



Vejledning om finansieringsmuligheder for mobilitet i landdistrikterne

Kontrakt: MOVE/2022/OP/0008

Skrevet af
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
November – 2024



EUROPÆISKE KOMMISSION

Generaldirektoratet for Transport og Mobilitet
Direktorat B - Investering, Innovativ & Bæredygtig Transport
Enhed B3 - Innovation & Forskning

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

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

*Europa-Kommissionen
B-1049 Bruxelles*

Vejledning om finansieringsmuligheder for mobilitet i landdistrikterne

Kontrakt: MOVE/2022/OP/0008

Europe Direct er en tjeneste, der hjælper dig med at finde svar på dine spørgsmål om Den Europæiske Union.

Gratisnummer(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Oplysningerne er gratis, ligesom de fleste opkald (selvom nogle operatører, telefonbokse eller hoteller kan opkræve betaling).

RETSLIG MEDDELELSE

Dette dokument er udarbejdet for Europa-Kommissionen, men afspejler kun forfatterens synspunkter, og Kommissionen kan ikke holdes ansvarlig for nogen anvendelse af de deri indeholdte oplysninger.

Flere oplysninger om Den Europæiske Union findes på internettet (<http://www.europa.eu>)

Luxembourg: Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2025

ISBN 978-92-68-27206-0

doi: 10.2832/7805771

© Den Europæiske Union, 2025

Kopiering er tilladt med kildeangivelse.

INDHOLD

NØGLEBEGREBER OG DEFINITIONER	7
INTRODUKTION	8
1. UDFORDRINGER MED AT FÅ ADGANG TIL MIDLER TIL MOBILITETSTJENESTER I LANDDISTRIKTERNE	10
2. MULIGGØRENDE FAKTORER FOR ADGANG TIL FINANSIERING	15
3. FINANSIELLE RAMMER FOR DELTE MOBILITETSTJENESTER I LANDDISTRIKTERNE	17
4. FASER FINANSIERINGS- OG ØKONOMISTRATEGIER	20
5. DEFINITION AF PROJEKTETS NØGLEELEMENTER	21
6. VURDERING AF FINANSIERINGSBEHOV OG -PLANER	31
7. NAVIGERING I ET STÆRKT REGULERET MARKED.....	40
8. AT GIVE FORSLAG EN STEMME	43
KONKLUSIONER.....	51

LISTE OVER TABELLER

Tabel 1 Eksempler på skræddersyede KPI'er til vurdering af huller i mobilitet i landdistrikter.....	14
Tabel 2 Potentiel, mål, begrænsninger og partnerskab for målrettede hovedforslagsstillere.....	22
Tabel 3 Nøgletyper af mobilitetsprojekter i landdistrikter	24
Tabel 4 Bland finansieringskilder til mobilitetsløsninger i landdistrikter	34

LISTE OVER FIGURER

Figur 1 Basis - og lokaliserede transporttjenester i landdistrikter.	9
Figur 2 Finansieringspanorama for mobilitet i landdistrikterne	10
Figur 3 Højdepunkter fra KITE-partnerskabsinitiativet i Kilkenny, Irland	16
Figur 4 BürgerBus efterspørgselsstyret transport i Oberes Glantal, Tyskland.	16
Figur 5 Finansielle rammer for mobilitetsløsninger	18
Figur 6 Finansielle rammer for DRT'er i Medio Tejo, Portugal	18
Figur 7 Håndtering af organisatoriske og operationelle spørgsmål	19
Figur 8 Sopotniki dør-til-dør-service i Slovenien	19
Figur 9 Trinvis tilgang til finansierings - og økonomistrategier for mobilitet i landdistrikterne	20
Figur 10 Definition af projektets nøgleelementer – Trin 1-3.....	21
Figur 11 Samfundsbaseeret bildeling i landdistriktsamfundet Villerouge-Termenès	23

Figur 12 VysoMarch-projektet på tværs af grænsen mellem Østrig oglovakiet	27
Figur 13 Finansieringsbehov for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter.	28
Figur 14 Finansielle problemer for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter.	29
Figure 15 The SMART Mobility Project in Garfagnana Valley, Italy.	30
Figur 16 Defining project key elements – Step 4-6.....	31
Figur 17 Finansieringstyper for mobilitetsløsninger i landdistrikter	32
Figur 18 Overblik over finansieringsbehov på tværs af forskellige projektfaser	32
Figur 19 Bikesharing-System Sprotenflotte i Kiel-regionen, Tyskland	33
Figur 20 Udnyttelse af finansieringskilder i Rethymno, Grækenland.....	35
Figur 21 Opretholdelse af en landlig e-bildeling: FLUGS-modellen i Østtyrol	35
Figur 22 Finansiering nødvendig til præ-projekt og anlægsomkostninger	37
Figur 23 Nødvendig finansiering til driftsomkostninger i fleksible transporttjenester ..	38
Figur 24 Nødvendig finansiering til driftsomkostninger i samkørselstjenester.....	39
Figur 25 Definition af projektets nøgleelementer – Trin 7.....	40
Figur 26 Efterspørgselsstyret transport i Médio Tejo, Portugal	42
Figur 27 Definition af projektets nøgleelementer – Trin 8-10	43
Figur 28 Opgaver til udarbejdelse af en forretningsplan for mobilitetstjenester i landdistrikter.....	44
Figur 29 Canvas-model for mobilitetsløsninger i landdistrikter.	45
Figur 30 Sociale fordele forbundet med mobilitet i landdistrikterne	47
Figur 31 Grønne Jernbaner i Valmiera, Letland	47
Figur 32 Nøgletrin til udarbejdelse af en projektansøgning	49
Figur 33 eksempel: Navigering i spektret af EU-finansieringsprogrammer	49

NØGLEBEGREBER OG DEFINITIONER

Betegnelse	Definition
CAP	Den fælles landbrugspolitik (CAP) er en fælles politik for alle EU-lande. Den forvaltes og finansieres på europæisk niveau af midler fra EU's budget. CAP støtter et åbent indre marked for landbrugsprodukter i EU, sikrer overkommelige priser, opretholder nogle af verdens højeste sikkerheds- og miljøstandarder og holder liv i landdistrikterne.
Anlægsudgifter	Kapitaludgifter er de udgifter, der er nødvendige for at erhverve, opgradere og vedligeholde fysiske anlægsaktiver (f.eks. vejinfrastruktur, cykelstier, broer, tunneler osv.) inklusive teknologi eller udstyr (sikkerhedssystemer og systemer til prioritering af vejtrafik, billetsystemer, informationsstyringssystemer osv.) og mobile aktiver, inklusive køretøjer.
ERMN	Det Europæiske Netværk for Mobilitet i Landdistrikterne (ERMN) er et paneuropæisk netværk om mobilitet i landdistrikter, der deler viden og erfaringer mellem lokale myndigheder, praktikere og eksperter. Det er blevet oprettet og mobiliseret af SMARTA-NET-projektet
Finansiering	Proces for sikring af kapital og opnåelse af nødvendige midler til udvikling af en løsning, hvilket kan involvere lån, kreditlinjer, tilskud eller investeringer. Det inkluderer også alle anbefalinger til at tiltrække investeringer og for at blive tildelt midler.
Finansiering	Oversigt over forskellige fonde til rådighed for udvikling og vedligeholdelse af en mobilitetsløsning eller -service
Driftsomkostninger	Driftsudgifter til at køre en tjeneste (f.eks. energiomkostninger til kørsel af køretøjer, personaleomkostninger til løn og goder, forsikringspræmier, vedligeholdelse og reparation af køretøjer og infrastruktur, salg og markedsføring) samt andre relaterede udgifter, der er nødvendige for den daglige drift af tjenesten

INTRODUKTION

Dette dokument er det sidste af et sæt på fire vejledningsdokumenter udarbejdet af SMARTA-NET¹. Disse dokumenter hjælper med at opbygge kommunernes kapacitet til at udvikle og implementere bæredygtige, inklusive og integrerede mobilitetsløsninger i deres områder. Denne vejledning fokuserer især på et kritisk aspekt: finansieringsmuligheder for mobilitetsinitiativer i landdistrikterne, herunder mobilitet til støtte for landdistriktturisme. Mangel på ressourcer og specifik knowhow i at sikre finansiering er betydelige hindringer for landdistriktsamfund, der sigter mod at udvikle skræddersyede mobilitetstjenester.

For at imødekomme dette behov giver denne vejledning en trinvis tilgang. Den er designet til at vejlede landkommuner og praktikere i at forstå, forberede og indsende robuste finansieringsforslag og finansieringsstrategier for mobilitetsprojekter og opretholde måltjenester over tid. Hvert kapitel bygger på nøgleelementer, der er nødvendige for at udarbejde en stærk projektplan - fra at identificere udfordringer og aktiver i landdistriktsamfund til at vurdere praktiske finansielle rammer og definere væsentlige projektkomponenter.

Denne strukturerede tilgang har til formål at hjælpe lokale myndigheder med at navigere i komplekse finansieringslandskaber, klart vurdere finansielle krav og udvikle overbevisende forslag, der adresserer lovgivningsmæssige og markedsforhold, der kan være unikke for mobilitet i landdistrikterne.

Uanset om du er repræsentant for en landkommune, en regional myndighed, en transportør eller et medlem af lokalsamfundet, vil denne vejledning tjene som et praktisk værktøj til at udforske og sikre økonomisk støtte til mobilitetsinitiativer i landdistrikterne.

Adgang til og fra landdistrikter kan ses ud fra to komplementære perspektiver.

- **Det første perspektiv fokuserer på, hvordan beboere i landdistrikterne forbinder sig med det, de har brug for.** Dette inkluderer væsentlige tjenester, beskæftigelse, uddannelse og andre muligheder, hvoraf mange er placeret uden for deres umiddelbare lokalitet. Denne dimension af tilgængelighed er fundamental for at sikre social inklusion og livskvalitet for landdistriktsamfund.
- **Det andet perspektiv betragter tilgængeligheden af landdistrikter udefra** og understreger, hvor let virksomheder, turister og andre besøgende kan nå disse regioner. Dette er en kritisk faktor for at drive økonomisk udvikling, fremme turisme og støtte lokale industrier.

Sammen understreger disse perspektiver den dobbelte betydning af mobilitetsløsninger i at bygge bro mellem landdistrikter og den bredere økonomiske og sociale struktur.

Når vi beskæftiger os med finansiering af mobilitet i landdistrikterne, skelner vi mellem "*basistjenester*" og mere lokaliserede mobilitetsmuligheder (Figur 1).

- **Basistjenester**, såsom intercity, langdistancebusser og regionale transporttjenester, er integreret i de formelle/konventionelle offentlige transportnetværk. De drager fordel af etablerede planlægnings-, organisations- og finansieringsstrukturer. Disse tjenester er enten støttet af offentlig finansiering eller drives kommercielt gennem privatsektorinvesteringer. De

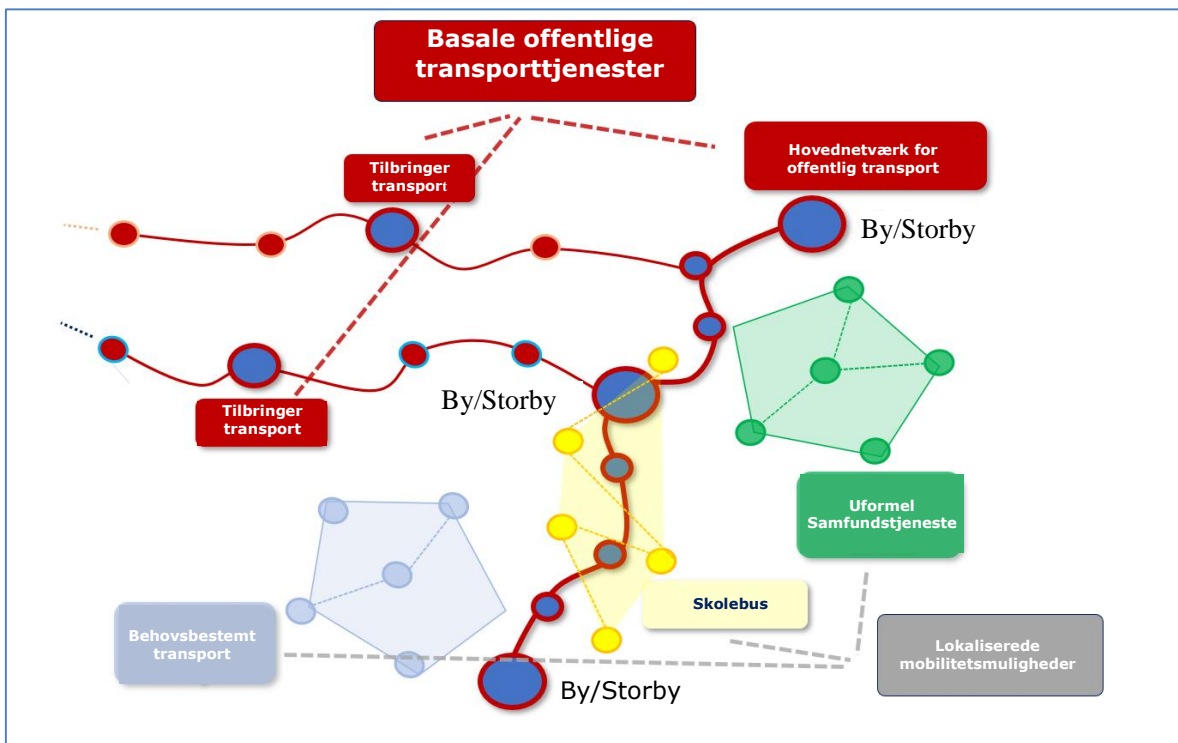
¹De tre andre vejledningsdokumenter er: i) Vejledning om delte mobilitetsløsninger i landdistrikter; ii) Retningslinjer for bæredygtig mobilitet i landdistrikters turismesamfund; og iii) Vejledning om integration af mobilitetsaspekter i landdistrikter i SUMP-design – landdistriktssikring af SUMP'er.

fungerer som de vigtigste transportårer, der forbinder mellemstore byer med større byer og regionale transportknodepunkter. De har begrænsede stop i de områder, de passerer igennem.

- **Lokaliserede mobilitets tjenester**, såsom dem, der giver adgang til nøgledestinationer i landdistrikter eller forbinder til basistransportknodepunkter, står over for betydelige finansierings- og strukturelle udfordringer. Disse tjenester er afgørende for at imødekomme de daglige mobilitetsbehov i landdistriktsamfund, men de har været alvorligt underfinansierede i årtier. I modsætning til basistjenester er finansiering til lokal mobilitet ofte usikker, fragmenteret og mangler dedikerede juridiske forpligtelser eller konsistente mål. I mange tilfælde er lokale mobilitetsløsninger desuden ikke klassificeret som "offentlig transport", og derfor er de ikke berettigede til de vigtigste finansieringsstrømme eller mobilitet.

Figur 1 Basis - og lokaliserede transporttjenester i landdistrikter.

Kilde: MemEx



1. UDFORDRINGER MED AT FÅ ADGANG TIL MIDLER TIL MOBILITETSTJENESTER I LANDDISTRIKTERNE

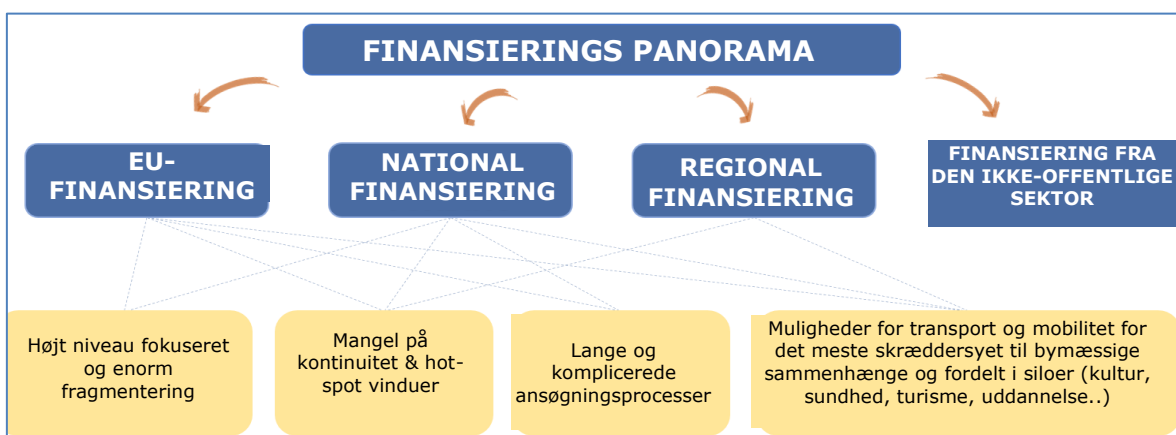
Der findes forskellige finansieringsmuligheder på tværs af de europæiske medlemsstater. Ikke desto mindre er landdistrikterne normalt afskåret fra at bruge mange af dem til at finansiere mobilitetstiltag. I nogle tilfælde, hvor der kan opnås finansiering, indføres der foranstaltninger, men kun med en begrænset tidsramme med hensyn til finansiering, så de ikke er økonomisk bæredygtige på lang sigt. For at gøre delte mobilitetsinitiativer holdbare er det altid nødvendigt at sikre kontinuitet i stabile finansieringskilder i hele en ny foranstaltnings livscyklus. Blandt interessenter i landdistrikterne er der ofte mangel på bevidsthed og forståelse af alle de potentielle finansieringskilder, de kunne forsøge sig med.

Generelt set kan finansieringspanoramaet opdeles i fire hovedkategorier, som vist i figur 2. Tre ud af de fire er forskellige former for **offentlig finansiering**, som alle er på højere forvaltningsniveauer end målområdet. De har alle evnen til at mobilisere betydelige finansielle ressourcer, men det afgørende spørgsmål er, hvordan disse ressourcer fordeles mellem by- og landområder.

Den fjerde kategori er **finansiering fra den ikke-offentlige sektor**. Dette omfatter lokalsamfund, enkeltpersoner, NGO'er, velgørende organisationer og kommercielle enheder. Dette kunne yderligere opdeles i "ikke-offentlig/ikke-kommerciel" og "kommerciel". Det er uundgåeligt, at mobilitet i stil med offentlig transport i landdistrikterne kræver en offentlig finansieringskilde. Mange af de andre typer landdistriktsmobilitet har dog mindre finansieringsbehov, der kan opfyldes på forskellige måder fra lokalsamfundet, sponsorater eller virksomheder. Det er ofte den eneste måde, lokalsamfund kan selvstarte noget på, hvis regeringen ikke handler for dem.

