infrastruktur: avtal med lokala myndigheter för användning av parkeringsplatser, vägtillgång och cykeldockningsstationer; ii) Partnerskap med Kollektivtrafikoperatörer: för anropsstyrda DRT- och delade taxitjänster krävs ofta avtal med regionala transportmyndigheter för integrerad biljettförsäljning eller kompletterande tjänster; iii) Samarbete med Privat Sektor: bildelningsföretag kan behöva avtal med fordonsleasingföretag eller underhållsleverantörer för att säkerställa sin flottas driftskapacitet.

- **Äkerhetscertifieringar och efterlevnad av standarder**

Varje typ av tjänst måste följa strikta säkerhetsstandarder, särskilt för persontransporter. Viktiga tillstånd och certifieringar relaterade till säkerhet inkluderar:

- Förarsäkerhetsstandarder: Förare som kör anropsstyrd transporttjänst (DRT) eller delade taxitjänster måste uppfylla vissa kvalifikationer, inklusive bakgrundskontroller, förarsäkerhetsutbildning och efterlevnad av trafiksäkerhetslagar.
- Fordonsäkerhetscertifiering: Fordon måste genomgå regelbundna säkerhetsinspektioner för att säkerställa att de uppfyller de operativa standarderna. Detta inkluderar fordonsunderhållskontroller, särskilt för anropsstyrd transporttjänst (DRT) - och delade taxitjänster, där trafiksäkerhet är avgörande.
- Cykel- och Elcykelsäkerhet: För cykeldelningssystem är det viktigt att säkerställa att cyklar är utrustade med säkerhetsfunktioner som lampor, lås och regelbundna underhållskontroller.

Beroende på regionen kan mobilitetstjänsteleverantörer behöva följa miljöbestämmelser som syftar till att minska utsläppen. Detta har dock relevanta konsekvenser för rörlighet i städer, och inte på landsbygden. I vissa städer kan det till exempel krävas att man använder lågemissions- eller nollutsläppsfordon för bildelningstjänster. Detta kan också inkludera subventioner eller incitament för att använda elfordon.

Framför allt bör vi också beakta ansvarsfrågor. Samhällen och icke-statliga organisationer kan bli personligt ansvariga om något går fel eller om det inträffar en olycka etc. De är bättre skyddade om de kan samarbeta med en institution eller kommersiell enhet som är bättre positionerad att hantera ansvaret.

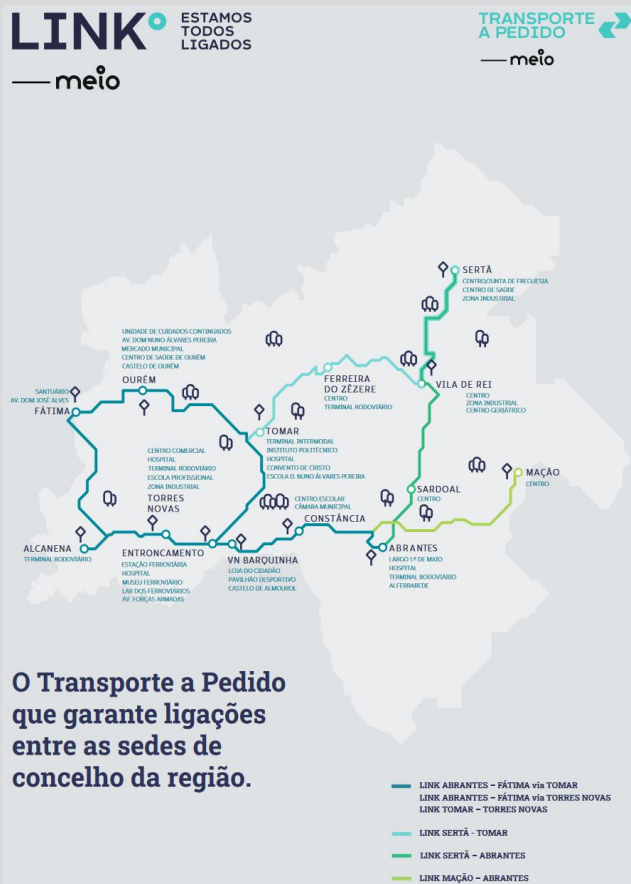
Figur 26 Anropsstyrd Trafik i Médio Tejo, Portugal

Lärande från praktiken: Anropsstyrd transport (DRT) i Médio Tejo, Portugal

Regionen Médio Tejo är en NUTS3-subregion i centrala Portugal, en del av NUTS2-regionen Centro. Den omfattar sex små städer: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento och Fátima, som alla har en befolkning på mellan 20.000 och 45.000 invånare. Anropsstyrd transport i regionen sponsras av länsmyndigheten 'CIM Médio Tejo', en sammanslutning av lokala kommuner och myndigheter, som hanterar kollektivtrafiken med en flotta av kontrakterade taxibilar och minibussar.