Figur 2 Finansieringspanorama for mobilitet i landdistrikterne

Kilde: SMARTA-NET



SMARTA-NET organiserede flere diskussioner med ERMN-medlemmerne i både personlige og online arrangementer for at vurdere behovene og udfordringerne for landkommuner med hensyn til adgang til midler. Især under det 5-ERMN-møde i Évora (Portugal, 14-16-maj 2024) blev det kritiske emne om finansiering af mobilitetsordninger i landdistrikterne diskuteret i dybden ved hjælp af et interaktivt World Café-format. ERMN-medlemmerne havde mulighed for at dele deres opfattelser og erfaringer med finansieringsprogrammer for mobilitet i landdistrikterne samt strategier til at sikre yderligere ressourcer. Diskussionen fokuserede primært på

specifikke EU-finansieringsprogrammer (primært strukturfonde, f.eks. Den Europæiske Fond for Regionaludvikling(EFRU) og Samhørighedsfonden) samt EU's genopretnings- og resiliensfond.²³

SMARTA-NET udviklede også en analyse af tilgængelige europæiske, nationale og regionale finansieringskilder til mobilitet i landdistrikterne⁴, der beskriver programmerne og deres fokusområder. Resultaterne af denne analyse fremhæver en ubalance mellem de forskellige typer finansiering, med et relevant højere antal finansieringsmuligheder på EU-plan og mere begrænsede muligheder for landkommuner og andre interessenter for implementering af mobilitetstjenester og -løsninger på lokalt plan.

Selv når kommuner kan identificere relevante finansieringsmuligheder for mobilitet i landdistrikterne, både på EU-plan og nationalt/regionalt plan, giver adgangen til dem en række udfordringer, der også opstod, som tidligere angivet, under diskussioner med ERMN-medlemmer. De vigtigste resultater af interaktioner med ERMN-medlemmer fremhæver følgende problemer:

Udfordringer i forbindelse med EU-finansiering

- Bred karakter og fragmentering af EU's indkaldelser af forslag (især Horisont Europa, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE-programmer), hvilket gør det vanskeligt at afstemme lokalsamfundets behov med finansieringskriterierne;
- EU-indkaldelser (især Horisont Europa, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE-programmer) søger ofte at fremme ikke-mobilitetsmål - f.eks. brug/udvikling af specifikke teknologier, miljø og klimaændringer, dekarbonisering, lighed osv. Forslagsstillere, hvis fokus er at adressere grundlæggende mobilitetsunderskud i deres område, befinder sig i en alvorlig ulempe i forhold til forslagsstillere, hvis styrke er de ikke-mobilitetsaspekter, som de (hævder at) anvender på mobilitet. De mobilitetsfokuserede forslagsstillere ender med at forsøge at tilpasse deres forslag til en indkaldelseskabelon, der ikke prioriterer mobilitet, og ender uundgåeligt i en svag position.

Udfordringer relateret til national finansiering

- Selvom den indledende finansiering af mobilitetsordninger i landdistrikterne, især deres kapital- eller infrastrukturudgifter, ofte kommer fra regeringsprojekter, er kommunerne nogle gange tvunget til at overtage driftsomkostningerne, hvis projekterne viser sig at være succesfulde;
- National finansiering mangler kontinuitet, hvilket ikke stemmer overens med langsigtet planlægning. Denne inkonsekvens kan udgøre udfordringer for projekter, der kræver vedvarende investeringer over flere år (langsigtede projekter har brug for stabil og forudsigelig finansiering for at sikre en vellykket gennemførelse og for at opnå deres tilsigtede effekt.)

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

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

⁴Resultaterne er opsummeret i SMARTA-NET-rapporten "Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries", (2024)

⁵Connecting Europe-faciliteten, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷Forbindelse mellem aktiviteter til udvikling af landdistriktsøkonomien – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Landdistriktsudviklingsprogrammer finansierer normalt specifikke interventioner i landdistrikter, der ikke er relateret til implementering af mobilitetstjenester og/eller udvikling af transportinfrastruktur (f.eks. den strategiske CAP-plan⁸).

Udfordringer relateret til regional finansiering

- Offentlig transport er et stærkt reguleret område, hvor serviceudbuddet og finansieringstildelingen altid bestemmes af et organ på et højere niveau end landkommunen – normalt regionale eller nationale organer. Disse myndigheder på højere niveau forvalter prioriteter, hvilket efterlader landkommunerne med begrænset indflydelse på beslutningsprocesserne. Selvom de kan indsende serviceanmodninger, har landkommuner sjældent direkte adgang til disse finansieringsstrømme, hvilket skaber en afbrydelse mellem lokale behov og tilgængelige ressourcer;
- Mange regionale finansieringsmuligheder er projektbaserede med strenge tidsbegrænsninger, der prioriterer kortsigtet implementering frem for langsigtet bæredygtighed. Denne manglende kontinuitet underminerer den økonomiske levedygtighed af mobilitetsløsninger, da kommuner ofte kæmper for at opretholde tjenester ud over finansieringsperioden for nye projekter;
- For landdistrikter, der strækker sig over nationale eller regionale grænser, bliver det endnu mere udfordrende at få adgang til regional finansiering. Disse områder skal navigere i fragmenterede forvaltningsstrukturer, hvor ressourcer forvaltes af forskellige myndigheder med forskellige regler, prioriteter og administrative procedurer.

Generelle udfordringer ved adgang til offentlig finansiering

- Lange og komplicerede ansøgningsprocesser er almindelige. Dette kan forværres af usikkerhed om resultaterne, uanset om det drejer sig om succesrate eller tildelt finansiering;
- Mange finansieringsmuligheder for transport og mobilitet er designet med bymæssige kontekster i tankerne, hvilket muligvis ikke kan overføres til landdistrikter;
- Dette er også forbundet med vanskelighederne ved at monetarisere fordele. Det er udfordrende at kvantificere fordelene ved mobilitetsløsninger i landdistrikterne. Værdiforslagene adskiller sig væsentligt fra bymæssige kontekster. For eksempel er den sociale værdi af mobilitet for ældre beboere eller unge i landdistrikter sværere at kvantificere, da det handler om livskvalitet eller evnen til at fortsætte med at bo i området, sammenlignet med standardmålinger, der anvendes i cost-benefit-analyser, såsom rejsetid og omkostningsbesparelser.

Udfordringer relateret til finansiering uden for den offentlige sektor

- Ud over traditionelle finansieringsprogrammer kan det være ret vanskeligt at sikre yderligere ressourcer med inddragelse af den private sektor, udnytte frivillige indsatser, opnå sponsorater, implementere brugergebyrer og søge støtte til demonstrations- eller pilotprojekter i landdistrikter, hvor efterspørgslen

⁸Medlemsstaterne anser muligvis ikke mobilitet i landdistrikterne og/eller relaterede aspekter som nationale prioriteter, hvilket hindrer lokalsamfund eller endda kommuner og amter i at få adgang til midler til mobilitet på trods af det store spektrum af tilgængelige muligheder.

generelt er lavere end i bymæssige kontekster og dermed genererer et lavere profitniveau;

- Landdistrikter lider under manglen på tilgængelige transportører og serviceudbydere. Faktisk gør det lave passagertal det vanskeligt at opretholde transporttjenester økonomisk i disse områder (i nogle lande, f.eks. Italien, finansieres regulerede transporttjenester fra nationale offentlige ressourcer, der er tildelt offentlige transportmyndigheder, og tilskuddene er baseret på kørte kilometer).

Andre udfordringer, som især små byer og landdistrikter står over for, vedrører:

- Mangel på ekspertise og indgående kendskab til det eksisterende panorama af finansieringsmuligheder kombineret med begrænsede menneskelige ressourcer og deraf følgende tidsbegrænsninger. Dette hæmmer potentialet til at forstå de mest passende finansieringsmuligheder, der matcher deres behov, og øger vanskelighederne ved at navigere i de komplicerede og lange ansøgningsprocesser;
- Begrænset opskaleret politisk opbakning: mangel på koordinering mellem forskellige forvaltningsniveauer, konkurrence med store byer, der har flere muligheder og erfaringer med finansieringsforslag;
- Begrænsede muligheder for at søge interne midler til at medfinansiere projektet (selv i konceptfasen); mangel på specifikke færdigheder til at udarbejde en langsigtet planlægningsstrategi for at indramme investeringsbehovene.

For at støtte og retfærdiggøre finansieringsprogrammer og planer for mobilitetsprojekter i landdistrikterne er det vigtigt for politikere og beslutningstagere – herunder regionale og nationale myndigheder – at vedtage specifikke nøglepræstationsindikatorer (KPI'er), der er skræddersyet til de unikke udfordringer og behov i landdistrikterne.

Målrettede KPI'er giver en klar ramme for at vurdere huller i mobilitet i landdistrikterne og identificere, hvor der er mest behov for investeringer. Huller kan være i den rumlige dækning af mobilitetstjenester, de tidspunkter, hvor de er tilgængelige, eller i hvordan tjenester forbinder. Eksempler på disse skræddersyede KPI'er er angivet i tabel 1.

Tabel 1 Eksempler på skræddersyede KPI'er til vurdering af huller i mobilitet i landdistrikter

Nøgletal	Beskrivelse
Adgang til terminaler og stoppesteder	Måling af rejsetid og tilgængelige muligheder for beboere til at nå transitstoppesteder fra hjemmet eller arbejdet
Kvalitet og tilgængelighed af offentlig transport	Evaluering af antallet og nærheden af stationer eller stoppesteder, servicehyppighed, daglig rutetilgængelighed og punktlighed
Servicetilgængelighed*	Sikre at beboerne har rimelig adgang til essentielle tjenester såsom hospitaler, skoler, supermarkeder, posthuse, banker og kulturinstitutioner
Adgang til essentielle tjenester	Vurdering af hvor let tjenester kan nås med offentlig transport eller bil, inklusive rejsetid og behov for skift mellem transportformer
Multimodale transportmuligheder	Overvågning af tilgængeligheden af integrerede transportformer for at understøtte en bred vifte af rejsebehov
Tilgængelighed af skolebuskørsel	Overvågning af tilstedeværelsen af dedikerede transportmuligheder for studerende

**Det er værd at fremhæve forskellen mellem at måle "tilgængelighed" i form af(a) eksistensen af tjenester eller faciliteter i det generelle område; og(b) målgruppernes evne til at få adgang til tjenesterne i de perioder, hvor tjenesterne er tilgængelige, under hensyntagen til aktivitetsvarigheden og uden bil, hvor det er relevant for den pågældende målgruppekategori. For eksempel er ambulante sundhedsydelser, beskæftigelsesstøtte og postkontor/bank typisk af kort varighed, efter aftale med tidspunkt fastsat af serviceudbyderen. En mobilitetstjeneste kun i pendlertider er ikke til nogen nytte for denne store del af befolkningen.*

Disse KPI'er vil hjælpe med præcist at evaluere behovene for mobilitet i landdistrikterne og dermed vejlede tildelingen af midler og udviklingen af programmer, der specifikt sigter mod at forbedre transportinfrastruktur og tilgængelighed i landdistrikterne.

2. MULIGGØRENDE FAKTORER FOR ADGANG TIL FINANSIERING

Effektiv adgang til finansiering af mobilitetsprojekter i landdistrikterne afhænger af en række centrale muliggørende faktorer. Baseret på erfaringerne fra ERMN-møderne og især diskussionen i Évora, Portugal, under ERMN's personlige møde den 15. maj 2024, kan disse grupperes i fire typer: **Samarbejde**, **Planlægning**, **Engagement** og **Støtte**. Sammen skaber disse elementer et støttende fundament, der styrker landdistriktsamfundenes evne til at opnå og opretholde finansiering til bæredygtige mobilitetsløsninger.

1. Samarbejde

Samarbejdsaftaler mellem kommuner, offentlige myndigheder, private enheder og lokalsamfund (herunder Lokale Aktionsgrupper) er afgørende for at styrke finansieringsansøgninger og opretholde projekter over tid. Gennem samarbejde kan partnere dele ansvar, samle ressourcer og udnytte hinandens styrker til effektivt at imødekomme de specifikke mobilitetsbehov i landdistrikterne. Ved at arbejde sammen kan disse grupper sikre yderligere ressourcer og sikre, at mobilitetsløsninger i landdistrikterne er levedygtige og bæredygtige ud over den indledende finansiering.

2. Planlægning

Vellykkede finansieringsansøgninger kræver veldefinerede, handlingsorienterede mål understøttet af detaljeret planlægning. Ved at etablere klare operationelle procedurer og foretage grundige omkostningsvurderinger kan ansøgere bestemme de fulde økonomiske krav til de foreslåede mobilitetsløsninger. En omfattende tilgang til planlægning hjælper med at tilpasse projekter til bredere strategiske mål, både på lokalt og regionalt niveau. Et holistisk perspektiv gør det muligt for ansøgere at designe projekter, der effektivt adresserer sammenkoblede mobilitetsproblemer, og som præsenterer løsninger, der både er bæredygtige og skalerbare over tid.

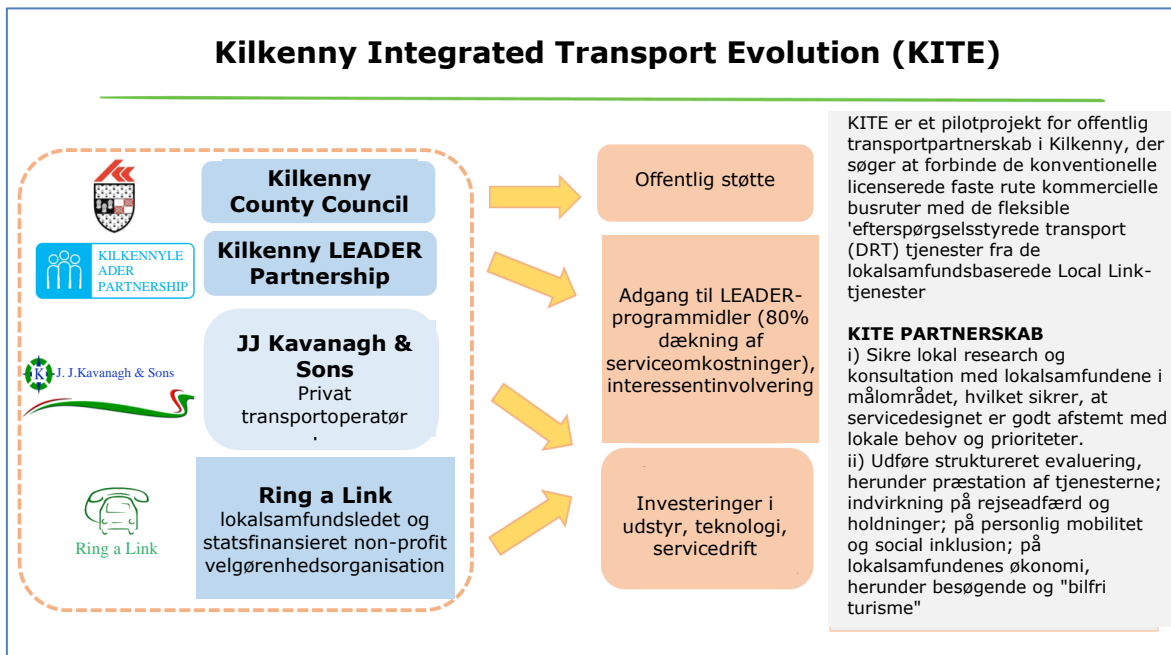
3. Engagement

Lokalsamfundenes engagement er afgørende for succes og lang levetid for mobilitetsinitiativer i landdistrikterne. Når lokalsamfund og virksomheder er aktivt involveret, kan mobilitetsprojekter i landdistrikterne fremme en følelse af ejerskab. Dette sikrer, at de foreslåede løsninger virkelig imødekommer beboernes behov. At anvende en multi-stakeholder-tilgang opmuntrer til deltagelse fra forskellige grupper og fremmer samarbejde mellem nøgleinteressenter.

4. Støtte

Politisk støtte fra regionale, nationale og europæiske myndigheder er uvurderlig for finansiering af mobilitet i landdistrikterne. Sådan støtte kommer ofte gennem deling af viden, data og bedste praksis for mobilitetsløsninger i landdistrikterne.

Figur 3 Højdepunkter fra KITE-partnerskabsinitiativet i Kilkenny, Irland



Styrker, aktiver og værktøjer i landdistriktsamfund

Landdistrikter besidder unikke styrker, der i høj grad kan forbedre mobilitetsprojekters succes. En dyb forståelse af lokale behov gør det muligt for landdistriktsamfund at udvikle målrettede løsninger, der effektivt adresserer specifikke mobilitetsudfordringer. Landdistrikter udviser også bemærkelsesværdig fleksibilitet i at finde finansiering og finder ofte kreative måder at blande offentlige og private ressourcer for at støtte initiativer. Derudover forstærker den stærke forbindelse mellem mobilitet og samfundsudvikling projekternes sociale effekt, hvilket gør dem mere relevante og bæredygtige i den lokale kontekst. Figur 6 viser, hvordan forskellige interessenter samarbejdede i Kilkenny, Irland. Frivilligt arbejde er en anden nøglestyrke, hvor lokale beboere ofte træder til for at støtte og vedligeholde mobilitetstjenester, hvilket fremmer en stærk følelse af ejerskab, f.eks. BürgerBus i Kusel County, Tyskland, vist i figur 4. Desuden giver høje niveauer af social samhørighed og delt landdistriktsidentitet et solidt fundament for lokalsamfundsbaseerede eller delte mobilitetsmuligheder.

Figur 4 BürgerBus efterspørgselsstyret transport i Oberes Glantal, Tyskland.

Kilde: BürgerBus Oberes Glantal



3. FINANSIELLE RAMMER FOR DELTE MOBILITETSTJENESTER I LANDDISTRIKTERNE

I udviklingen af mobilitetsløsninger i landdistrikter kan de finansielle rammer typisk opdeles i tre hovedkategorier:

- **Kommercielle tjenester** opererer med en økonomisk bæredygtig model, hvor indtægter fra brugergebyrer, sponsorater og andre indtægtskilder er tilstrækkelige til at dække omkostningerne, hvilket ofte giver mulighed for rentabilitet. I landdistrikter kan kommercielle tjenester ofte være afhængige af yderligere indtægtsstrømme eller offentlig-private partnerskaber for at bygge bro over kløften, selvom de ikke formelt er klassificeret som 'subsidiert'.
- **Subsidierte tjenester** har derimod højere driftsomkostninger, end deres indtægter kan dække; de er afhængige af eksterne subsidier til at bygge bro over denne kløft, hvilket sikrer, at de kan fortsætte med at give adgang til mobilitet i landdistrikterne. Disse tjenester er underlagt EU-regler og nationale udbudspolitikker.
- **Frivilligt baserede tjenester** udnytter lokalsamfundets engagement til at holde omkostningerne nede, hvor frivillige ofte udfylder roller som chauffører eller administrativt personale. Dette frivillige engagement reducerer lønudgifter, hvilket bringer de samlede omkostninger tættere på eller undertiden endda under de genererede indtægter. Dette kan gøre sådanne tjenester mere økonomisk rentable og bæredygtige for landdistrikterne.