Fokus på regelverket

- Enligt den portugisiska nationella lagen (RJSPTP) är de behöriga enheterna för implementering och samordning av DRT-anropsstyrda tjänster transportmyndigheterna (kommuner eller länsstyrelser). Transportmyndigheter kan utföra DRT-tjänster med egna medel, nämligen genom kommunala eller interkommunala tjänster, eller genom avtal med lokala företag (transportörer eller taxi), i enlighet med gällande lagstiftning.
- Operatörer som avser att tillhandahålla DRT-anropsstyrda tjänster, utöver de persontransporttjänster som de har licens för, måste anmäla detta till Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), som är den nationella myndigheten för tillsyn över kollektivtrafiken. Detta görs genom en enkel förhandsanmälan till IMT, I.P., vilket kan ske på alla sätt som lagen föreskriver, nämligen via e-post till den adress som anges på IMT, I.P.'s webbplats.
- Om en tjänst upphandlas av en privat transportör eller taxiföretag bör en finansiell och ekonomisk genomföras för att bedöma behovet av offentlig kompensation. Innan det offentliga kontraktet upprättas ska de tekniska och administrativa specifikationerna granskas av den nationella transportmyndigheten (AMT) som ansvarar för ekonomisk och finansiell tillsyn.
- Om kontraktet överstiger ett visst belopp måste Riksrevisionen (Tribunal de Contas) konsulteras.
- De nya tjänsterna för kollektivtrafik, inklusive anropsstyrd transport (DRT) med fördefinierade linjer, är också obligatoriska att registrera i ett informationssystem med nationell räckvidd, som förvaltas av IMT, I.P.



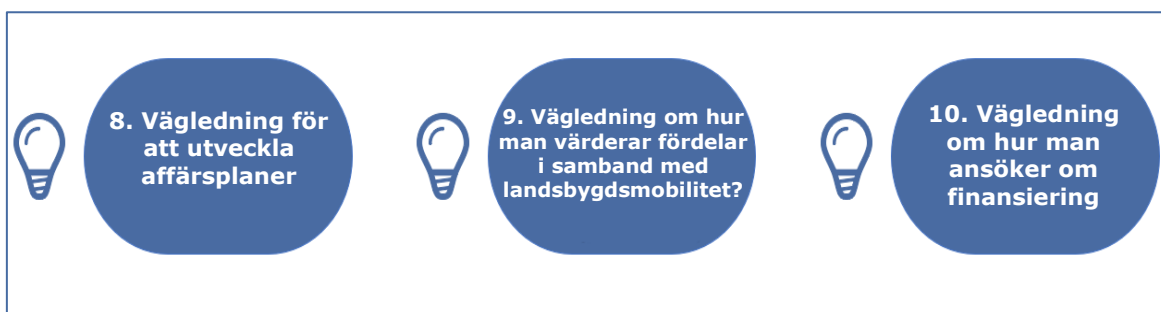
O Transporte a Pedido que garante ligações entre as sedes de concelho da região.

Källa: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. ATT GE RÖST ÅT FÖRSLAG

Att omvandla ett väl genomtänkt projekt till en övertygande finansieringsansökan kräver strategisk förberedelse och presentation. Att utveckla en robust affärsplan visar projektets ekonomiska och operativa genomförbarhet. Att monetarisera dess fördelar belyser dess bredare värde för olika intressenter, såsom minskade utsläpp, ökad tillgänglighet eller ekonomisk tillväxt och landsbygdsutveckling. Vägledning om hur man effektivt ansöker om finansiering är det sista steget i att leverera en övertygande ansökan som tilltalar finansiärer och ökar sannolikheten för att säkra stöd.

Figur 27 Definiera projektets nyckelelement – Steg 8-10



Steg 8: Vägledning för att utveckla affärsplaner

En affärsplan är ett formellt skriftligt dokument som innehåller ett företags mål, metoderna för att uppnå dessa mål och tidsramen för att uppnå målen. Den beskriver också verksamhetens art, bakgrundsinformation om organisationen, organisationens ekonomiska prognoser och de strategier som den avser att genomföra för att uppnå de angivna målen. I sin helhet fungerar detta dokument som en färdplan (en plan) som ger riktning åt verksamheten¹⁶.

Detta steg syftar inte till att ge en heltäckande vägledning om en så mångfacetterad fråga. Snarare sammanfattar den de viktigaste aspekterna som måste beaktas för att utveckla affärsplaner, rapportera relevanta informationskällor för att fördjupa kunskapen om temat och inspireras av andra erfarenheter i Europa.