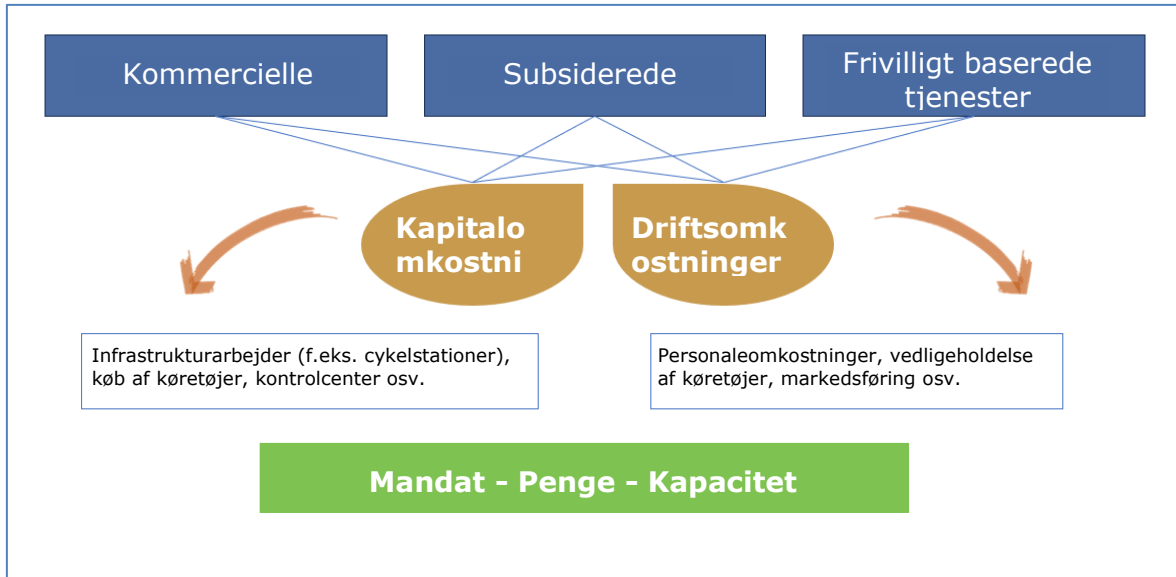
Med udgangspunkt i forskellene mellem disse tre finansielle rammer er det vigtigt at skelne mellem, hvordan kapital- og driftsomkostninger håndteres inden for hver model. *Kommercielle tjenester* bærer typisk det fulde ansvar for både kapitalinvesteringer og driftsudgifter; transportørerne leverer deres egne flåder til at understøtte deres tjenester. *Subsidierte tjenester*, selvom de fungerer på samme måde, kræver offentlige tilskud til at dække centrale driftsomkostninger, såsom arbejdskraft, brændstof, vedligeholdelse af køretøjer osv.; og/eller til at dække finansieringsomkostninger for køretøjer. I nogle tilfælde kan forvaltningsmyndigheder finansiere og eje flåden, hvilket giver mulighed for delt brug på tværs af tjenester. I nogle lande foretrækkes kommercielle tjenester og har betydelig frihed. I andre lande skal kommercielle tjenester passe ind i den overordnede plan og ikke 'forstyrre' de subsidierte tjenester. Endelig formår frivilligt baserede tjenester ofte at minimere både kapital- og driftsomkostninger, da frivillige ofte udfører kørsels- og backoffice-funktioner - og i nogle tilfælde stiller deres egne køretøjer til rådighed (til bilbaserede tjenester). Dette muliggør en omkostningseffektiv samkørselsmodel, der er særligt velegnet til landdistrikter.

Uanset hvilken finansiel ramme der er på plads eller planlægges at blive adresseret, er der altid spørgsmålet om Mandat – Penge – Kapacitet:

- **Mandat:** hvem har det juridiske mandat og den organisatoriske og menneskelige ressourcekapacitet til at handle inden for landdistriktsmobilitet?
- **Penge:** hvem ejer de økonomiske ressourcer, der er nødvendige for at drive en mobilitetstjeneste?
- **Kapacitet:** hvem har den institutionelle og operationelle og tekniske kapacitet til at styre en mobilitetstjeneste i landdistrikterne?

Figur 5 Finansielle rammer for mobilitetsløsninger

Kilde: SMARTA-NET



Figur 6 Finansielle rammer for DRT'er i Medio Tejo, Portugal

Læring fra praksis: Finansiell levedygtighed af DRT-tjenester i Medio Tejo-regionen, Portugal

De efterspørgselsstyrede transporttjenester (DRT), der er implementeret i forskellige kommuner i Medio Tejo-regionen i Portugal, har et offentligt mandat. De administreres af CIMT - *Comunidade Intermunicipal Medio Tejo*, som designer dem i overensstemmelse med de behov, der er udtrykt af de lokale kommuner. Lokale myndigheder er ansvarlige for at indgå kontrakt med taxioperatører for at drive tjenesterne.



Tjenesternes økonomiske levedygtighed er garanteret af:

- Lokale midler fra kommunerne
- Nationale midler:
 - o Fundo Ambiental, et nationalt program, der finansierer reduktionen af priser på offentlig transport landsdækkende
 - o PART, et program til at støtte prisreduktion i offentlig transport
 - o PROTRansP, et program til at støtte fortætning og styrkelse af den offentlige transport
- Tariffindtægter dækker omkring 16% af omkostningerne ved driften af tjenesterne
- Aftale med taxaselskaber, der giver en service af høj kvalitet med reducerede driftsomkostninger

Denne blandede formel muliggjorde udvidelsen af tjenesterne fra den første pilot implementering i 2012 og har garanteret positive tendenser i brugerantal og succesfulde implementeringer i forskellige regioner som Coimbra og Médio Tejo⁹

Delte mobilitetsløsninger i landdistrikter kan anvende en række forskellige organisatoriske strukturer for at imødekomme forskellige driftsmæssige behov. Drift af en mobilitetstjeneste omfatter flere væsentlige opgaver, herunder kundeservice, køretøjslogistik og omfordeling, it-support og vedligeholdelse af digitale platforme.

Disse opgaver kan styres gennem forskellige organisatoriske rammer, som illustreret i figur 7. Mulighederne spænder fra outsourcing til en ekstern virksomhed, tildeling af ansvar til et internt kommunalt selskab, implementering af lokalsamfundsbase

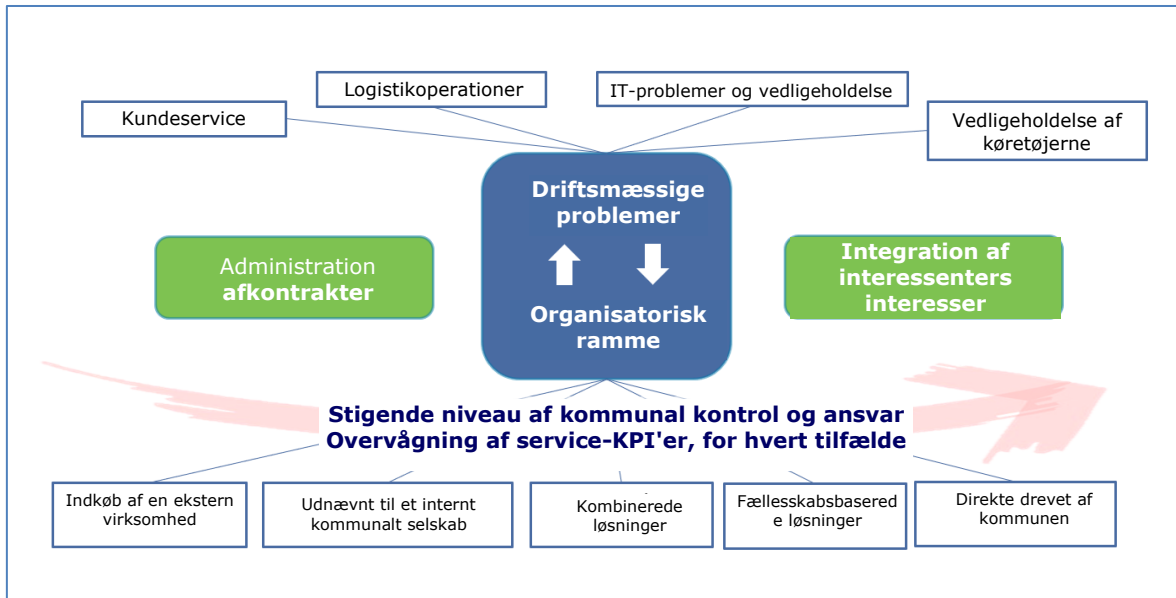
⁹Yderligere oplysninger findes i præsentationen "Finansieringsmekanismer og muligheder for mobilitetsløsninger i landdistrikterne i Portugal" (2024), tilgængelig på https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

løsninger eller at tjenesten drives direkte af kommunen, hvor den lokale myndigheds ansvarsniveau stiger på tværs af disse muligheder¹⁰.

Inden for samme kommune kan forskellige typer mobilitetstjenester kontraheres og finansieres på forskellige måder. Derudover er effektiv kontraktstyring og afstemning af interessenternes interesser og behov afgørende for succes.

Figur 7 Håndtering af organisatoriske og operationelle spørgsmål

Kilde: SMARTA-NET



Figur 8 Sopotniki dør-til-dør-service i Slovenien

Læring fra praksis: Sopotniki dør-til-dør-service

Dør-til-dør transporttjenesten Sopotniki¹¹ opererer i 16 kommuner og derudover i Slovenien og fungerer som et godt eksempel på en effektiv organisatorisk og operationel struktur. Sopotniki tilbyder gratis mobilitetstjenester til ældre baseret på en solidaritetsmodel, der bruger frivillige (for det meste pensionister) som chauffører. Tjenesten har oplevet stor succes siden starten i 2017, hvor antallet af brugere er steget fra de oprindelige 312 til mere end 5.300 i 2022. Denne succes skyldes for det meste de etablerede offentlige/private og private/private partnerskaber, der opretholder tjenestens forretningsmodel, og det tætte samarbejde mellem de involverede kommuner. Faktisk drives tjenesten af Sopotniki NGO-instituttet og modtager støtte fra kommuner og andre private og offentlige sponsorer. Den har et dedikeret team med 19 fuldtidsansatte til koordinering af lokale grupper og overordnet koordinering (4 ansat af Sopotniki Instituttet, 13 ansat af projektpartnere – kommuner, Røde Kors, socialcentre osv.) og et omfattende netværk af 263 frivillige chauffører.

De primære finansieringskilder er:

- donationer fra brugere, private virksomheder og sponsorater, der repræsenterer omkring 5% af finansieringskilderne;
- offentlige midler (tilskud fra kommuner), der repræsenterer omkring 75 % af finansieringskilderne;
- indtægter, der repræsenterer omkring 20 % af finansieringskilderne, og som geninvesteres i organisationen for yderligere at støtte og udvide tjenesterne



¹⁰Detaljer om forskellige operationelle og organisatoriske rammer og finansielle krav til delte mobilitetsløsninger i landdistrikter er blevet rapporteret i to specifikke SMARTA-NET-rapporter: SMARTA-NET-vejledningen om delte mobilitetsløsninger i landdistrikter, 2024, og SMARTA-NET-kataloget over delte mobilitetsløsninger i landdistrikter.

¹¹ <https://www.sopotniki.org/home/>

4. FASER FINANSIERINGS- OG ØKONOMISTRATEGIER

Begrænset sektorkendskab og erfaring med at sikre finansiering til mobilitetstjenester i landdistrikterne kan være betydelige hindringer for landdistriktsamfund. De kan have tidligere erfaring med at opnå finansiering til projekter i andre sektorer, men mobilitetsdomænet kan være nyt for dem. For at hjælpe med at navigere i mobilitetsdomænet i landdistrikterne har SMARTA-NET-projektet udviklet en trinvis tilgang. De 10 trin er designet til at vejlede landkommuner og praktikere i at forstå, forberede og indsende robuste finansieringsforslag, herunder finansieringsstrategi, til mobilitetsprojekter og til at opretholde måltjenester over tid. Dette er vist i figur 9.

Figur 9 Trinvis tilgang til finansierings - og økonomistrategier for mobilitet i landdistrikterne

Kilde: SMARTA-NET



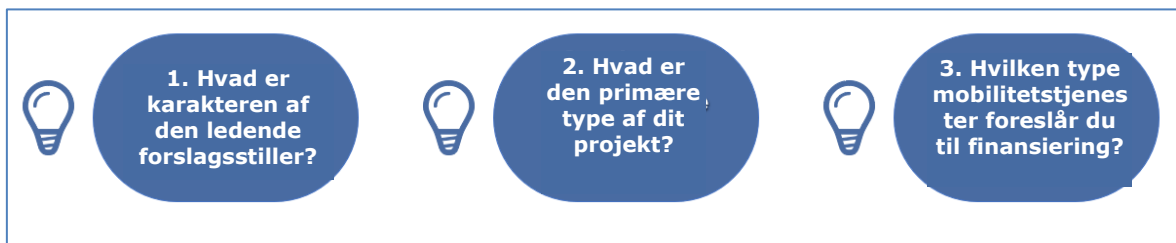
Hvert kapitel bygger på nøgleelementer, der er nødvendige for at udarbejde en stærk projektplan - fra at identificere udfordringer og aktiver i landdistrikterne til at vurdere praktiske finansielle rammer og til at definere væsentlige projektkomponenter. Denne strukturerede tilgang vil hjælpe lokale myndigheder med at navigere i komplekse finansieringslandskaber, klart vurdere finansielle behov og udvikle overbevisende forslag, der adresserer lovgivningsmæssige og markedsforhold, der er unikke for mobilitet i landdistrikterne.

5. DEFINITION AF PROJEKTETS NØGLEELEMENTER

Grundlaget for et vellykket finansieringsforslag begynder med en klar og detaljeret definition af projektets kerneaspekter. Det er vigtigt at identificere den ledende forslagsstiller for at etablere troværdighed og bestemme kriterierne for støtteberettigelse til finansieringsmuligheder. Det er lige vigtigt at formulere projektets primære type, geografiske omfang og modenhedsniveau, hvilket sikrer overensstemmelse med finansieringsprioriteter og program mål. Endelig giver definitionen af den specifikke type mobilitetstjenester, der er målrettet til finansiering, mulighed for et præcist fokus på at imødekomme lokale behov, samtidig med at potentielle finansieringskilders kriterier opfyldes.

Figur 10 Definition af projektets nøgleelementer – Trin 1-3

Kilde: SMARTA-NET



Trin 1: Hvad er karakteren af den ledende forslagsstiller

Karakteren af den ledende forslagsstiller kan påvirke aspekter såsom bemyndigelse til at handle, troværdighed, berettigelse til specifikke finansieringsprogrammer/kilder, evne til at opnå tilladelser og økonomisk historik. Det kan dog også medføre nogle begrænsninger. Disse omfatter den hastighed, hvormed tingene kan bevæge sig, herunder interne godkendelser, indkøb og andre processer, der skal følges, niveauet af fleksibilitet og *ad hoc*-tilpasning. Disse er ud over forslagsstillerens evne til at udvikle et godt forslag og kapaciteten til at implementere det med succes, når/hvis finansiering sikres.

Det er her partnerskab og samarbejde kommer ind i billedet for at udvide kapaciteterne ud over, hvad den ledende forslagsstiller har, hvis den handler alene. Mobilitetsprojekter og -initiativer i landdistrikterne kan faktisk foreslås af forskellige ledere, hver med deres egne unikke behov og mål. Enkeltstående mobilitetsprojekter i landdistrikterne kan have begrænset effekt, hvorimod de, når de udvikles i partnerskaber, kan føre til mere substantielle resultater.

Tabel 2 opsummerer handlingspotentialer for hver type hovedforslagsstiller og fremhæver specifikke behov, muligheder og mål. Tabellen viser de "potentielle begrænsninger" for hver type hovedforslagsstiller, især hvis de handler alene. "Begrænsningerne" hjælper med at identificere, hvorfor hovedforslagsstilleren kan drage fordel af partnerskaber.

Tabel 2 Potentiel, mål, begrænsninger og partnerskab for målrettede hovedforslagsstillere

Kilde:SMARTA-NET

	Handlingspotentiale	Målmål	Potentielle begrænsninger	Partnerskabsmuligheder
Landkommuner	Organiser, medfinansier og implementer lokale transportløsninger. De kan effektivt styre infrastrukturforbedringer og samarbejde med andre enheder for at sikre levering af serviceydelser.	Forbedr lokale mobilitetstjenester, opgrader infrastruktur (f.eks. offentlige rum, transportknudepunkter) og samarbejd med eksterne enheder for at imødekomme beboernes behov.	Mandat begrænset til deres specifikke område. Få/ingen medarbejdere til at udvikle projekter eller implementere dem i praksis. Begrænset budget til nye/udvidede projekter. Ingen direkte midler til at implementere nogle mobilitetstjenester.	Samarbejd med NGO'er, transportører, regionale myndigheder og endda kommercielle enheder for at samle ressourcer, fællesudvikle løsninger og foretage fælles vurderinger af behovene for mobilitet i landdistrikterne.
Transport operatører/ myndigheder	Vær proaktivt engageret i drift og udvidelse af transportnetværk, og sørg for tilgængelighed og lighed i mobilitetsservices i landdistrikterne.	Udvid den territoriale transportdækning, adressér nuværende huller, samtidig med at det sikres, at tjenesterne er bæredygtige og skalerbare.	Begrænset fleksibilitet for nye mobilitetsinitiativer. Rigide rammer hæmmer innovation. Begrænsede ressourcer at investere. Vanskeligheder med at koordinere med andre sektorer eller interessenter.	Samarbejd med kommuner, regionale myndigheder og andre operatører om udvidelse af tjenester, integration af teknologi og sikring af lovgivningsmæssig og økonomisk støtte.
NGO'er / Samfundsgrupper	Advokér for inklusive og retfærdige transportløsninger i landdistrikterne. De kan repræsentere mobilitetsbehovene hos underbetjente befolkningsgrupper og adressere huller i den offentlige service.	Sørg for, at landdistrikternes transportløsninger opfylder lokalsamfundets behov, er inkluderende og giver alle beboere tilstrækkelig adgang til tjenester. Advoker for politiske ændringer og engager dig aktivt i fælles skabelse af tjenester.	Utilstrækkelige midler til store eller langsigtede projekter. Begrænset ekspertise i udvikling og drift af mobilitetstjenester. Afhængighed af frivillige, hvilket påvirker kontinuitet og pålidelighed. Mangel på formel myndighed til at styre mobilitetsprojekter.	Samarbejd med lokale myndigheder, transportmyndigheder eller kommercielle enheder for at udvikle transportløsninger i fællesskab, såsom frivilligt drevne tjenester eller delemobilitetsordninger. Hjælp med at mobilisere finansiering.
Turistorganisationer	Turistorganisationer kan arbejde for at fremme bæredygtige mobilitetsmuligheder for besøgende i landdistrikter, hvilket reducerer miljøpåvirkningen og samtidig forbedrer de	Sørg for, at landdistrikt turisme understøtter miljømæssig bæredygtighed ved at tilbyde besøgende adgang til miljøvenlige transportmulig	Sæsonbestemt fokus kan føre til inkonsekvent efterspørgsel. Mangel på ekspertise inden for transportplanlægning. Begrænset adgang til finansiering af transport.	Samarbejd med transportører, lokale myndigheder og andre enheder (f.eks. overnatningssteder) for at tilbyde integrerede transporttjenester, der forbedrer bæredygtighed og reducerer rejsernes CO2-aftryk.

	besøgendes oplevelser.	heder som f.eks. e-busser, delecycler eller elbiler.	Begrænset evne til at koordinere med bredere samfundsbehov.	
Kommercielle enheder	Støt mobilitet i landdistrikterne ved at medfinansiere og fremme løsninger, der øger adgangen til landdistrikterne, ofte ved at integrere grøn energi og mobilitetsteknologier for at nå bæredygtigheds mål	Øg adgangen til landdistrikter for medarbejdere, kunder og målgrupper. Fremme mobilitetsløsninger, der stemmer overens med deres bæredygtigheds mål og forbedrer den operationelle effektivitet.	Mobilitetsservices er ikke deres kerneforretning. Finansielle risici forbundet med investering i ikke-kerneaktiviteter. Mangel på direkte indflydelse på transportregler eller politikudformning. Ofte rettet mod specifikke kundesegmenter.	Partnerskaber med kommuner og transportører for at implementere nødvendig infrastruktur (f.eks. ladestander til elbiler) og sikre udviklingen af medfinansierede transportløsninger i landdistrikterne.

Figur 11 Samfundsbase ret bildeling i landdistriktsamfundet Villerouge-Termenès

Læring fra praksis: Fællesskabsbase ret bildeling i et landdistriktsamfund

Elbilsdelingsprojektet i Villerouge-Termenès er et godt eksempel på et lokalsamfundsdrevet initiativ, der adresserer udfordringer med mobilitet i landdistrikter. Med lange afstande til vigtige tjenester og begrænset offentlig transport forbedrer projektet adgangen for beboere ved at tilbyde et elektrisk køretøj til korte ture inden for en radius på 40 til 80 km, hvilket letter besøg til købmandsforretninger, sundhedsfaciliteter og mere. Derudover tjener køretøjet turister og fremmer udforskning af nærliggende attraktioner i Cathar-landet. Tjenesten har set betydelig deltagelse, med næsten en



Foto: Villerouge-Termenès kommune

tredjedel af landsbyens 150 indbyggere involveret, hvilket fremmer samfundsinteraktion gennem organiserede diskussioner. Ved at støtte rådusteams i at fremme grøn mobilitet opfylder initiativet transportbehov til en overkommelig pris på 6 € pr. Halv dag, samtidig med at det tilskynder til adoption af elbiler. Projektet forbedrer forbindelsen med nabolande, støtter lokal turisme og skaber sociale interaktioner gennem samkørsel. Den samlede investering for dette projekt beløb sig til € 177.656. Finansiering blev sikret fra forskellige kilder.

Anskaffelse og installation af fotovoltaisk carport og ladestander		Køb og administration af elbiler (inklusive online ansøgning og hjemmeside i 3 år)	
National Regering	€ 61,000	EUF-Landdistriktsprogram	€ 29,667
Aude Amt	€ 26,600	Aude Amt	€ 2,524
SYADEN Energiudbydere	€ 10,500	Region	€ 4,040
Kommune	€ 32,200	Kommune	€ 10,123
Omkostningerne for landsbyen er € 1.000 om året for at sikre denne tjenestes funktion (betaling af onlineplatformen, rengøring, brugerhjælp...)			

Trin 2 : Hvad er den primære type af dit projekt ?

Når man implementerer et nyt transportinitiativ, er det vigtigt at definere projektets primære fokus klart. Dette vil give en tidlig indikation af omfanget, blandingen og varigheden af finansieringsbehovet; af de sandsynlige målgrupper og potentielle modtagere; og af de ressourcer/faciliteter og potentielle partnerskaber, der ville være bedst egnet til projektet.

At have et klart defineret fokus hjælper med at sætte klare mål, allokere ressourcer og engagere de relevante interessenter. Dette vil til gengæld hjælpe potentielle finansieringskilder med at forstå essensen af forslaget; at give en tidlig indikation af, hvilke aspekter de måske eller måske ikke er villige til at finansiere; og måske at rådgive om, hvordan forslaget kan tilpasses for bedre at stemme overens med deres finansieringskriterier.

Nedenfor er fire nøgletyper (ikke-udtømmende liste) af mobilitetsprojekter og overvejelser. Disse eksempler kan hjælpe med at afklare, hvordan du kan strømline din projektidé.

Table 3 Nøgletyper af mobilitetsprojekter i landdistrikter

Kilde: SMARTA-NET

Type A: Generel mobilitetsservice for et område	
Mål	Forbedr transportadgangen til et specifikt geografisk område.
Omfang	Et generelt mobilitetsprojekt kan fokusere på forskellige aspekter, såsom forbedring af offentlig transport, introduktion af behovsstyret transport, forbedring af cykel – og fodgængerinfrastruktur og reduktion af bilafhængighed for at øge tilgængeligheden for beboere, pendlere og turister.
Projektstruktur	Et område-dækkende generelt mobilitetsprojekt vil i sagens natur have en bred geografisk rækkevidde, bestå af flere tjenester og kan bestå af flere transportformer. Dette risikerer et tab af fokus og udfordringer med at balancere kravene fra de forskellige elementer. Et sådant projekt vil sandsynligvis involvere flere interessenter, flere parallelle implementeringer og potentielt forskellige finansieringskilder/blandinger for hver af tjenestetyperne. Det vil derfor kræve stærkt lederskab og effektiv koordinering.
Nøgleanbefalinger	<ul style="list-style-type: none"> • Projektgrundlag: Tilpas projektet til lokale mobilitetsplaner og -politikker for at øge troværdigheden og opnå støtte. • Målgrupper: Identificér klart de primære mobilitetsbehov og kortlæg dem til specifikke servicetyper for at hjælpe med udviklingen af business casen. • Integration: Sørg for gnidningsløs institutionel, organisatorisk og økonomisk integration med eksisterende offentlige transportnetværk. • Bæredygtighed: integrer bæredygtige transportformer som lav-emissionskøretøjer, elbuser eller elcykelsystemer, især i følsomme områder. • Langsigtet Planlægning: Fokus på fremtidig vækst og udvikling, forudse ændringer i serviceefterspørgsel og mobilitetsbehov.
Type B: Mobilitetsservice til en specifik destination	
Mål	Tilvejebring pålidelige og bekvemme transportmuligheder til og fra en specifik destination på landet, såsom en landsby, en turistattraktion eller et lokalt servicecenter.
Omfang	Forbedr tilgængeligheden for beboere og besøgende ved at forbinde den landlige destination til vigtige transportforbindelser

	og knudepunkter, såsom nærliggende byer, stoppesteder for offentlig transport eller togstationer.
Projektstruktur	Strukturen er typisk mere lokaliseret sammenlignet med områdebredde initiativer og involverer ofte færre, men mere fokuserede tjenester. Projektet kan være afhængig af målrettede transportløsninger såsom shuttlebusser eller fleksible on-demand-tjenester, der er tæt koordineret med regionale offentlige transportsystemer, som forbinder brugere med større transitknudepunkter. Denne tilgang reducerer kompleksiteten, men kan stadig involvere flere partnere, herunder lokale myndigheder, transportudbydere og lokale virksomheder. Finansiering kan komme fra en blanding af offentlige og private kilder, især hvis tjenesten understøtter lokale virksomheder eller fremmer turisme, og kræver effektiv koordinering for at sikre tjenestens tilpasningsevne til sæsonudsving.
Nøgleanbefalinger	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerskaber: Samarbejd med lokale virksomheder om samfinansiering og fælles markedsføring for at sænke omkostningerne. • Lav Befolkningstæthed & Territoriale Udfordringer: Design fleksible, omkostningseffektive tjenester (f.eks. on-demand eller samkørsel); Planlæg for længere afstande og vanskeligt terræn. • Lokal Inddragelse: Tilpas tjenester til lokalsamfundets behov og tidsplaner. • Bæredygtighed: Brug miljøvenlige muligheder som elbiler, hvor det er muligt.
Type C: Udviklings-/aktivitetsprojekt, der kræver et mobilitetselement	
Mål	Integrer transportløsninger i udviklingen af ny infrastruktur eller aktiviteter i landdistrikterne, såsom et boligprojekt, et landbrugscenter eller et medborgerhus.
Omfang	I landdistrikter skal mobilitetsbehov overvejes som en del af bredere udviklingsplaner. Dette indebærer at sikre, at ethvert nyt projekt – uanset om det er en boligudvikling, et erhvervskvarter eller et fritidsanlæg – inkluderer en gennemtænkt transportkomponent. Målet er at skabe tilgængelige, effektive forbindelser til den bredere region, hvilket bidrager til at mindske isolation i landdistrikterne og sætter udviklingen i stand til at trives ved at sikre, at folk nemt kan komme til og fra stedet uden at blive tvunget til at bruge deres bil.
Projektstruktur	Mobilitetskomponenter i udviklingsprojekter er typisk integreret i den bredere projektramme, hvilket kræver tilpasning til de overordnede mål og tidslinjer for det primære initiativ. Transportelementet bør udformes, så det supplerer og forbedrer tilgængeligheden af udviklingen og sikrer forbindelse med nærliggende bebyggelser og transportnetværk. Dette kan involvere ny infrastruktur, såsom pendulkørsel, cykelstier eller fodgængervenlige design, samt partnerskaber med offentlige transportudbydere. Et stærkt fokus på samarbejde mellem interessenter er afgørende, da projektet ofte vil involvere udviklere, lokale myndigheder og slutbrugere. Finansiering kan komme fra blandede kilder, herunder offentlige tilskud, private investeringer eller bidrag fra selve udviklingsprojektet.
Nøgleanbefalinger	<ul style="list-style-type: none"> • Begrænset eksisterende infrastruktur: Landdistrikter mangler ofte offentlig transport, så transportløsninger skal udfylde dette hul. Mulighederne kan omfatte etablering af en ny busrute, transport efter behov eller delte fællesskabskøretøjer.

	<ul style="list-style-type: none"> • Integration med omkringliggende områder: Sørg for, at udviklingen forbinder til vigtige tjenester såsom sundhedspleje, uddannelse og beskæftigelsescentre i nærliggende byer. • Involvering af interessenter: Arbejd tæt sammen med lokale beboere, kommuner og virksomheder for at tilpasse mobilitetsløsningen til lokalsamfundets behov og lokale forhold.
Type D: Niche-kommerciel mobilitet (f.eks. delebiler)	
Mål	Tilbyd specialiserede transporttjenester designet til at imødekomme specifikke kommercielle eller samfundsmæssige behov i landdistrikter.
Omfang	I landdistrikter fokuserer nichemobilitetstjenester ofte på at adressere unikke huller i transport for bestemte brugergrupper eller aktiviteter. Disse kan omfatte samkørsel for lokalsamfund med begrænset adgang til køretøjer eller landbrugstjenester, der hjælper lokale landmænd med at flytte produkter til markeder. Givet den spredte befolkning og lange afstande i landdistrikter skal disse tjenester være omkostningseffektive og skræddersyet til specifikke behov, hvilket sikrer, at de er både praktiske og økonomisk levedygtige.
Projektstruktur	Niche mobilitetsprojekter er struktureret omkring målrettede, småskalerede tjenester, der er skræddersyet til specifikke brugerbehov eller aktiviteter. Disse projekter involverer ofte færre interessenter, hvor en enkelt operatør eller et kooperativ administrerer tjenesten. Afhængigt af konteksten kan de være baseret på lokalsamfundsstyrede modeller, partnerskaber med lokale virksomheder eller offentlig-private samarbejder. I betragtning af deres specialiserede karakter kræver disse projekter en klar identifikation af brugergrupper og efterspørgsel med fleksible servicemodeller, der kan tilpasses ændringer. Finansiering kommer typisk fra en blanding af lokalsamfundsbidrag, lokale tilskud og private investeringer. For at forblive bæredygtige bør projektstrukturen omfatte en robust forretningsplan med fokus på omkostningseffektivitet, skalerbarhed og servicetilpasningsevne.
Nøgleanbefalinger	<ul style="list-style-type: none"> • Håndtering af udfordringer i landdistrikterne: Identificér specifikke mobilitetsudfordringer i landdistrikterne, såsom lavfrekvent offentlig transport eller mangel på private køretøjer, og design løsninger, der er skræddersyet til den lokale kontekst. • Lokale løsninger: Involver lokale virksomheder, overnatningssteder, faciliteter og lokalsamfund i at skabe og administrere tjenesten. For eksempel kan samkørsel eller samkørselstjenester udvikles og vedligeholdes af lokale interessenter. • Teknologi og tilgængelighed: Udnyt teknologi som mobilapps til at koordinere samkørsel, men overvej også begrænsninger i digital bredbåndsdækning. Sørg for, at tjenester er tilgængelige for ældre befolkningsgrupper eller dem uden digital adgang. • Skalerbarhed: Start småt og skaler efterhånden som efterspørgslen vokser, og hold driftsomkostningerne nede med fleksible modeller med delt brug.

Figur 12 VysoMarch-projektet på tværs af grænsen mellem Østrig og Slovakiet

Læring fra praksis: VysoMarch-projektet på tværs af grænsen mellem Østrig og Slovakiet

Hovedformålet med VysoMarch-projektet er at fremme bæredygtig og miljøvenlig mobilitet og at styrke det grænseoverskridende netværk mellem Østrig og Slovakiet. Den nye fodgænger- og cykelbro over floden Morava skal skabe en attraktiv og sikker forbindelse til den daglige cykeltrafik og samtidig sikre økologisk bæredygtighed.

Projektets omfang inkluderer:

i) Konstruktion af hængebroen (273 meter lang, 4 meter bred) for at forbinde cykel- og gangstierne mellem den slovakiske kommune Hochstetten og den østrigske kommune Marchegg;

ii) Ledsagende foranstaltninger til støtte for bæredygtig mobilitet, såsom en separat cykelsti for større sikkerhed, en hurtig forbindelse til Marchegg togstation, aflåselige cykelbokse, cykeltrafiktællere og et grænseoverskridende skiltningsystem;

iii) Naturbeskyttelses- og fugle beskyttelsesforanstaltninger: Beskyttelsesforanstaltninger i byggeperioden og økologisk genopretning efter færdiggørelsen af byggearbejdet, herunder fugleadvarselkugler og flag for at forhindre kollisioner.

Projektpartnerne er den selvstyrende region Bratislava og den delstatslige regering i Niederösterreich. Projektets samlede omkostninger var på 5,9 millioner euro, hvoraf 5 millioner euro er finansiering fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (ERDF). Projektet blev gennemført med støtte fra Den Europæiske Union, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling som en del af det grænseoverskridende samarbejdsprogram Interreg V-A Slovakiet-Østrig 2014-2020 grænseoverskridende samarbejdsprogram.



Kildeangivelse: [Amt der NÖ Landesregierung](https://www.noe.gv.at/landwirtschaft/interreg)

Trin 3: Hvilken type mobilitetstjenester foreslår du til finansiering ?

En bred vifte af landdistriktsmobilitetsløsninger findes allerede i forskellige EU-landdistriktskontekster og kan grupperes i tre hovedtyper:

- **Fleksible transporttjenester**, herunder transport efter behov;
- **Samkørselstjenester**, såsom samkørsel og delt taxa;
- **Deleøkonomitjenester for aktiver**, herunder bil- og cykeldeling.

Disse bliver meget mere effektive, når de koordineres eller integreres med bus- og togtrafik med faste ruter.

Derudover er det nødvendigt at overveje:

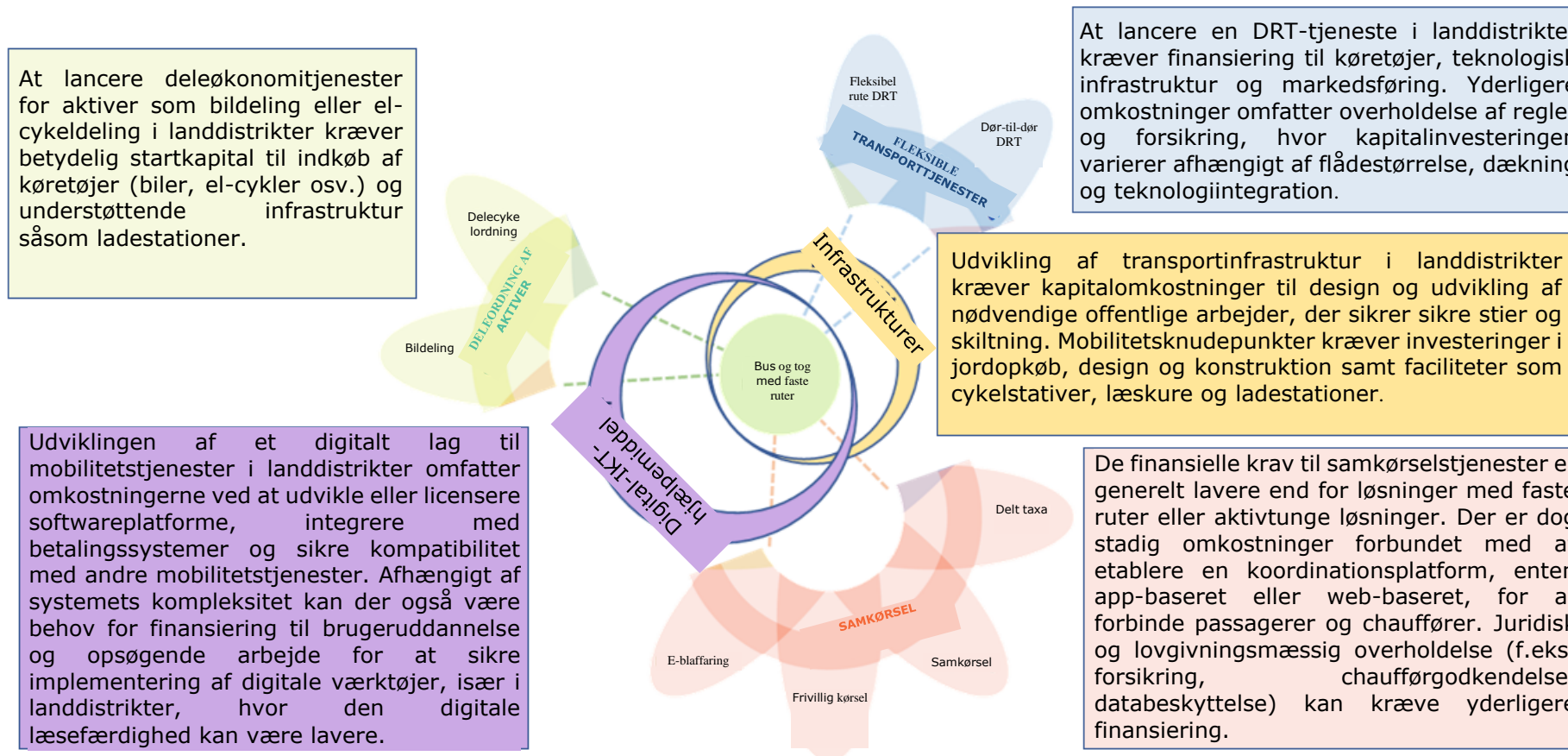
- De fysiske infrastrukturer, der muliggør **aktiv mobilitet**, såsom cykelstier og vandrestier, og mobilitetsknudepunkter og overførselspunkter;
- **IKT-aktivatoren og det digitale lag**, herunder IT-system til booking, billetkøb, brugerinformation osv.