Att definiera en affärsplan och modell för en delad mobilitetslösning på landsbygden är en komplex process som involverar flera faktorer. Viktiga överväganden inkluderar vilken typ av tjänst som erbjuds, de specifika mobilitetsbehoven hos målmarknaden och tjänstens operativa struktur. Dessutom är organisatoriska frågor och efterlevnad av rättsliga och regulatoriska ramar avgörande för att säkerställa att lösningen är hållbar och bärkraftig. Var och en av dessa element måste noggrant beaktas för att skapa en effektiv och fungerande mobilitetstjänst på landsbygden.

I de flesta fall finns det ingen lönsam affärsmodell för delade mobilitetslösningar på landsbygden. Detta beror till stor del på de utmaningar som operatörerna står inför när de driver en delad mobilitetsverksamhet, främst på grund av små eller obefintliga vinstmarginaler – det är svårt att tjäna tillräckligt med intäkter från delningstjänster. På landsbygden leder låg befolkningstäthet till att användarintäkterna inte räcker till för att täcka driftskostnaderna. Som ett resultat är lokala kooperativ utan kommersiella mål vanligare, och offentliga myndigheter, såsom kommuner, transportförvaltningar

¹⁶Definition av affärsplan - Entrepreneur Small Business Encyclopedia, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

och offentliga aktörer, har bättre förutsättningar att initiera eller organisera delade mobilitetstjänster.

Det är viktigt att notera att tjänsten inte är lönsam när alla kostnader är inkluderade. Vissa enskilda element kan dock vara lönsamma för dem som tillhandahåller en specifik tjänst eller infrastruktur. Till exempel skulle leverantören av ett IT-system eller ett företag som underhåller fordonen betalas den kommersiella taxan.

Således kan vi ha flera affärscase inom samma projekt. Någon måste göra det övergripande affärscaset och motivera eventuellt stöd, vilket kan kräva ett socioekonomiskt affärscase. Andra, såsom transportörer, ITS-leverantörer etc. måste göra ett vinstorienterat affärscase, eller ett övertygande case internt för att acceptera en förlust/icke-vinstdrivande deltagande i väntan på framtida återbetalning.

När man utformar en affärsmodell för en mobilitetstjänst på landsbygden kan processen delas in i tre huvudpunkter: (i) Definiera affärskonceptet, (ii) Utvärdera den organisatoriska strukturen och (iii) Granska de rättsliga och regulatoriska ramarna. Var och en av dessa uppgifter innebär en serie steg som ska slutföras innan lösningen implementeras. Identifiera inledningsvis de specifika mobilitetsbehov som du vill tillgodose och utvärdera om befintliga transporttjänster uppfyller dessa behov. Baserat på denna analys, välj den servicemodell som bäst tillgodoser dessa behov, uppskatta efterfrågan med hjälp av marknadsundersökningar eller tidigare undersökningar och utarbeta en initial kostnadsstruktur och finansieringsplan. Engagera sedan relevanta intressenter, tilldela roller och ansvar samtidigt som du beskriver den organisatoriska ramverket. Samtidigt, granska regulatoriska och lagstiftande krav, kontrollera behörighet för subventioner och utforska möjligheter för offentliga medel."

Figur 28 Uppgifter för att utarbeta en affärsplan för mobilitetstjänster på landsbygden



Lärande från praktiken: CONNECT-projektet

CONNECT-projektet finansierades inom det sjätte ramprogrammet för Europeiska kommissionen, genom DG-RESEARCH. Det huvudsakliga syftet var att samla kunskap och erfarenhet avseende flexibel transport (inklusive anropsstyrd transport) för att identifiera god praxis och vidareutveckla metoder för affärsutveckling. CONNECT-konsortiet bestod främst av branschexperter. Det hade inga demonstrationsanläggningar, utan förlitade sig istället på ett brett spektrum av fallstudier kompletterade med branschundersökningar. Projektet producerade två specifika rapporter som belyser viktiga rekommendationer för utveckling av affärsplaner för flexibla transporttjänster (i stil med anropsstyrd trafik och samåkningstjänster):

CONNECT-projektet finansierades inom det sjätte ramprogrammet för Europeiska kommissionen, genom DG-RESEARCH. Det huvudsakliga syftet var att samla kunskap och erfarenhet avseende flexibel transport (inklusive anropsstyrd trafik) för att identifiera god praxis och vidareutveckla metoder för affärsutveckling. CONNECT-konsortiet bestod främst av branschexperter. Det hade inga demonstrationsanläggningar, utan förlitade sig istället på ett brett spektrum av fallstudier kompletterade med branschundersökningar. Projektet producerade två specifika rapporter som belyser viktiga rekommendationer för utveckling av affärsplaner för flexibla transporttjänster (i stil med anropsstyrd trafik och samåkningstjänster):