Finansierings- og kapitalbehov varierer afhængigt af servicetype. Et samfund kan overveje at starte ved trin 3, hvis det for eksempel allerede kender (eller tror at kende) den mobilitetstjeneste, der skal foreslås til finansiering. Vi vil stadig anbefale at gennemgå trin 1 og 2, da de kan hjælpe med at tænke over den bedste blanding af deltagere og også udvikle målsætninger. Dette vil hjælpe senere, når forslagstilleren ønsker at fremlægge en overbevisende sag for finansieringskilderne.

Nøglefinansierings- og kapitalbehov pr. servicetype er opsummeret nedenfor.

Figur 13 Finansieringsbehov for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter.

Kilde: MemEx



Figur 14 Finansielle problemer for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter.

Kilde: MemEx

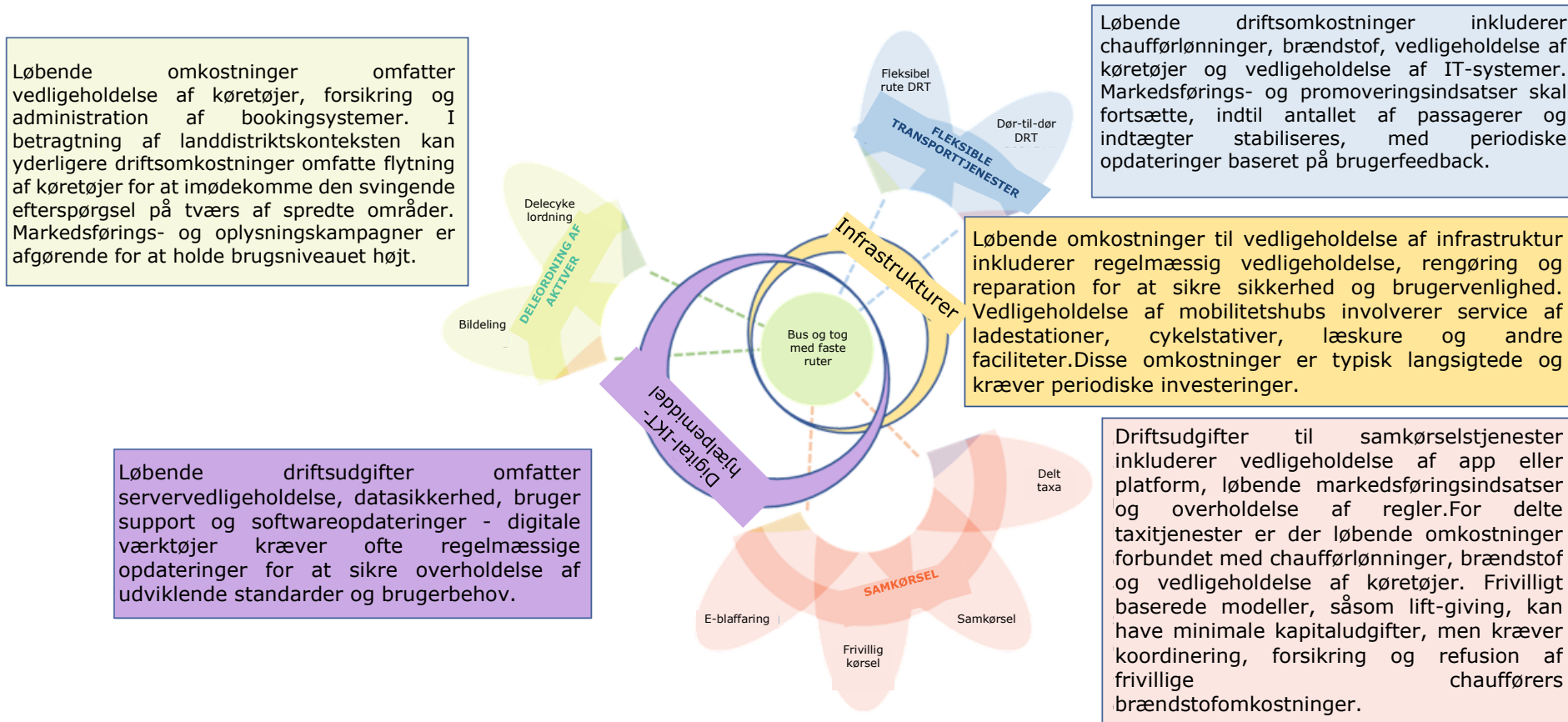


Figure 15 The SMART Mobility Project in Garfagnana Valley, Italy.

Kilde: MemEx

Læring fra praksis: SMART mobilitetsprojektet i Garfagnana-dalen, Italien

- Initiativ ledet af **Unionen af Garfagnana Kommuner**
- Omkring **600k€** finansiering gennem **Italiensk Strategi for Indre Områder (SNAI) - 2014-2020**
- Finansierede tiltag: i) Definition af Smart Mobility **Servicescenariet**; ii) Oprettelse af områdets **Mobilitetsmanager**; iii) Smart Mobility **investeringer** (køretøjer & IT-plattform);
- **Brugere** som potentielle mobilitetsserviceudbydere



Type mobilitetstjenester: **_mix af løsninger**

Opslagstavle web

Web-blaffertur
til lejlighedsvisse ture
inden for
landdistrikterne eller
mellem nærliggende

**Efterspørgselsst
yret transport**

Minibus med dækning af et
område <20 min fra kommunens
centrum eller
minibusparkeringspladsen

Sociale grupper

Organiseret og certificeret **lift-
giving** inden for lokalsamfundet til
tilbagevendende ture

6. VURDERING AF FINANSIERINGSBEHOV OG -PLANER

En grundig forståelse af finansieringskrav er afgørende for at sikre et projekts økonomiske levedygtighed og bæredygtighed. Dette involverer at bestemme den type finansiering, der er behov for, virkningen af kapitaludgifter (Capex) og driftsudgifter (Opex) samt at identificere den passende finansieringsmix for at afbalancere offentlige og private bidrag. At fastlægge omfanget af den nødvendige finansiering hjælper med at tilpasse projektambitioner med realistiske finansieringsmuligheder, hvilket sikrer en skræddersyet og opnåelig finansieringsplan. Som allerede nævnt kan projektforslagsstillere have tidligere erfaring inden for andre områder. Denne sektion sigter mod at give indsigt i aspekter, der er specifikke for mobilitet i landdistrikter.

Figur 16 Defining project key elements – Step 4-6

Kilde: SMARTA-NET



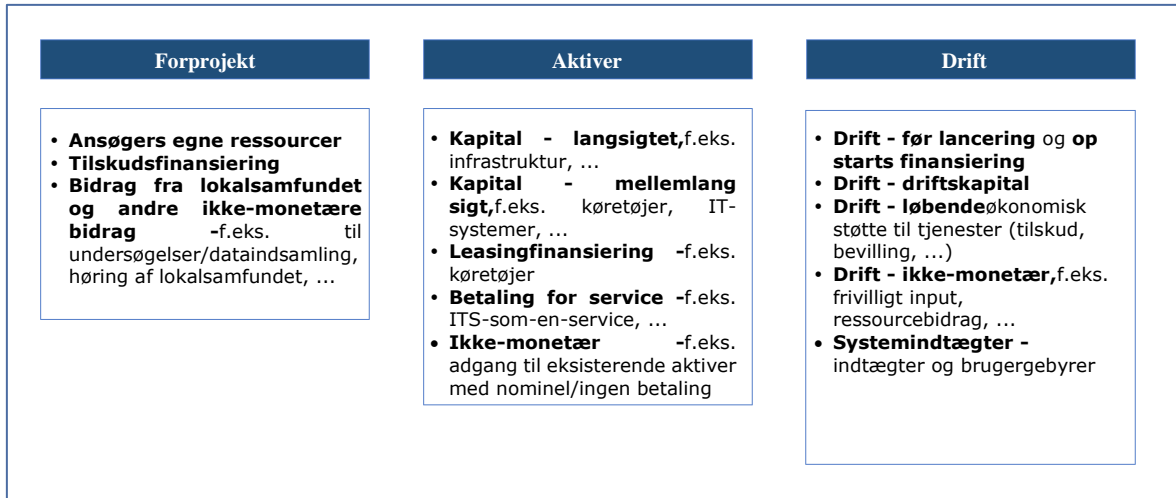
Trin 4: Hvilken type finansiering søger du?

Når kommuner planlægger delte mobilitetsløsninger i landdistrikter, står de over for udfordringen med at forudse behov og sikre tilstrækkelig og passende finansiering gennem forskellige projektfaser. Dette trin i vejledningen skitserer vigtige overvejelser for finansiering af delte mobilitetstjenester i landdistrikter. Det har til formål at hjælpe lokale myndigheder med at navigere i de forskellige finansieringsbehov fra konceptualisering til langsigtet drift. Forståelse af de forskellige finansielle krav i hvert trin - konceptudvikling, planlægning og løbende drift - sikrer, at kommuner kan tilpasse deres ressourcer effektivt.

Relevante finansieringstyper introduceres kort i Figur 17.

Figur 17 Finansieringstyper for mobilitetsløsninger i landdistrikter

Kilde:SMARTA-NET



Figur 18 giver et overblik over finansieringsbehov på tværs af disse faser, der beskriver varighed, formål og type finansiering, der kræves for hver. Den fremhæver, hvordan kommuner kan strukturere deres finansiering, fra indledende forundersøgelser og kapitaludgifter til driftsomkostninger og langsigtet bæredygtighed af tjenesten.

De finansielle behov for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter udvikler sig på tværs af forskellige faser - koncept, planlægning og drift - hvor hver fase bygger på den foregående. I starten, under konceptfasen, fokuserer omkostningerne på forundersøgelser for at vurdere tjenestens levedygtighed. Det foretager også en indledende vurdering af muligheden for at få adgang til midler, hvilket sikrer nødvendige "realitetstjek". Disse omkostninger påvirker direkte planlægningsfasen, hvor detaljeret servicedesign og kapitaludgifter, såsom køretøjer og IT-infrastruktur, finder sted. Effektiv planlægning sikrer, at kapitalinvesteringerne i denne fase stemmer overens med den forventede driftsmodel.

Når projektet overgår til driftsfasen, opstår løbende omkostninger såsom chaufførlønninger, brændstof, vedligeholdelse og overvågning. Denne fases succes afhænger i høj grad af, hvor godt ressourcerne forvaltes i de tidligere faser. For eksempel kan kapitalinvesteringer i effektive køretøjer eller digital infrastruktur reducere langsigtede driftsudgifter og forbedre tjenestens økonomiske bæredygtighed. Således er hver fase forbundet, hvor beslutninger truffet i koncept- og planlægningsfaserne direkte påvirker effektiviteten og den økonomiske forvaltning af driftsfasen. Det er vigtigt, at alle beslutninger er baseret på realistiske vurderinger.

Figur 18 Overblik over finansieringsbehov på tværs af forskellige projektfaser

Kilde:SMARTA-NET

	KONCEPT	PLANLÆGNING	DRIFT Overvågning	
	[Bar]	[Bar]		[Bar]
Varighed	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Type/formål med finansiering	Forundersøgelse	Planlægning af tjenesten	Driftsomkostninger	
			Opstart	
	Design	Anlægsudgifter	Pilotprojekt	
		Opsætningsfase		Langsigtet drift
			Overvågning og evaluering	

Figur 19 Bikesharing-System Sprottenflotte i Kiel-regionen, Tyskland

Læring fra praksis: Cykeldelingssystem Sprottenflotte i Kiel-regionen, Tyskland

SprottenFlotte er KielRegions cykeldelingssystem. Omkring 1.200 cykler er tilgængelige til leje og returnering på omkring 200 stationer i byen Kiel, distrikterne Rendsburg-Eckernförde og Plön samt i Schlei-regionen. Disse inkluderer nogle pedelecs, ladcykler og el-ladcykler. Cyklerne kan lejes gratis eller til meget fordelagtige priser.

- Finansieringstype: 50% statslige midler (Ministeriet for Digitalisering og Transport (BMDV)) + 50% kommunale midler (ca. € 350.000 hver).
- Koncept og design: KielRegion Mobilitetsmasterplan fungerede som det strategiske grundlag. Den detaljerede planlægning for individuelle byer blev udviklet i tæt samråd med interessenter og med inddragelse af brugere.
- Pilotfase: SprottenFlotte blev lanceret i 2019 i en pilotfase i Kiel og de omkringliggende kommuner. Erfaring og samarbejdspartnere blev indsamlet i løbet af denne fase, før systemet blev permanent indført og udvidet i 2021. Projektet startede som et pilotprojekt og blev fortsat bæredygtigt gennem finansiering og løbende samarbejdsmodeller. Driften blev stabiliseret efter pilotfasen og i sidste ende udvidet til andre kommuner.
- Anlægsudgifter (investeringsomkostninger): Den initiale investering omfattede infrastrukturudgifter til stationer, cykler og en større markedsføringskampagne for at introducere systemet.
- Driftsomkostninger (løbende driftsomkostninger): Driftsomkostningerne omfattede leasingomkostninger til cyklerne, personaleomkostninger, samt mindre løbende markedsføringstiltag og omkostningerne ved at producere en guide.



Kildeangivelse: [KielRegion](#)

Nøgleanbefalinger til styring af projektf finansieringen inkluderer:

- *Omfattende planlægning*: Start med en grundig forundersøgelse for at sikre, at alle aspekter af tjenesten, fra infrastruktur til efterspørgsel, overvejes, før der forpligtes til større investeringer. Dette vil hjælpe med at undgå uforudsete omkostninger senere.
- *Trinvis finansiering*: Sikr faseopdelt finansiering til at dække omkostningerne i hvert trin og sikre, at ressourcerne er tilgængelige, efterhånden som projektet skrider frem fra koncept til langsigtet drift. Denne tilgang giver også fleksibilitet til at tilpasse sig uforudsete ændringer i efterspørgsel eller driftsbehov.
- *Optimer anlægsinvesteringer*: Invester i skalerbare og omkostningseffektive teknologier og infrastruktur for at sænke fremtidige driftsomkostninger. Start også fra en simpel struktur og opskalér derefter tjenesten og målgruppen gennem en trinvis proces.
- *Overvåg og juster*: Regelmæssig overvågning i driftsfasen er kritisk. Datadrevne beslutninger om ruter, servicefrekvens og køretøjseffektivitet kan hjælpe med at forfine serviceleveringen og reducere unødvendige udgifter.
- *Udnyt partnerskaber*: Samarbejd med lokale virksomheder, lokalsamfundsgrupper og offentlige programmer for at medfinansiere aspekter af projektet. Partnerskaber kan lette den økonomiske byrde og opbygge lokal støtte til tjenesten.

Trin 5: Hvad er finansieringsmixet?

Konventionelle transportbudgetter på nationalt, regionalt og lokalt niveau har aldrig været tilstrækkelige til at give tilstrækkelig dækning eller service til mobilitet i

landdistrikterne¹². At søge en forøgelse af disse budgetter kan være urealistisk eller for optimistisk, da dette ville kræve betydelige politiske ændringer, der er langsomme at implementere og usandsynligt vil ske snart. For at skabe reel forandring i mobilitet i landdistrikterne er det vigtigt at udnytte en bredere blanding af finansieringskilder, der kombinerer offentlige, private og alternative investeringer for en mere integreret tilgang.

Tabel 4 Bland finansieringskilder til mobilitetsløsninger i landdistrikter

Kilde:SMARTA-NET

	Hvad	Tidslinje	Type finansiering af dækket			Omkostningskategorier, der skal finansieres
			C	P	O	
Mårettet offentlig enkeltkilde	Offentlige pengemidler mobiliseret fra EU, nationalt, regionalt eller lokalt (kommunalt) niveau	Engangsbeløb eller tilbagevendende i tilfælde af offentlige tilskud				Alle, inklusive fysisk infrastruktur og IT-løsninger
Flere støttekilder	Der anvendes en blanding af offentlige finansieringskilder. For eksempel bruges EU-midler til koncept og planlægning, og driftsudgifterne (OpEx) understøttes gennem offentlige tilskud på nationalt eller regionalt niveau	En kort eller tilbagevendende i tilfælde af offentlige tilskud				Alle, inklusive fysisk infrastruktur og IT-løsninger
Investering fra den private sektor	Tilskud udbetalt til køb af køretøjer eller til renovering af offentlige områder	Én chance				Alle, inklusive fysisk infrastruktur og IT-løsninger
Kommercielle sponsorer	Ressourcer mobiliseret fra bilproducenter, teknologivirksomheder, energiforsyningselskaber osv.	Engangsbeløb til anlægsudgifter eller tilbagevendende				Aktiver (inklusive køretøjer og IT-pladformer)
Anden offentlig støtte	Ressourcer mobiliseres fra andre offentlige foreninger (f.eks. trafikelskaber, regionale udviklingsagenturer, miljøagenturer osv.)	Engangsbeløb eller tilbagevendende i tilfælde af offentlige tilskud				Alle, inklusive fysisk infrastruktur og IT-løsninger
Frivillig indsats	Frivillige engageret til at dække nogle af de operationelle aspekter af tjenesten	Ofte				(normalt) Drift af mobilitetssteder
Brugergebyrer	Rejsende betaler et gebyr for at bruge tjenesten	Med en vis hyppighed. Beløbet er variabelt				Drift af mobilitetssteder

¹²Dette blev identificeret af SMART-projektet (2018-2020), som blandt andet undersøgte den ramme, inden for hvilken mobilitet i landdistrikterne befinder sig for hver EU-medlemsstat. Se SMARTA-projektet, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), som kan downloades på <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Individuelle medlemsstatsrapporter er tilgængelige på <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Figur 20 Udnyttelse af finansieringskilder i Rethymno, Grækenland

Læring fra praksis: Udnyttelse af finansieringskilder i Rethymno, Grækenland

Det første dockless e-cykeldelingssystem i Grækenland blev lanceret i Rethymno og erstattede et utilstrækkeligt forgængersystem. Formålet med delingsystemet er at fremme et skift i transportmiddel mod bæredygtige transportformer. Implementeringen blev muliggjort gennem et effektivt samarbejde mellem den offentlige og private sektor støttet af europæisk finansiering modtaget af Greek Partnership Agreement 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) under det regionale operationelle program "Kreta" medfinansieret af ERDF.

Den europæiske finansiering hjalp med at kickstarte cykelinitiativet i området. Men da disse midler var opbrugt, blev det klart, at det ikke var holdbart udelukkende at stole på private operatører for at fortsætte tjenesten. Dette delte elcykelsystem frigjorde dog potentialet for delte køretøjer i området. Kommunens engagement og de kontinuerlige bestræbelser på at fremme delt mobilitet tiltrak private operatører af delt mobilitet og resulterede i nye investeringer i relevante tjenester.

For eksempel blev et nyt privat investeringsprojekt for et delsystem til e-scootere introduceret i Rethymno i juli 2019. Et helt nyt cykeldelingssystem blev senere installeret i 2024 (44 e-cykler/6 dockingstationer) med støtte fra en anden europæisk finansiering fra den græske partnerskabsaftale 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), under det sektorspecifikke operationelle program: "Transportinfrastruktur, Miljø og Bæredygtig Udvikling" og medfinansieret af Samhørighedsfonden¹³.



Kreditter: Rethymno Kommune

Denne nye finansieringsstrøm gjorde det muligt for initiativet at udnytte det voksende potentiale for cykling i regionen og sikre dets fortsatte succes. Rethymno kommune forsøger at finde ud af, hvordan det tidligere system (dockless) kan integreres i det nye.

Denne casestudie er særlig relevant, fordi den fremhæver vigtigheden af at bruge flere finansieringskilder for at sikre langsigtet økonomisk bæredygtighed.

Figur 21 Opretholdelse af en landlig e-bildeling: FLUGS-modellen i Østtyrol

Læring fra praksis: Flugs e-bildeling

Flugs¹⁴ er et stationsbaseret elektrisk bildelingssystem, der drives i Østtyrol-regionen i Østrig. Hovedformålet med Flugs-systemet er at reducere antallet af ture, der foretages med private biler af enkeltpersoner og familier, og at tilbyde et alternativ til at eje en 1-, 2- eller 3-bil. Tjenesten blev lanceret i 2015 og administreres af Regionalenergie Østtyrol, som tilbyder FLUGS eCarsharing-tjenesten og håndterer vedligeholdelsesaktiviteter, support på stedet, behandling, fakturering, evalueringer, PR, markedsføring og andre interne aktiver.



Kilde: Flugs e-bildeling i Østtyrol, Østrig - © E. Bachmann

I øjeblikket driver Regionalenergie Østtyrol tjenesten primært af kommercielle årsager (dvs. for at være til stede i området som energileverandør) og ikke for bildelingstjenesten i sig selv. Vanskeligheden ved at finde og

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

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

aktivt engagere en bildelingsudbyder skyldes den lave efterspørgsel i landdistrikterne, som forhindrer private operatører i at opbygge en stærk business case for investering.

FLUGS eCarsharing er delvist outsourcet (bookingplatformen og telemetrien). Den eneste sponsor er Regional Management East Tyrol (RMO), det regionale udviklingsagentur med kompetencer inden for bæredygtige mobilitetsprojekter, - initiativer og - strategier. RMO håndterer promoverings- og formidlingsaktiviteter.

Indtægterne dækker kun delvist flådens faste omkostninger.

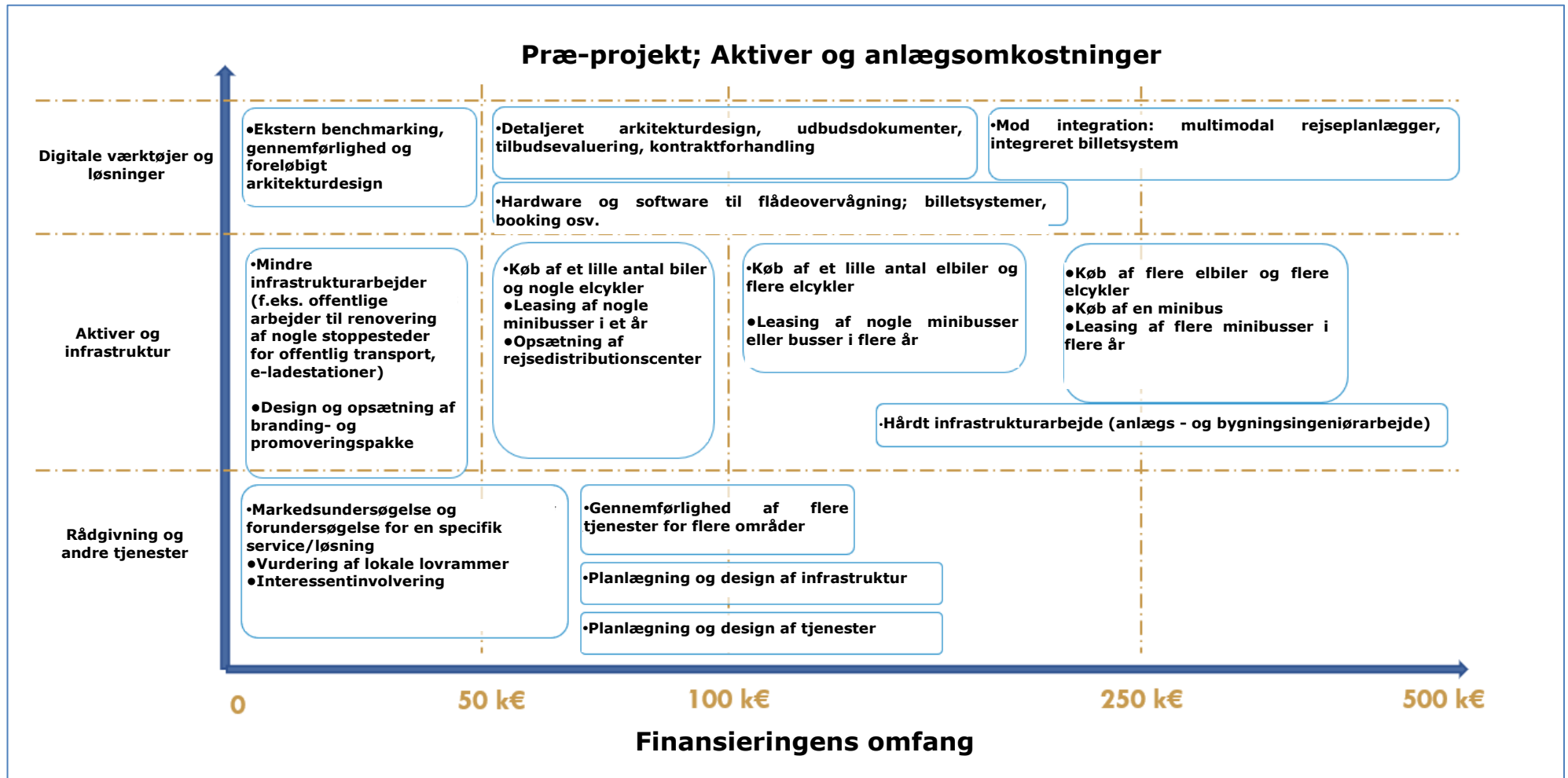
Trin 6: Hvilken finansieringsskala har du brug for/søger du?

Mobilitetsløsninger i landdistrikter kræver en strategisk tilgang til finansiering, da omfanget af den nødvendige investering varierer betydeligt afhængigt af projektets omfang og art. Dette kapitel giver vejledning om estimering og forberedelse af de økonomiske behov i dit projekt og giver indsigt i typiske omkostningskategorier, benchmarks og driftsmæssige overvejelser.

Forståelse af finansieringsskalaen indebærer at skelne mellem præ-projektinvesteringer, som lægger grundlaget for initiativet, og driftsomkostningerne, som sikrer dets løbende levedygtighed. Hver udviklingsfase - fra forundersøgelser til implementering og den daglige drift - har forskellige økonomiske krav. I figur 14 og 15 introducerer vi de nøgleområder, hvor der er behov for finansiering, sammen med omtrentlige omkostningsintervaller for almindelige aktiviteter og tjenester. Ikke desto mindre vil den faktiske finansieringsskala afhænge af flere faktorer, herunder typen af den planlagte tjeneste, den geografiske og demografiske kontekst og de tilgængelige ressourcer.

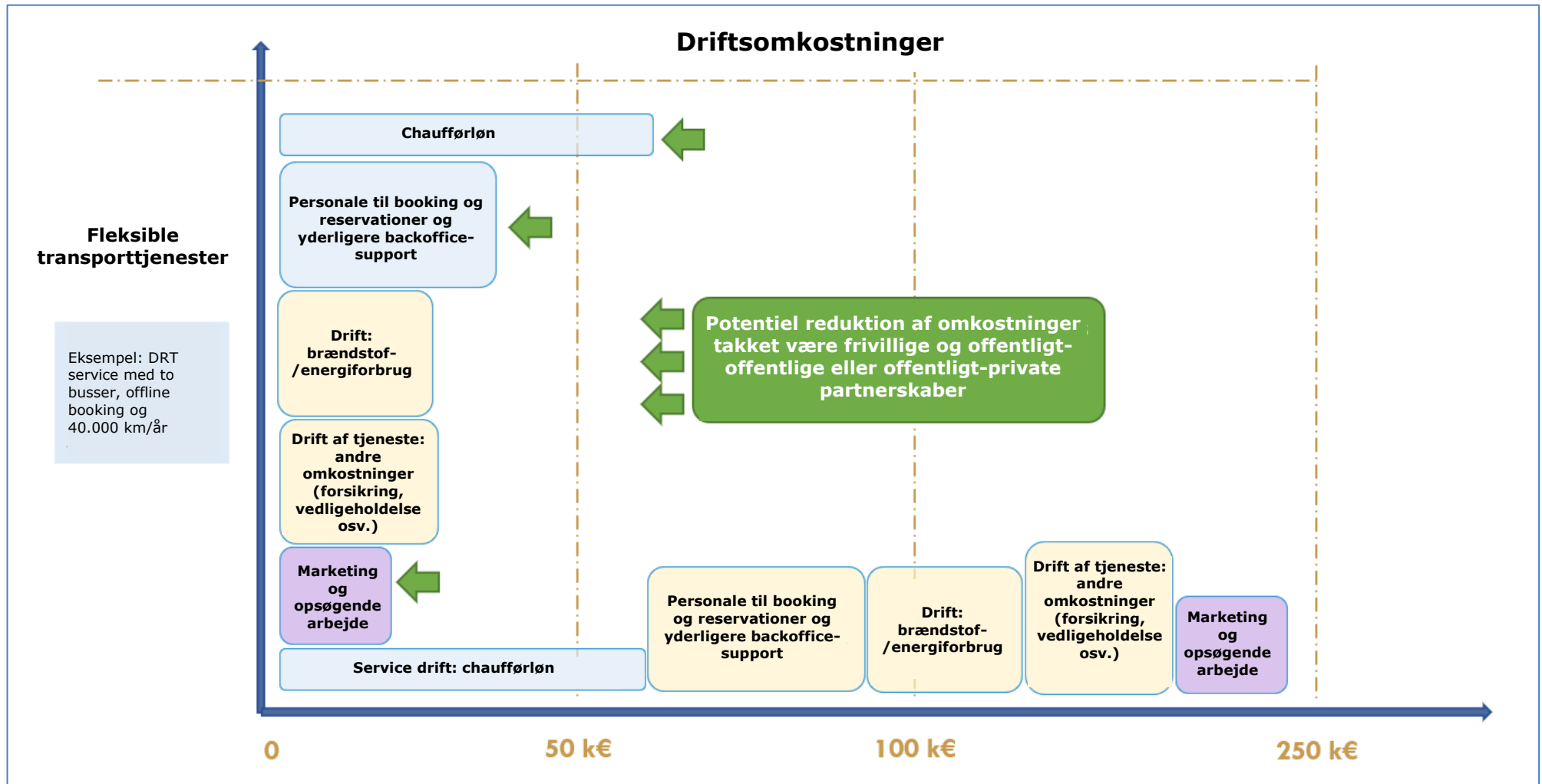
Figur 22 Finansiering nødvendig til præ-projekt og anlægsomkostninger

Kilde: SMARTA-NET



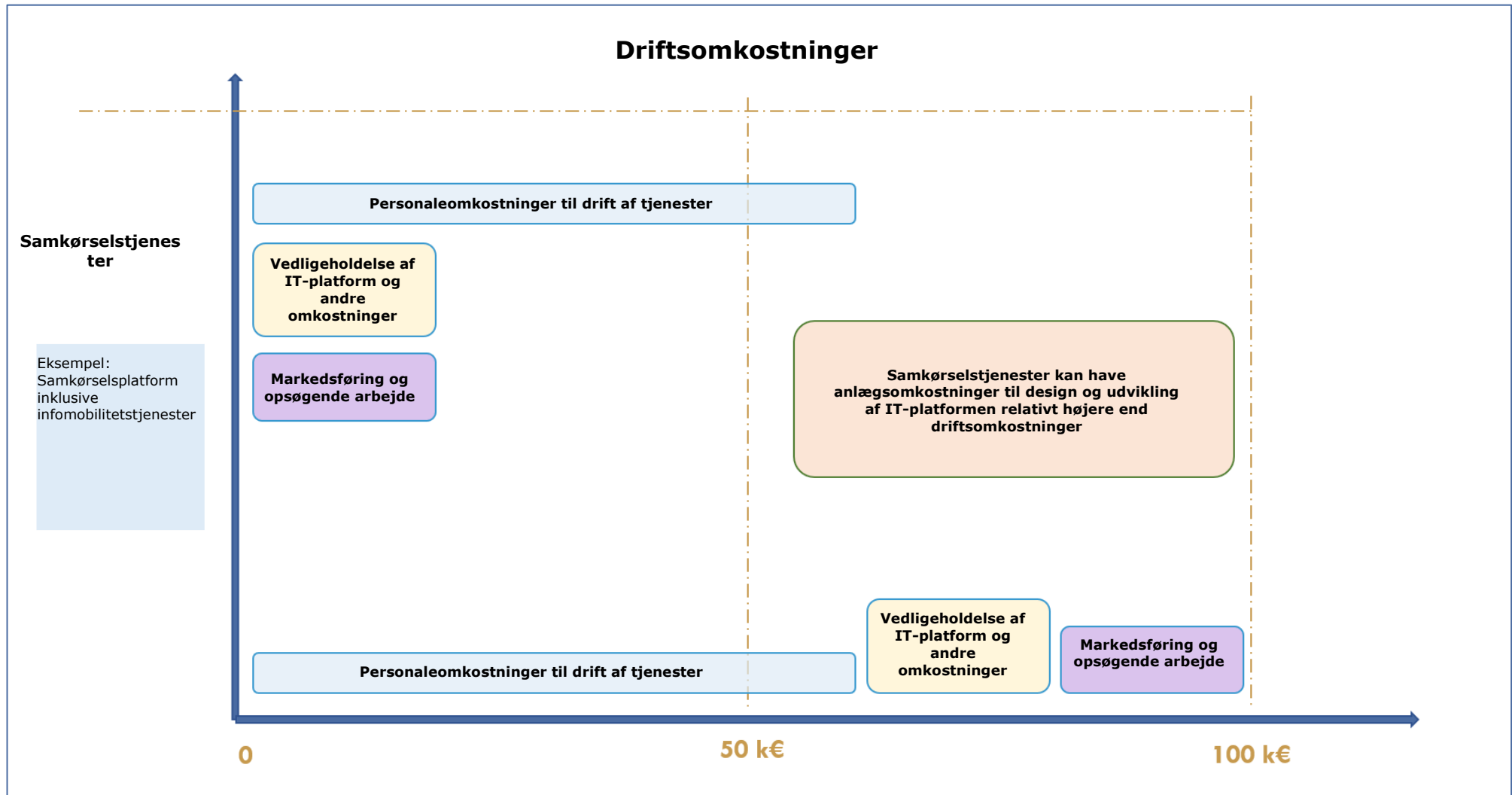
Figur 23 Nødvendig finansiering til driftsomkostninger i fleksible transporttjenester

Kilde: SMARTA-NET



Figur 24 Nødvendig finansiering til driftsomkostninger i samkørselstjenester

Kilde: SMARTA-NET



7. NAVIGERING I ET STÆRKT REGULERET MARKED

Mobilitetstjenester i landdistrikter opererer ofte inden for komplekse lovgivningsmæssige rammer, der kræver omhyggelig navigation. Identifikation af de nødvendige tilladelser til at implementere de foreslåede tjenester er et kritisk skridt i at sikre overholdelse af juridiske og operationelle krav. Dette inkluderer forståelse af lokale, regionale og nationale lovgivningsmæssige landskaber for at undgå forsinkelser eller hindringer under projektets implementeringsfase.

Figur 25 Definition af projektets nøgleelementer – Trin 7

Kilde: SMARTA-NET



Nationale rammer i europæiske lande, som beskrevet i SMARTA Insight Papers¹⁵, bemyndiger lokale myndigheder (herunder kommuner, provinser og regioner) til at organisere mobilitetstjenester.

Organiseringen og levering af mobilitetstjenester skal udføres på et højere niveau end det enkelte samfund, af en enhed med de ressourcer og den stabilitet, der sikrer langvarige tjenester. Landdistrikter kræver nemlig forbindelse til andre steder, hvilket ikke kan opnås af individuelle samfund, der handler ad hoc. Selvom et samfund lokalt kan organisere noget samkørsel, elcykler eller frivillig kørsel til lokale formål, kan de ikke levere den mobilitet, der er nødvendig i hele samfundet. Dette nødvendiggør et højere niveau af planlægning og organisering, selvom noget leveres lokalt.

Hver type landdistriktsmobilitetstjeneste kræver en forskellig kombination af tilladelser, godkendelser, forsikringer, kommercielle aftaler og sikkerhedscertificeringer. De specifikke tilladelser afhænger af tjenestetypen, omfanget og lokale bestemmelser. Ved at overholde disse tilladelser kan mobilitetsudbydere sikre, at deres tjenester er sikre, lovlige og godt integreret med andre regionale transporttjenester. Nedenfor er en kort oversigt over de vigtigste tilladelser, der kræves for forskellige typer mobilitetstjenester.