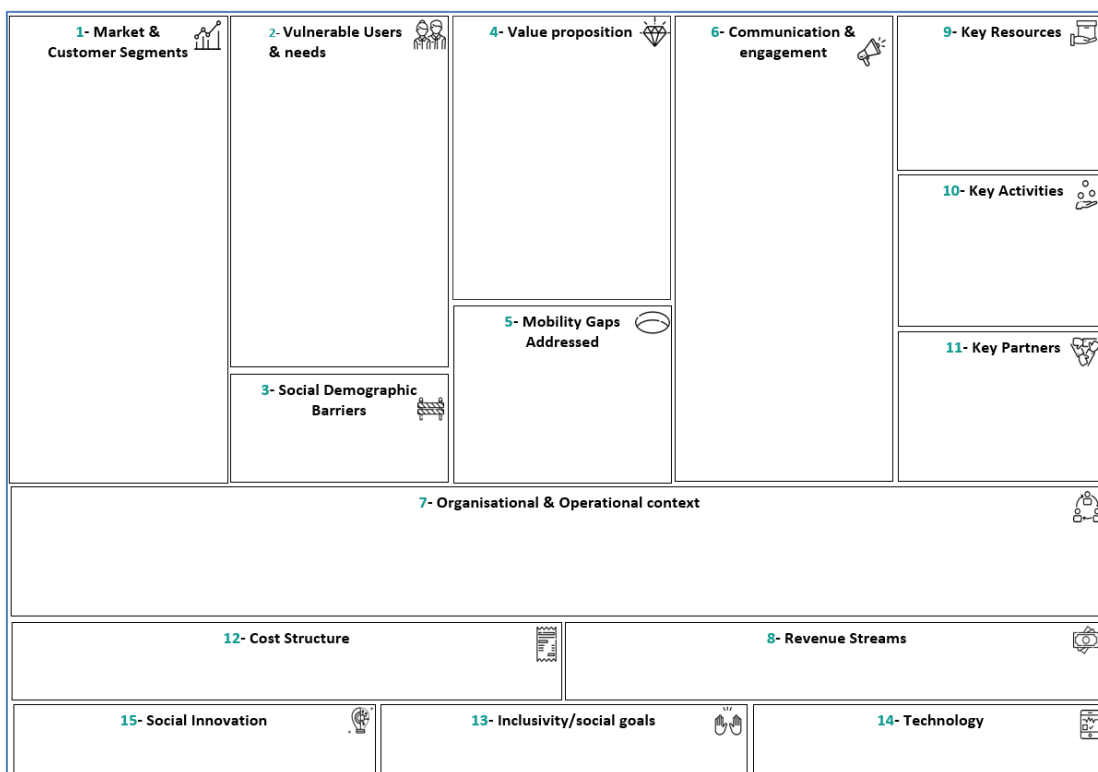
- D10: Innovativa lösningar och testfall gällande affärsutveckling¹⁷: IT presenterar resultat från 19 fallstudier av anropsstyrd trafik (DRT-system) (10 i Europa, 9 i USA). Den undersöker affärsmodeller, organisatoriska ramar samt regelverk och rättsliga sammanhang, och belyser viktiga begränsningar.
- D14: Rekommendationer för affärsutveckling: baserat på den kunskap som utvecklats inom CONNECT-projektet och externa perspektiv som erhöles genom workshops, syntetiserar den de viktigaste frågorna inom områdena affärsmodell, organisatoriska aspekter och rättsliga och regulatoriska ramar. Den presenterar sedan en översikt över branschlåget i hela Europa (baserat på både D10-fallstudierna och en ytterligare undersökning) och avslutas med reflektioner över viktiga aspekter att beakta vid affärsutveckling av DRT.

För att effektivisera de ovan nämnda aspekter kan det vara bra att starta en samskapande övning med lokala intressenter (inklusive kommunrepresentanter, lokala grupper, transportörer etc.) genom att fylla i en specifik Canvas-modell. Ett exempel visas nedan.

¹⁷Dessa CONNECT-rapporter är tillgängliga på <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

Figur 29 Canvas-modell för mobilitetslösningar på landsbygden.

Källa: INCLUSION H2020-projektet¹⁸



Viktiga rekommendationer för att utveckla affärsplaner för delade mobilitetslösningar på landsbygden sammanfattas nedan.

- **Värdeskapande:** Affärsmodeller för mobilitetslösningar på landsbygden bör fokusera på att skapa olika former av värde – både monetära och icke-monetära (t.ex. socialt värde) – för olika intressenter. Dessa intressenter kan omfatta finansierande myndigheter, offentliga förvaltningar, mobilitetsoperatörer, lokala företag och medborgare. I stället för att enbart förlita sig på en finansiell jämförelse av kostnader och intäkter är det viktigt att erkänna de bredare sociala och samhällliga fördelar som dessa tjänster kan ge.
- **Engagera flera aktörer:** Effektiva affärsmodeller bör beakta hela ekosystemet av mobilitetsintressenter snarare än att fokusera på en enda tjänst eller produkt. För att säkerställa tillgänglighet på landsbygden är det viktigt att bedöma både fördelarna och utmaningarna ur alla inblandade aktörers perspektiv. Detta kan innebära att länka samman flera tjänster eller lösningar för att skapa en omfattande affärsmodell som möter samhällets olika behov.
- **Inkludera ideella organisationer:** Även om det kan verka motsägelsefullt kan det vara fördelaktigt att inkludera ideella organisationer som nyckelaktörer i affärsmodeller för mobilitet på landsbygden. Offentlig finansiering är ofta avgörande för att stödja dessa tjänster i landsbygdsområden där efterfrågan är låg. Affärsmodeller bör beakta omfördelning av offentliga medel och sträva efter flexibilitet inom regelverket för att upprätthålla verksamheten.
- **Långsiktig hållbarhet:** För att säkerställa den långsiktiga hållbarheten för mobilitetstjänster på landsbygden bör affärsmodeller uppmuntra socialt entreprenörskap. Att integrera dessa aktörer i tjänsteleveransen, där nationella

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

bestämmelser tillåter det, kan förbättra dessa tjänsters livskraft. Där det är nödvändigt kan förespråkande för justeringar av regelverket för att möjliggöra ett sådant deltagande ytterligare stärka affärsmodellens hållbarhet.

Steg 9: Hur man värderar fördelarnamed mobilitet på landsbygden

Landsbygdsområden är aktiva ekonomier med ett brett utbud av jordbruks-, industri-, utvinnings- och fritidsföretag, kopplade till deras naturresurser och områdets entreprenörstraditioner.

Mobilitet på landsbygden kan ses som en "möjliggörare" eller som en "multiplikator" som kan möjliggöra eller förbättra resultat och öka värdet på andra investeringar¹⁹. I många fall är mobilitetstjänster en värdeskapande komponent till andra ekonomiska, sociala, turism- eller miljöprojekt och policyer.

Transportrelaterade resultat av finansieringsåtgärder för mobilitet på landsbygden inkluderar bland annat:

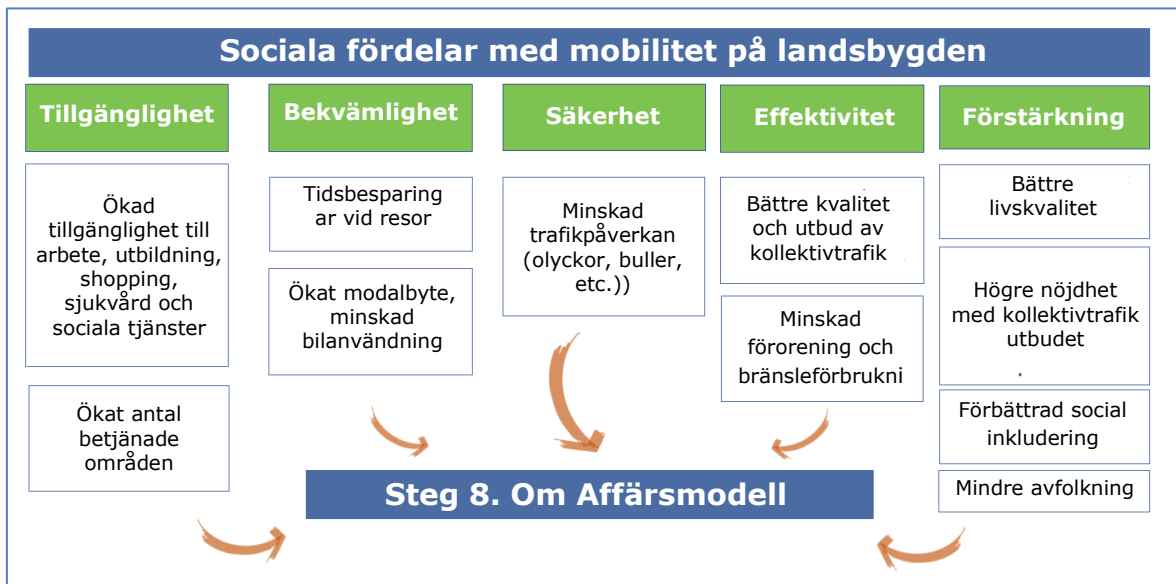
- Minskning av körda fordonskilometer (VKT)
- Minskning av bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp
- Mindre trafik, mindre föroreningar, mindre buller, färre olyckor
- Lokala vägar blir säkrare för promenader och cykling.
- Lägre kostnader för infrastruktur krävs
- Bibehålla eller öka kundbasen för företag och tjänster

Mobilitetstjänster på landsbygden implementeras främst för att ge sociala fördelar i områden som riskerar social utestängning eller ojämlikhet. Trots detta kritiserar tjänsterna ofta för att ha en hög kostnadsbas, även när de uppfyller sitt sociala uppdrag.