- **Tilladelse eller forretningslicens**

Før der tilbydes mobilitetstjenester, skal enhver udbyder indhente de nødvendige tilladelser eller forretningslicenser fra de lokale, regionale eller nationale myndigheder. Disse tilladelser sikrer, at tjenesten overholder lokale transportlove og - bestemmelser. Den specifikke tilladelse kan variere afhængigt af typen af tjeneste:

- Efterspørgselsstyret transport (DRT): Der kræves en tilladelse til at operere som en offentlig transportudbyder, ofte reguleret af transportmyndigheder.
- Bildeling og cykeldeling: Licenser til bil- og cykeludlejning skal sikres, især i områder/lande, hvor transportplanlægning er stramt reguleret.

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

- Samkørsel og delt taxa: I nogle lande kan der kræves en specifik tilladelse til samkørsel eller samlet transport, sammen med godkendelse fra offentlige transportmyndigheder, hvis det fungerer i koordinering med eksisterende tjenester.

- **Køretøjs - og førerforsikring**

Alle mobilitetstjenester skal have en omfattende køretøjsforsikring, der dækker både køretøjet og dets passagerer. For eksempel:

- Bildeling: Forsikring, der dækker det delte køretøj mod skader, ulykker, tyveri og ansvar for føreren og passagererne, er nødvendig.
- Cykeldeling: Forsikringspolicer kan dække ansvar i tilfælde af ulykker, især i områder med meget trafik eller på landeveje.
- Delt taxa og DRT-tjenester: Erhvervsforsikring, der dækker alle risici forbundet med drift af en taxa eller DRT-tjeneste, inklusive dækning for professionelle chauffører, er obligatorisk.

I nogle jurisdiktioner kræves der også forsikring for passagerer og transporterede varer. Det er vigtigt, at chauffører, især for DRT- eller delte taxatjenester, har licenser, der kan kræve yderligere kontrol eller godkendelse af myndighederne.

- **Kommercielle aftaler**

For tjenester, der afhænger af infrastruktur, såsom cykeldeling eller DRT-tjenester, kan der være behov for kommercielle aftaler med lokale myndigheder eller private operatører. Disse aftaler kan omfatte: i) brug af offentlig infrastruktur: aftaler med lokale myndigheder om brug af parkeringspladser, adgang til veje og cykeldockingstationer; ii) partnerskaber med operatører af offentlig transport: for DRT- og delte taxatjenester kræves der ofte aftaler med regionale transportmyndigheder om integreret billetpris eller supplerende tjenester; iii) samarbejde med den private sektor: bildelingsvirksomheder kan have brug for aftaler med billeasingfirmaer eller vedligeholdelsestjenesteudbydere for at sikre deres flådes driftskapacitet.

- **Sikkerhedscertificeringer og overholdelse af standarder**

Hver type tjeneste skal overholde strenge sikkerhedsstandarder, især for personbefordring. Nøgletilladelser og certificeringer relateret til sikkerhed inkluderer:

- Chaufførsikkerhedsstandarder: Chauffører, der driver DRT- eller delte taxatjenester, skal opfylde visse kvalifikationer, herunder baggrundstjek, chaufførsikkerhedsstræning og overholdelse af færdselsloven.
- Køretøjssikkerhedscertificering: Køretøjer skal bestå regelmæssige sikkerhedsinspektioner for at sikre, at de opfylder de krævede driftsstandarder. Dette inkluderer kontrol af køretøjsvedligeholdelse, især for DRT- og delte taxatjenester, hvor køretøjernes køreklarhed er kritisk.
- Cykel- og elcykelsikkerhed: For cykeldelingssystemer er det vigtigt at sikre, at cykler er udstyret med sikkerhedsfunktioner som lys, låse og regelmæssige vedligeholdelsestjek.

Afhængigt af regionen skal mobilitetstjenesteudbydere muligvis overholde miljøbestemmelser, der sigter mod at reducere emissioner. Dette har dog relevante konsekvenser for bymobilitet og ikke i landdistrikter. For eksempel kan det i nogle byer være påkrævet at bruge lav- eller nulemissionskøretøjer til bildelingstjenester. Dette kan også omfatte tilskud eller incitamenter til brug af elbiler.

Frem for alt bør vi også overveje spørgsmål om ansvar. Lokalsamfund og NGO'er kan blive personligt ansvarlige, hvis tingene går galt, eller der sker en ulykke osv. De er bedre beskyttet, hvis de kan samarbejde med en institution eller kommerciel enhed, der er bedre positioneret til at håndtere ansvaret.

Figur 26 Efterspørgselsstyret transport i Médio Tejo, Portugal

Læring fra praksis: Efterspørgselsstyret transport i Médio Tejo, Portugal

Médio Tejo-regionen er en NUTS3-underregion i det centrale Portugal, en del af NUTS2-regionen Centro. Den omfatter seks små byer: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento og Fátima, der hver har en befolkning på mellem 20.000 og 45.000 indbyggere. Regionens behovsstyrede transporttjenester er sponsoreret af amtsmyndigheden 'CIM Médio Tejo', en sammenslutning af lokale kommuner og offentlige myndigheder, der administrerer offentlig transport med en flåde af kontraherede taxaer og minibusser.

Fokus på den lovgivningsmæssige ramme

- I henhold til den portugisiske nationale lov (RJSPTP) er de kompetente enheder for implementering og koordinering af DRT-tjenester transportmyndighederne (kommuner eller amtsråd). Transportmyndighederne kan udføre DRT-tjenester med deres egne midler, nemlig gennem kommunale eller interkommunale tjenester, eller gennem kontrakter med lokale virksomheder (transportvirksomheder eller taxa) i overensstemmelse med gældende lovgivning.
- Operatører, der agter at tilbyde DRT-tjenester, ud over de personbefordringstjenester, som de har licens til, skal underrette Instituttet for Mobilitet og Transport, I.P. (IMT, I.P.), som er den nationale myndighed for tilsyn med offentlig transport. Dette sker gennem en simpel forudgående anmeldelse til IMT, I.P., som kan ske på enhver måde, der er fastsat ved lov, nemlig via e-mail til den adresse, der er angivet på IMT, I.P.'s hjemmeside.
- Hvis en tjeneste udliciteres til en privat transportør eller taxaselskaber, bør der foretages en finansiel og økonomisk feasibility-undersøgelse for at vurdere behovet for offentlig kompensation. Inden den offentlige kontrakt lanceres, er de tekniske og administrative specifikationer underlagt tilsyn af den nationale transportmyndighed (AMT), der er ansvarlig for økonomisk og finansiel overvågning.
- Hvis kontrakten overstiger et bestemt beløb, skal Rigsrevisionen (Tribunal de Contas) høres.
- De nye offentlige personbefordringstjenester, inklusive DRT-tjenester med foruddefinerede linjer, er også underlagt obligatorisk registrering i et informationssystem af national rækkevidde, der administreres af IMT, I.P.



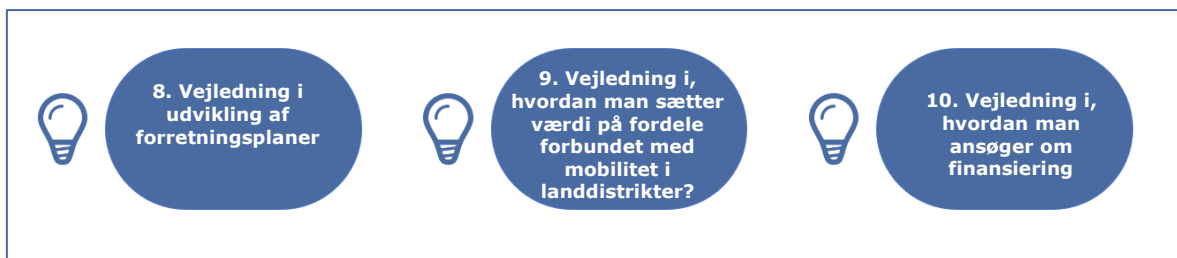
Kilde: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. AT GIVE FORSLAG EN STEMME

At transformere et velgennemtænkt projekt til et overbevisende finansieringsforslag kræver strategisk forberedelse og præsentation. Udvikling af en robust forretningsplan viser projektets økonomiske og operationelle gennemførlighed. At monetarisere dets fordele fremhæver dets bredere værdi for forskellige interessenter, såsom reducerede emissioner, øget tilgængelighed eller økonomisk vækst og udvikling af landdistrikter. Vejledning i effektiv ansøgning om finansiering er det sidste skridt i at levere et overbevisende forslag, der resonerer med finansieringskilder og øger sandsynligheden for at sikre støtte.

Figur 27 Definition af projektets nøgleelementer – Trin 8-10

Kilde: SMARTA-NET



Trin 8: Vejledning i udvikling af forretningsplaner

En forretningsplan er et formelt skriftligt dokument, der indeholder en virksomheds mål, metoderne til at nå disse mål og tidsrammen for opnåelsen af målene. Den beskriver også virksomhedens art, baggrundsinformation om organisationen, organisationens økonomiske fremskrivninger og de strategier, den agter at implementere for at nå de fastsatte mål. I sin helhed fungerer dette dokument som et køreplan (en plan), der giver retning til virksomheden¹⁶.

Dette trin har ikke til formål at give en omfattende vejledning i et så mangesidet emne. I stedet opsummerer det de vigtigste aspekter, der skal overvejes for at udvikle forretningsplaner, og rapporterer relevante informationskilder for at uddybe viden om temaet og blive inspireret af andre erfaringer i Europa.

At definere en forretningsplan og -model for en delt mobilitetsløsning i et landdistrikt er en kompleks proces, der involverer flere faktorer. Vigtige overvejelser omfatter den type service, der tilbydes, de specifikke mobilitetsbehov på målmarkedet og tjenestens driftsstruktur. Derudover er organisatoriske spørgsmål og overholdelse af juridiske og lovgivningsmæssige rammer afgørende for at sikre, at løsningen er levedygtig og bæredygtig. Hvert af disse elementer skal nøje overvejes for at skabe en effektiv og funktionel mobilitetstjeneste i landdistrikter.

I de fleste tilfælde er der ingen rentabel forretningsmodel for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter. Dette skyldes i høj grad de udfordringer, operatører står over for med at drive en delt mobilitetsvirksomhed, primært på grund af små eller ikke-eksisterende profitmarginer – det er vanskeligt at tjene nok indtægter fra delingstjenester. I landdistrikter fører lav befolkningstæthed til, at brugerindtægterne ikke er tilstrækkelige til at dække driftsudgifterne. Som følge heraf er lokale kooperativer uden kommercielle mål mere almindelige, og offentlige myndigheder, såsom kommuner,

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

transportforvaltninger og offentlige operatører, er i en bedre position til at igangsætte eller organisere delte mobilitetstjenester.

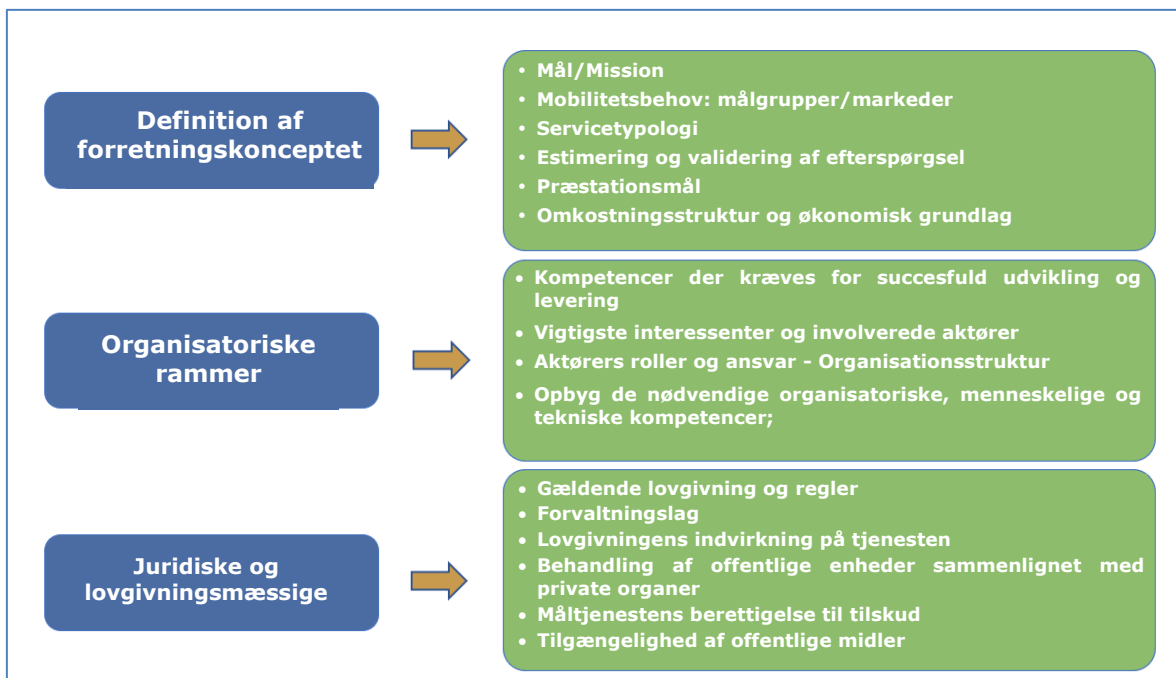
Det er vigtigt at bemærke, at tjenesten ikke er rentabel, når alle omkostninger er inkluderet. Imidlertid kan nogle individuelle elementer være rentable for dem, der leverer en specifik tjeneste eller infrastruktur. For eksempel ville leverandøren af et IT-system eller et firma, der vedligeholder køretøjerne, blive betalt den kommercielle takst.

Derfor kunne vi have flere business cases inden for samme projekt. Nogen skal udarbejde den overordnede business case og begrunde enhver støttefinansiering, hvilket kan kræve en socioøkonomisk business case. Andre, såsom transportoperatører, ITS-udbydere osv., skal udarbejde en profit-orienteret business case, eller i det mindste en overbevisende intern sag for at acceptere et tab/ingen profit-deltagelse i forventning om fremtidig tilbagebetaling.

Når man designer en forretningsmodel for en mobilitetstjeneste i landdistrikter, kan processen opdeles i tre hovedopgaver: (i) Definition af forretningskonceptet, (ii) Evaluering af den organisatoriske struktur, og (iii) Gennemgang af de juridiske og lovgivningsmæssige rammer. Hver af disse opgaver involverer en række trin, der skal udføres, før løsningen implementeres. Først skal du identificere de specifikke mobilitetsbehov, du sigter mod at imødekomme, og vurdere, om eksisterende transporttjenester opfylder disse behov. Baseret på denne analyse skal du vælge den servicemodel, der bedst imødekommer disse behov, estimere efterspørgslen ved hjælp af markedsundersøgelser eller tidligere undersøgelser og udarbejde en indledende omkostningsstruktur og finansiel plan. Dernæst skal du inddrage relevante interessenter, tildele roller og ansvar og samtidig skitsere den organisatoriske ramme. Samtidig skal du gennemgå lovgivningsmæssige krav, kontrollere berettigelse til tilskud og undersøge muligheder for offentlig finansiering.

Figur 28 Opgaver til udarbejdelse af en forretningsplan for mobilitetstjenester i landdistrikter

Kilde: SMARTA-NET



Læring fra praksis: CONNECT-projektet

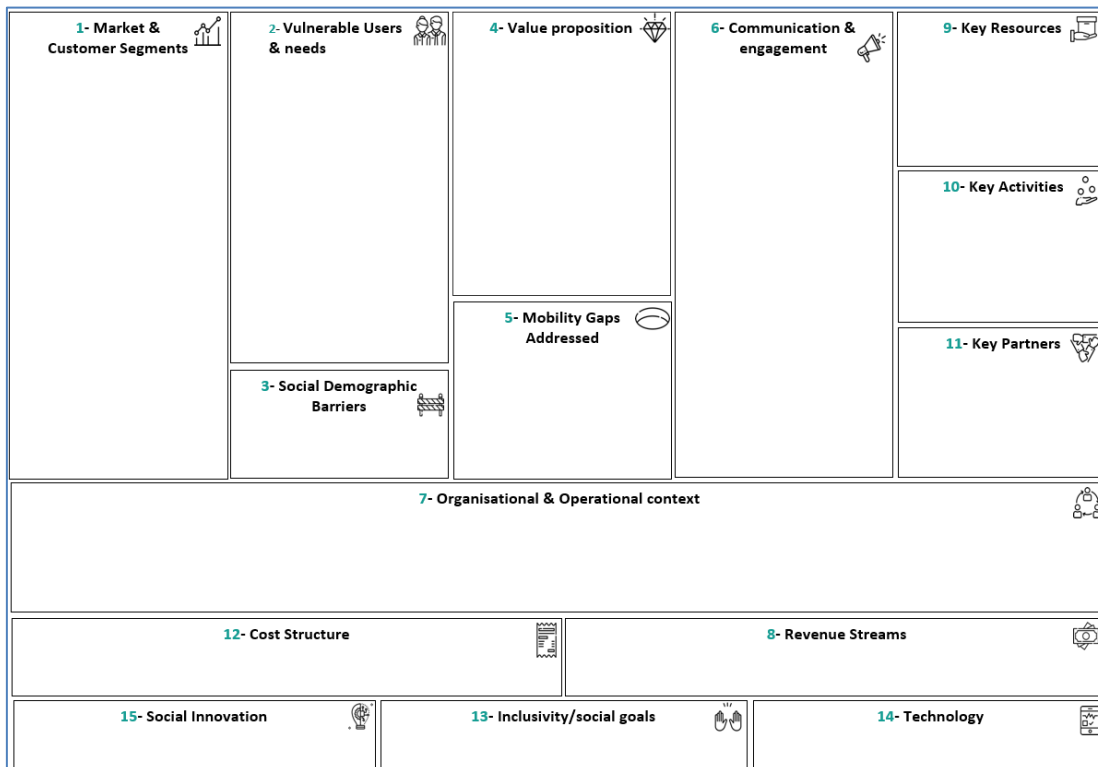
CONNECT-projektet blev finansieret under det 6. rammeprogram for Europa-Kommissionen gennem GD-RESEARCH. Hovedformålet var at samle viden og erfaring vedrørende Fleksibel Transport (inklusive DRT) for at identificere god praksis og videreudvikle metoderne til forretningsudvikling. CONNECT-konsortiet bestod primært af industrieksperter. Det havde ikke demonstrationssteder, men baserede sig i stedet på en bred vifte af casestudier suppleret med brancheundersøgelser. Projektet producerede to specifikke rapporter, der fremhævede vigtige anbefalinger til udvikling af forretningsplaner for Fleksible transporttjenester (i stil med DRT og samkørselstjenester):

- D10: Innovative løsninger og testcases vedrørende forretningsudvikling¹⁷: IT præsenterer resultater fra 19 casestudier af behovsstyret transport (DRT) systemer (10 i Europa, 9 i USA). Den undersøger forretningsmodeller, organisatoriske rammer og lovgivningsmæssige og juridiske kontekster, og fremhæver centrale begrænsninger.
- D14: Anbefalinger til forretningsudvikling: Baseret på den viden, der er udviklet i CONNECT-projektet, og eksterne perspektiver opnået gennem workshops, syntetiserer den de vigtigste problemstillinger inden for forretningsmodel, organisatoriske aspekter og juridiske og lovgivningsmæssige rammer. Den præsenterer derefter et overblik over branchens situation i hele Europa (baseret på både D10 casestudier og en yderligere undersøgelse) og afsluttes med refleksioner over nøgleaspekter, der skal overvejes i forretningsudviklingen af DRT.