Några av fördelarna med ett förbättrat utbud av transporttjänster för landsbygdsområden listas i figur 30 och klassificeras enligt specifika kategorier (tillgänglighet, bekvämlighet etc.). Det är viktigt att förstå hur dessa fördelar kan påverka antagandet/utvecklingen av en mobilitetslösning.

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021) - "Strategirekommendationer för hållbar delad mobilitet och kollektivtrafik på europeiska landsbygdsområden", SMARTA-projektets publikation.

Figur 30 Sociala fördelar med mobilitet på landsbygden



Figur 31 Gröna järnvägar i Valmiera, Lettland

Lärande från praktiken: Gröna järnvägar i Valmiera, Lettland

Gröna järnvägsinitiativet i Valmiera, Lettland, återupplivar nedlagda järnvägslinjer till ett 32 km långt nätverk av vandrings- och cykelvägar inom Vidzeme-regionen. Detta projekt, som är en del av en större satsning på 750 km över södra Estland och Lettland, syftar till att förbättra den lokala rörligheten och främja hållbar turism. Viktiga funktioner inkluderar röjning av hinder, installation av träbroar och skapande av rekreativområden med vilobänkar. Projektet "Gröna järnvägar" är ett gränsöverskridande samarbete som leds av Vidzemes turistförening i samarbete med 25 lokala myndigheter från Vidzeme-regionen i Lettland och södra Estland, med stöd av den lettiska föreningen Gröna vägar. Med stöd av lokala myndigheter och icke-statliga organisationer hedrar detta initiativ regionens historiska järnvägsbetydelse samtidigt som det främjar samhällsengagemang och ekonomisk tillväxt genom ökade turismmöjligheter och en hälsosammare livsstil.

På den 32 km långa järnvägssträckan som täcks av denna lokala smarta mobilitetslösning (del av sträckan Valmiera-Kocēni-Ainaži) byggdes sju broar om för säker passage för cyklister och fotgängare. Investeringskostnaderna uppskattades till 47.000 euro, vilket motsvarade cirka 4% av den totala projektkostnaden på 1.174.938 euro. Den huvudsakliga finansieringskällan säkrades från Interreg Estland-Lettlands europeiska regionala utvecklingsfond, som bidrog med 40.000 euro, tillsammans med 7.000 euro från andra partners.



Krediter: J. Sijats, S. Lawrence

Projektet "Gröna järnvägar" förbättrar livskvaliteten i målområdena genom att förbättra rörligheten och skapa nya möjligheter för invånarna. Initiativet främjar hälsosammare och gladare samhällen genom ökade utomhusaktiviteter. Lokalbefolkningen upptäcker snabbt att dessa restaurerade stigar erbjuder utmärkta möjligheter till promenader, cykling och till och med längdskidåkning under vintermånaderna.

Projektet stimulerar också den ekonomiska tillväxten. Med tillströmningen av turister som lockas av de natursköna vägarna börjar lokala företag utveckla nya produkter och tjänster, bland annat boende och mat. Krediter: J. Sijats, S. Lawrence alternativ. Denna kraftiga ökning

av turismen ger ökad ekonomisk vitalitet i området, skapar arbetstillfällen och stimulerar lokala ekonomier

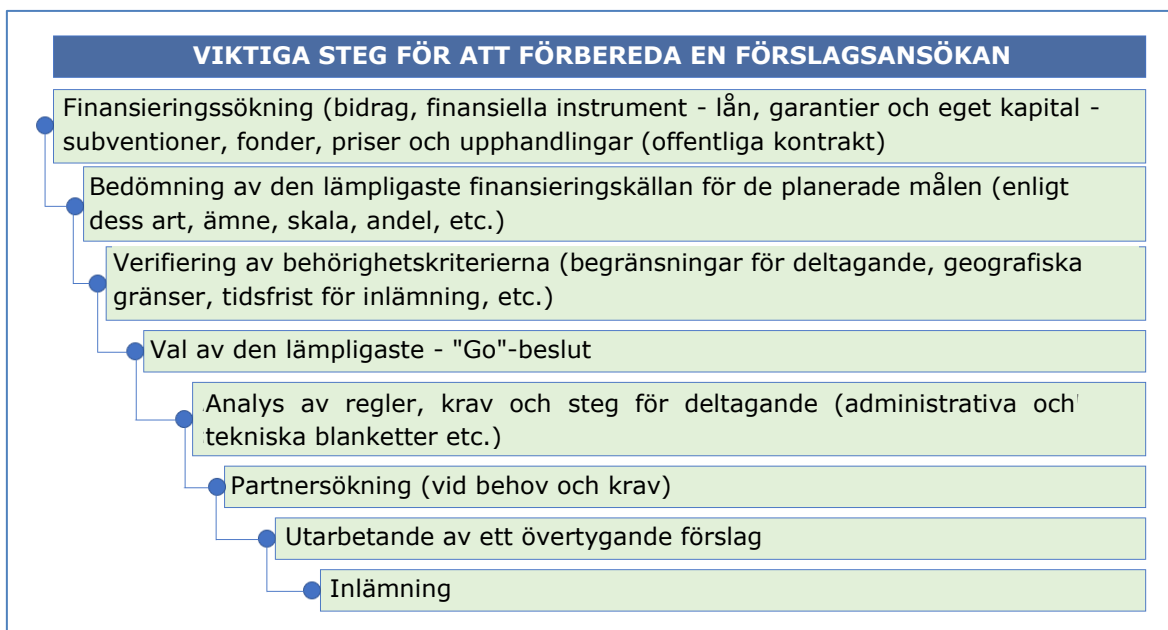
Dessutom förbinder nätverket Vidzeme-regionen med södra Estland, vilket **utökar mobilitets** möjligheterna för både invånare och besökare. Den förbättrade tillgängligheten gör det möjligt för människor att utforska ett större område, vilket främjar engagemang och interaktion i samhället. Sammantaget positionerar Green Railways-projektet mobilitet som en viktig möjliggörare för att uppnå bredare ekonomiska, sociala och miljömässiga mål och förvandlar regionen till ett blomstrande nav för friluftsliv och turism året runt.