For at strømline ovennævnte aspekter kan det være en god idé at starte en fælles skabelsesøvelse med lokale interessenter (herunder kommunerepræsentanter, lokalsamfundsgrupper, transportører osv.) ved at udfylde en specifik Canvas-model. Et eksempel er vist nedenfor.

Figur 29 Canvas-model for mobilitetsløsninger i landdistrikter.

Kilde: INCLUSION H2020 Projekt¹⁸



¹⁷Disse CONNECT-rapporter kan tilgås på <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

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

De vigtigste anbefalinger til udvikling af forretningsplaner for delte mobilitetsløsninger i landdistrikter er opsummeret nedenfor.

- *Værdiskabelse*: Forretningsmodeller for mobilitetsløsninger i landdistrikter bør fokusere på at skabe forskellige former for værdi - både monetære og ikke-monetære (f.eks. social værdi) - for forskellige interessenter. Disse interessenter kan omfatte finansieringsmyndigheder, offentlige forvaltninger, mobilitetsoperatører, lokale virksomheder og borgere. I stedet for udelukkende at stole på en økonomisk sammenligning af omkostninger og indtægter er det afgørende at anerkende de bredere sociale og samfundsmæssige fordele, som disse tjenester kan give.
- *Engagering af flere aktører*: Effektive forretningsmodeller bør overveje hele økosystemet af mobilitetsinteressenter i stedet for at fokusere på en enkelt tjeneste eller et enkelt produkt. For at sikre tilgængelighed i landdistrikter er det vigtigt at vurdere både fordelene og udfordringerne fra hver enkelt involveret aktørs perspektiv. Dette kan indebære at forbinde flere tjenester eller løsninger sammen for at skabe en omfattende forretningsmodel, der opfylder samfundets forskellige behov.
- *Inkorporering af nonprofitorganisationer*: Selvom det kan virke kontraintuitivt, kan det være gavnligt at inkludere nonprofitorganisationer som nøgleaktører i forretningsmodeller for mobilitet i landdistrikter. Offentlig finansiering er ofte afgørende for at støtte disse tjenester i landdistrikter, hvor efterspørgslen er lav. Forretningsmodeller bør overveje omfordeling af offentlige midler og sigte mod fleksibilitet inden for lovgivningsmæssige begrænsninger for at opretholde driften.
- *Langsigtet bæredygtighed*: For at sikre den langsigtede bæredygtighed af mobilitetstjenester i landdistrikter bør forretningsmodeller tilskynde til involvering af sociale iværksættere. Integrering af disse aktører i tjenesteleveringen, hvor det er tilladt i henhold til nationale regler, kan forbedre disse tjenesters levedygtighed. Hvor det er nødvendigt, kan det at argumentere for lovgivningsmæssige justeringer for at muliggøre sådan deltagelse yderligere styrke forretningsmodellens bæredygtighed.

Trin 9: Hvordan man sætter værdi på fordele forbundet med mobilitet i landdistrikter

Landdistrikter er aktive økonomier med en bred vifte af landbrugs-, industri-, udvindings- og fritidsvirksomheder, der er knyttet til deres naturressourcer og områdets iværksættertraditioner.

Mobilitet i landdistrikter kan ses som en "muliggører" eller som en "multiplikator", der kan tillade eller forbedre resultater og øge værdien af andre investeringer¹⁹. I mange tilfælde er mobilitetstjenester faktisk en værdiskabende komponent til andre økonomiske, sociale, turisme- eller miljøprojekter og -politikker.

Transportrelaterede resultater af finansieringstiltag for mobilitet i landdistrikter omfatter blandt andet:

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Politik anbefalinger for bæredygtig delt mobilitet og offentlig transport i europæiske landdistrikter", SMARTA Projekt publikation.

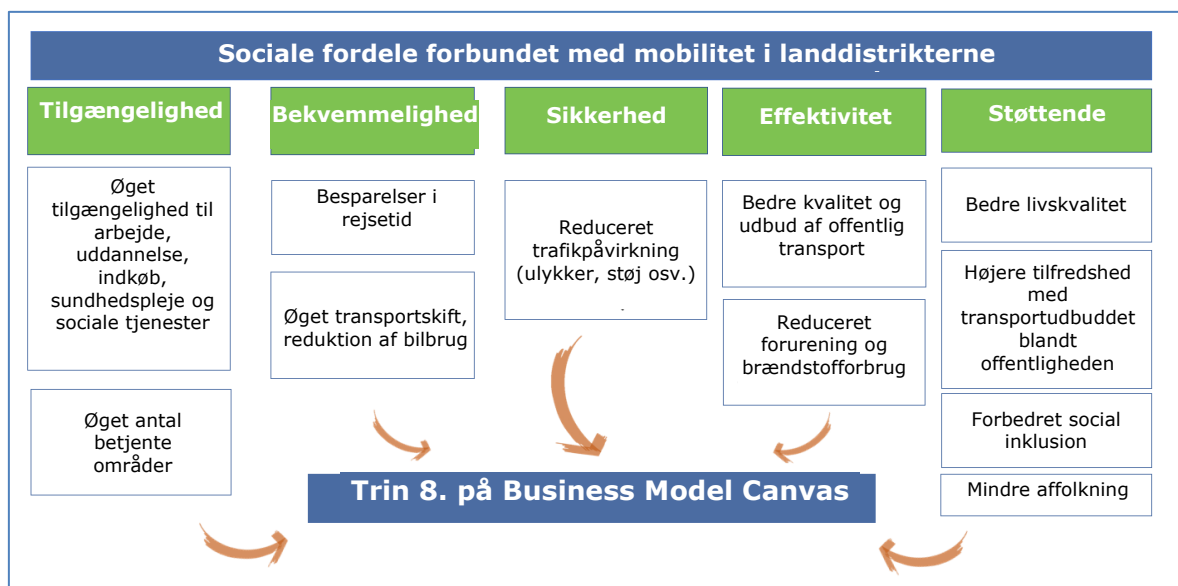
- Reduktion af kørte kilometer (VKT)
- Reduktion af brændstofforbrug og CO₂-udledning
- Mindre trafik, mindre forurening, mindre støj, færre ulykker
- Lokale veje bliver mere sikre for gående og cyklister.
- Mindre infrastrukturudgifter er påkrævet
- Opretholdelse eller forøgelse af kundebasen for virksomheder og tjenester

Mobilitetstjenester i landdistrikter implementeres primært for at skabe sociale fordele i områder med risiko for social udstødelse eller ulighed i muligheder. Alligevel kritiseres tjenesterne ofte for deres høje omkostningsgrundlag, selv når de opfylder deres sociale mission.

Nogle af de fordele, der er forbundet med et forbedret udbud af transporttjenester i landdistrikter, er anført i figur 30 og klassificeret efter specifikke kategorier (tilgængelighed, bekvemmelighed osv.). Det er vigtigt at forstå, hvordan disse fordele kan påvirke implementeringen/udviklingen af en mobilitetsløsning.

Figur 30 Sociale fordele forbundet med mobilitet i landdistrikterne

Kilde: SMARTA-NET



Figur 31 Grønne Jernbaner i Valmiera, Letland

Læring fra praksis: Grønne Jernbaner i Valmiera, Letland

Grønne Jernbaner-initiativet i Valmiera, Letland, revitaliserer nedlagte jernbanelinjer til et 32 km netværk af vandre- og cykelruter i Vidzeme-regionen. Dette projekt, som er en del af en større indsats på 750 km på tværs af det sydlige Estland og Letland, sigter mod at forbedre den lokale mobilitet og fremme bæredygtig turisme. Nøglefunktioner inkluderer fjernelse af forhindringer, installation af træbroer og etablering af rekreative områder med hvilebænke. "Grønne Jernbaner"-projektet er et samarbejdende grænseoverskridende initiativ ledet af Vidzeme Turistforening i partnerskab med 25 lokale myndigheder fra Vidzeme-regionen i Letland og det sydlige Estland, støttet af den lettiske forening for grønne veje. Støttet af lokale myndigheder og NGO'er hædrer dette initiativ regionens historiske jernbanebetydning, samtidig med at det fremmer samfundsengagement og økonomisk vækst gennem øgede turismemuligheder og sundere livsstil.

På den 32 km lange jernbanestrækning, der er dækket af denne lokale, smarte mobilitetsløsning (en del af ruten Valmiera-Kocēni-Ainaži), blev syv broer genopbygget for at sikre passage for cyklister og fodgængere. Investeringsomkostningerne blev anslået til €47.000, hvilket repræsenterede omkring 4% af de samlede projektomkostninger på €1.174.938. Den primære finansieringskilde blev sikret fra Interreg Estland-Letland Europæiske Fond for Regional Udvikling, som bidrog med €40.000, sammen med €7.000 fra andre partnere.

"Grønne Jernbaner"-projektet **forbedrer livskvaliteten** i målområderne ved at forbedre mobiliteten og skabe nye muligheder for beboerne. Initiativet fremmer sundere og gladere lokalsamfund gennem øgede udendørsaktiviteter. De lokale opdager hurtigt, at disse restaurerede stier giver fremragende muligheder for at gå, cykle og endda løbe langrend om vinteren.



Projektet fremmer også økonomisk vækst. Med tilstrømningen af **turister tiltrukket** af de naturskønne ruter begynder lokale virksomheder at udvikle nye produkter og tjenester, herunder indkvartering og spisesteder. Denne stigning i turisme bringer større økonomisk vitalitet til området, skaber arbejdspladser og stimulerer lokale økonomier.

Kreditter: J. Sijats, S. Lawrence

Derudover forbinder netværket Vidzeme-regionen med det sydlige Estland, hvilket **udvider mobilitetsmulighederne** for både beboere og besøgende. Den forbedrede tilgængelighed giver folk mulighed for at udforske et større område, hvilket fremmer fællesskabsengagement og interaktion. Samlet set positionerer Green Railways-projektet mobilitet som en afgørende faktor for at nå bredere økonomiske, sociale og miljømæssige mål og transformerer regionen til et blomstrende knudepunkt for friluftsliv og turisme året rundt.

Trin 10: Vejledning i, hvordan man ansøger om finansiering

Sikring af finansiering til en mobilitetsløsning i landdistrikter kræver en velstruktureret tilgang for at navigere i kompleksiteten af EU's, nationale eller regionale finansieringsprogrammer. Dette trin beskriver de væsentlige opgaver for at udarbejde et succesfuldt forslag, fra at identificere de mest passende finansieringsmuligheder til at indsende en overbevisende ansøgning.

Ved systematisk at vurdere finansieringskilder, verificere berettigelse og tilpasse mål med programkrav kan ansøgere sikre, at deres forslag skiller sig ud. Uanset om det er gennem tilskud, finansielle instrumenter eller offentlige kontrakter, øger det at følge nedenstående trin chancerne for at opnå finansieringssucces for innovative mobilitetsløsninger, der er skræddersyet til landdistrikternes behov.

Figur 32 Nøgletrin til udarbejdelse af en projektansøgning

Kilde:SMARTA-NET



Figur 33 eksempel: Navigering i spektret af EU-finansieringsprogrammer

Læring fra praksis: Navigering i spektret af EU-finansieringsprogrammer

Værktøjskassen for landdistrikter er den omfattende guide til EU-finansiering og støtteordninger for landdistrikter i Den Europæiske Union. Dens formål er at hjælpe lokale myndigheder, institutioner og interessenter, virksomheder og enkeltpersoner med at identificere og udnytte eksisterende EU-fonde, programmer og andre finansierings- og støttetiltag og fremme udviklingen i landdistrikterne.



European Union

Rural toolkit

Brugere kan finde de mest passende EU-finansieringsmuligheder til at støtte deres specifikke projekter og initiativer. Den giver omfattende information om tilskud, støtteordninger og programmer, der muliggør udvikling og revitalisering af landdistrikter og lokalsamfund.

Værktøjskassen er tilgængelig på: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=da>

Andre nyttige links til at udforske EU-finansieringsmuligheder:

- Generel information om ansøgningsprocessen - Europa-Kommissionen: [Link](#)
- Finansieringsmuligheder for offentlige organer - Europa-Kommissionen: [Link](#)
- EU-finansieringsmuligheder for lokal offentlig transport – UITP: [Link](#)

Mens den skitserede trinvis tilgang giver en generisk ramme, er specifikke tilpasninger nødvendige for hvert finansieringsniveau.

- For EU-finansiering er transnationale partnerskaber og overholdelse af komplekse administrative retningslinjer afgørende.
- National finansiering lægger ofte vægt på overensstemmelse med nationale strategier, hvilket kræver, at ansøgere demonstrerer, hvordan deres projekter adresserer nationale mobilitetsmål.
- Regional finansiering kræver typisk et tæt samarbejde med regionale myndigheder og en stærk vægt på at imødekomme lokale behov.

Adgang til støtte er afgørende for landkommuner, der sigter mod at udvikle succesfulde finansieringsforslag. Der findes forskellige ressourcer til at vejlede processen:

- Offentliggør dedikeret interesstilkendegivelse for eksterne eksperter/konsulentbureauer for at få støtte til forslaget udvikling
- Kontakt programmets nationale/regionale kontaktpunkter for afklaringer (administrative eller tekniske)
- Kontakt nationale agenturer, der fremmer deltagelse i EU's F&U-programmer og leverer informations-, uddannelses- og bistandsydelser²⁰
- Deltagelse i (EU, nationale eller regionale) programmer, webinarer og arrangementer (for at netværke med andre potentielle partnere og få yderligere indsigt i indkaldelserne)
- Medlemskaber (lokale myndighedsforeninger, relevante EU-netværk²¹ osv.).

²⁰Europa-Kommissionen stiller en Helpdesk & Support-webportal til rådighed, inklusive oplysninger om de nationale kontaktpunkter (NCP'er) for adskillige EU-finansieringsprogrammer:

<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>.

Den stiller også et netværk af NCP'er til rådighed, der specifikt fokuserer på Horizon Europe:

<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/>

²¹Eksempler på sådanne netværk er: Smart Village Networks (<https://www.smart-village-network.eu/>); POLIS Network (<https://www.polisnetwork.eu/>); Heritage Europe – EU's Sammenslutning af Historiske Byer og Regioner (<https://www.historic-towns.org/>).

KONKLUSIONER

Denne vejledningsdokument er udarbejdet for at give kommuner den viden og de værktøjer, der er nødvendige for at udvikle og implementere bæredygtige, inklusive og integrerede mobilitetsløsninger i landdistrikter.

Med fokus på det kritiske spørgsmål om finansiering – især for mobilitetsinitiativer i landdistrikter og mobilitet, der understøtter landdistriktturisme – tackler den en væsentlig barriere: manglen på ressourcer og specifik ekspertise i at sikre finansiering. Disse udfordringer hindrer ofte landdistrikter i at skabe skræddersyede mobilitetstjenester.

Gennem en trinvis tilgang udstyrer dokumentet landkommuner og praktikere til at navigere i komplekse finansieringslandskaber, vurdere finansielle behov og udarbejde overbevisende projektforslag. Fra at identificere lokale udfordringer og aktiver til at definere væsentlige projektkomponenter og tilpasse sig lovgivningsmæssige og markedsforhold, sigter vejledningen mod at fremme den langsigtede bæredygtighed af mobilitetstjenester. Ved at følge denne strukturerede metode kan landdistrikter forvandle mobilitetsudfordringer til muligheder for vækst og konnektivitet.

Et sæt af centrale anbefalinger og konklusioner foreslås for at hjælpe med at syntetisere nogle af de vigtigste råd i dette dokument.

Etabler klare og handlingsorienterede mål

- Veldefinerede indikatorer og KPI'er
- Konkrete operationelle procedurer
- Fremhævnning af den brede vision ud over projektmålet
- Veletablerede forbindelser mellem specifikke mål og resultater

Lokalsamfundsbaseerede initiativer

- Bottom-up-tilgang, der tager hensyn til de behov og udfordringer, som landdistrikter står over for
- Aktiv involvering af lokalsamfund (f.eks. fora, klubber osv.), der repræsenterer forskellige grupper med forskellig baggrund

Multi-stakeholder-tilgang

- Partnerskaber med forskellige og relevante interessenter, herunder lokale politikere og ledere i lokalsamfundet
- Sikre samarbejde mellem forskellige målgrupper og praktikere

Omkostningsvurderinger

- Sikre realistiske og omfattende finansielle krav
- Nøjagtige budgetestimer

Effektiv planlægning

- Vurdering og planlægning af alle nødvendige ressourcer og aktiviteter
 - Menneskelige ressourcer
 - Tekniske kompetencer
 - Manglende færdigheder (tværfaglige teams)
- Netværk
- Nøjagtig tidsplan

Politiske og rumlige sammenhænge

- Forståelse af den politiske ramme og den rumlige dynamik
- Tilpas projektet til bredere politiske mål og lokale behov

KONTAKT EU

Personligt

Overalt i Den Europæiske Union er der hundredvis af Europe Direct informationscentre. Du kan finde adressen på det center, der er nærmest dig, på: https://europa.eu/european-union/contact_en

Pr. telefon eller e-mail

Europe Direct er en tjeneste, der besvarer dine spørgsmål om Den Europæiske Union. Du kan kontakte denne tjeneste:

- på gratisnummer: 00 800 67891011 (visse operatører kan opkræve betaling for disse opkald),
- på følgende standardnummer: +32 22999696, eller
- pr. e-mail via: https://europa.eu/european-union/contact_en

FIND INFORMATION OM EU

Online

Information om Den Europæiske Union på alle EU's officielle sprog findes på Europa-webstedet på: https://europa.eu/european-union/index_en

EU-publikationer

Du kan downloade eller bestille gratis og betalte EU-publikationer fra: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Flere eksemplarer af gratis publikationer kan fås ved at kontakte Europe Direct eller dit lokale informationscenter (se https://europa.eu/european-union/contact_en).

EU-lovgivning og relaterede dokumenter

For at få adgang til juridisk information fra EU, herunder al EU-lovgivning siden 1952 på alle officielle sprogversioner, gå til EUR-Lex på: <http://eur-lex.europa.eu>

Åbne data fra EU

EU's portal for åbne data (<http://data.europa.eu/euodp/en>) giver adgang til datasæt fra EU. Data kan downloades og genbruges gratis til både kommercielle og ikke-kommercielle formål.



Den Europæiske Unions
Publikationskontor

ISBN: 978-92-68-27206-0

doi: 10.2832/7805771