Steg 10: Vägledning om hur man ansöker om finansiering

Att säkra finansiering för en mobilitetslösning på landsbygden kräver en välstrukturerad strategi för att navigera i komplexiteten hos EU:s, nationella eller regionala finansieringsprogram. Detta steg beskriver de väsentliga uppgifterna för att förbereda ett framgångsrikt förslag, från att identifiera de mest lämpliga finansieringsmöjligheterna till att lämna in en övertygande ansökan.

Genom att systematiskt utvärdera finansieringskällor, verifiera behörighet och anpassa mål till programkrav kan sökande säkerställa att deras förslag sticker ut. Oavsett om det sker genom bidrag, finansiella instrument eller offentliga kontrakt, ökar chanserna att uppnå finansiering för innovativa mobilitetslösningar anpassade till landsbygdens behov genom att följa stegen nedan.

Figur 32 Viktiga steg för att förbereda en förslagsansökan



Figur 33 exempel: Navigera i spektrumet av EU:s finansieringsprogram

Lärande från praktiken: Navigera bland EU:s finansieringsprogram

Landsbyggsverktyslådan är den omfattande guiden till EU-finansiering och stöd för landsbygdsområden i Europeiska Unionen. Den syftar till att hjälpa lokala myndigheter, institutioner och intressenter, företag och privatpersoner att identifiera och utnyttja befintliga EU-fonder, program och andra finansierings- och stödinitiativ, samt att främja utveckling i landsbygdsområden.



Rural toolkit

Användare kan hitta de lämpligaste EU-finansieringsmöjligheterna för att stödja sina specifika projekt och initiativ. Här finns omfattande information om bidrag, subventioner och program som gör det möjligt att utveckla och vitalisera landsbygdsområden och samhällen..

Verktyslådan är tillgänglig på: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Andra användbara länkar för att utforska EU-finansieringsmöjligheter:

- Allmän information om ansökningsprocessen- Europeiska kommissionen: [Länk](#)
- Finansieringsmöjligheter för offentliga organ - Europeiska kommissionen: [Länk](#)
- EU-finansieringsmöjligheter för lokal kollektivtrafik – UITP: [Länk](#)

Medan den beskrivna stegvisa metoden ger en generell ram, är specifika anpassningar nödvändiga för varje finansieringsnivå.

- För EU-finansiering är transnationella partnerskap och efterlevnad av komplexa administrativa riktlinjer avgörande.
- Nationell finansiering betonar ofta anpassning till nationella strategier och kräver att de sökande visar hur deras projekt bidrar till att uppfylla nationella mobilitetsmål.
- Regional finansiering kräver vanligtvis nära samarbete med regionala myndigheter och en stark betoning på att tillgodose lokala behov.

Att få tillgång till stöd är avgörande för landsbygdskommuner som strävar efter att utveckla framgångsrika finansieringsförslag. Olika resurser finns tillgängliga för att vägleda processen:

- Publicera en särskild intresseanmälan för externa experter/konsultföretag för att få stöd för förslagens utveckling.
- Kontakta programmets nationella/regionala kontaktpunkter för förtydliganden (administrativa eller tekniska).
- Kontakta nationella organ som främjar deltagande i EU:s forsknings- och innovationsprogram och tillhandahåller informations-, utbildnings- och assistanstjänster.²⁰
- Deltagande i webinarier och evenemang (EU, nationella eller regionala) för programmen (för nätverkande med andra potentiella partners, få ytterligare insikter om utlysningarna).
- Medlemskap (lokala myndighetsföreningar, EU-relevanta nätverk²¹ osv.).

²⁰Europeiska kommissionen tillhandahåller en webbportal för hjälp och support, inklusive information om nationella kontaktpunkter (NCP) för flera EU-finansieringsprogram: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027> .

Den tillhandahåller också ett nätverk av NCP:er som är specifikt inriktade på Horisont Europa: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832>.

²¹Exempel på sådana nätverk är: Smart Village Networks (<https://www.smart-village-network.eu/>); POLIS Network (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – EU:s sammanslutning av historiska städer och regioner (<https://www.historic-towns.org/>)

SLUTSATSER

Detta vägledningsdokument har utformats för att ge kommuner den kunskap och de verktyg som behövs för att utveckla och implementera hållbara, inkluderande och integrerade mobilitetslösningar på landsbygden.

Med fokus på den kritiska frågan om finansiering – särskilt för mobilitetsinitiativ på landsbygden och mobilitet som stödjer landsbygdsturism – tar den itu med ett betydande hinder: bristen på resurser och specifik expertis för att säkra finansiering. Dessa utmaningar hindrar ofta landsbygdskommuner från att skapa skraddarsydd mobilitetstjänster.

Genom en stegvis metod utrustar dokumentet landsbygdskommuner och praktiker att navigera i komplexa finansieringslandskap, bedöma finansiella behov och förbereda övertygande projektförslag. Från att identifiera lokala utmaningar och tillgångar till att definiera viktiga projektkomponenter och anpassa sig till regelverk och marknadsmässiga överväganden, syftar vägledningen till att främja långsiktig hållbarhet för mobilitetstjänster. Genom att följa denna strukturerade metod kan landsbygdskommuner omvandla mobilitetsutmaningar till möjligheter för tillväxt och konnektivitet.

En uppsättning viktiga rekommendationer och slutsatser föreslås för att hjälpa till att syntetisera några av de viktigaste råden i detta dokument.

Fastställ tydliga och handlingsbara mål

- Väldefinierade indikatorer och nyckeltal
- Konkreta operativa procedurer
- Framhäva den breda visionen bortom projekt målet
- Väletablerade kopplingar mellan specifika mål och resultat

Samhällsbaserade initiativ

- Bottom-up-strategi, med hänsyn till de behov och utmaningar som landsbygdskommuner står inför
- Aktivt deltagande av lokala samhällen (t.ex. forum, klubbar etc.), som representerar olika grupper med olika bakgrund

Flerpartsstrategi

- Partnerskap med olika och relevanta intressenter, inklusive lokala politiker och samhällsledare
- Säkerställa samarbete mellan olika målgrupper och praktiker

Kostnadsbedömningar

- Säkerställa realistiska och omfattande finansiella krav
- Noggranna budgetuppskattningar

Effektiv planering

- Bedöma och planera alla nödvändiga resurser och aktiviteter
 - Personalresurser
 - Teknisk kompetens
 - Saknad kompetens (tvärvetenskapliga team)
- Nätverkande
- Noggrann tidsplan

Politiska och rumsliga sammanhang

- Förstå den politiska ramen och den rumsliga dynamiken
- Anpassa projektet till bredare politiska mål och lokala behov

KONTAKTA EU

Personligen

Över hela Europeiska unionen finns det hundratals informationscentrum för Europa Direkt. Adressen till ditt närmaste center hittar du på:

https://europa.eu/european-union/contact_en

Per telefon eller e-post

Europa direkt är en tjänst som svarar på dina frågor om Europeiska unionen. Du kan kontakta denna tjänst:

- via gratisnummer: 00 800 6 7 8 9 10 11 (vissa operatörer kan debitera för dessa samtal),
- på följande standardnummer: +32 22999696, eller
- via e-post: https://europa.eu/european-union/contact_en

HITTA INFORMATION OM EU

Online

Information om Europeiska unionen på alla EU:s officiella språk finns på Europawebbplatsen på: https://europa.eu/european-union/index_en

EU-publikationer

Du kan ladda ner eller beställa kostnadsfria och prissatta EU-publikationer från: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Flera exemplar av gratispublikationer kan erhållas genom att kontakta Europa direkt eller ditt lokala informationscentrum (se https://europa.eu/european-union/contact_en).

EU-lagstiftning och relaterade dokument

För att få tillgång till juridisk information från EU, inklusive all EU-lagstiftning sedan 1952 på alla officiella språkversioner, gå till EUR-Lex på:

<http://eur-lex.europa.eu>

Öppna data från EU

EU:s öppna dataportal (<http://data.europa.eu/euodp/en>) ger tillgång till datauppsättningar från EU. Data kan laddas ner och återanvändas gratis, för både kommersiella och icke-kommersiella ändamål.



Europeiska unionens
publikationsbyrå

ISBN: 978-92-68-27227-5

doi: 10.2832/0700424