

2019-03-06
Dnr 1835-2018/19

Mobilitet på landsbygden – förstudie

Sammanfattning

Förutsättningarna för mobilitet på landsbygden skiljer sig åt mellan invånare och vissa grupper riskerar att bli utestängda från aktiviteter eller samhällsfunktioner till följd av sina begränsade möjligheter att resa. Avfolkning och en större andel äldre bidrar till sämre tillgänglighet av kollektiva färdmedel.

Olika typer av mobilitetstjänster för boende på landsbygd och i mindre tätorter kan ge ökad tillgänglighet, minskat behov av att resa med egen bil och minskad kostnad för hushållen. Andra positiva effekter med mobilitetstjänster är minskade utsläpp från fossila bränslen och minskat antal bilar som reser in till städerna.

Mobilitetslösningar på landsbygden kan handla om olika former av samåkning, bilpooler, anropsstyrd trafik och andra typer av flexibla transportlösningar. Digitalisering, automatisering och delningsekonomi är exempel på områden som har stor potential att påverka framtidens transporter. De kan bidra till tillgänglighet, både i stad och på landsbygd och minska växthusgasutsläpp. Förarlösa fordon minskar behovet av traditionell kollektivtrafik på landsbygden och kan bidra till lösningar för de som nu upplever mobilitetshinder.

Förslagsvis kan en forskningsöversikt med fokus på mobilitet på landsbygden fokusera på följande frågor:

- Vilka hållbara mobilitetstjänster skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden på kort och lång sikt?
- Vilka möjligheter och hinder finns för att implementera mobilitetstjänster på landsbygden?
- Goda exempel på nya hållbara och tillgängliga mobilitetslösningar på landsbygd (nationella och relevanta internationella studier).

Innehåll

Innehåll	2
1. Inledning	3
1.1 Utmaningar på landsbygden	3
1.2 Tillgänglighet och resmönster	4
1.3 Faktorer som påverkar resandet	5
1.4 MaaS – mobilitet som en tjänst	6
2. Utkast till forskningsöversiktens upplägg	9
2.1 Preliminära frågeställningar	9
2.2 Det fortsatta arbetet (preliminär tidsplan)	10

1. Inledning

Trafikutskottets forsknings- och framtidsgrupp beslutade den 29 januari 2019 om att låta ta fram en forskningsöversikt med fokus på mobilitet på landsbygden. I ett första steg tas en förstudie fram med förslag på frågeställningar och tidplan som ska utgöra ett underlag för beslut om inriktning av forskningsöversikten.

Definition landsbygd

Tillväxtverkets klassificering av landsbygd utgår från befolkningstäthet och befolkningsstorlek, men tar också hänsyn till avstånden till större städer genom att beräkna genomsnittlig resväg.¹ Med Tillväxtverkets definition av landsbygd bodde 2012: 17 procent i landsbygdskommuner, 54 procent i kommuner präglade av stad, förorter eller mindre orter och 32 procent i storstadskommuner.²

I landsbygdskommitténs betänkande (SOU 2017:1) understryks att det är viktigt att olika transportslag effektiviseras utifrån de olika regionala förutsättningarna. Vidare menar kommittén att landets ekonomi kan påverkas negativt om inte statens infrastrukturinvesteringar tar till vara den tillväxtpotential som finns på landsbygderna i bas-, export- och besöksnäringarna.

1.1 Utmaningar på landsbygden

Förutsättningarna för mobilitet på landsbygden skiljer sig åt mellan olika grupper av invånare. Eftersom bilen fortsatt spelar en viktig roll på landsbygden blir förutsättningarna för mobilitet ojämlika då vissa grupper saknar tillgång till bil och förekomsten av kollektiva färdmedel är begränsade. Vissa grupper riskerar att bli utestängda från sociala aktiviteter eller samhällsfunktioner till följd av sina begränsade möjligheter att resa. Särskilt äldre riskerar att bli isolerade hemma och på så sätt få sämre tillgång till sociala aktiviteter med sämre livskvalitet som följd.

I en översiktsartikel³ beskrivs problemen med och orsakerna bakom sämre tillgänglighet till kollektiva färdmedel på landsbygden. Faktorer som avfolkning och en allt större andel åldrande befolkning på landsbygden nämns som bidragande orsaker. En annan studie⁴ från Nederländerna visar att kollektiva färdmedel på landsbygden över tid blivit allt

¹ SOU 2017:1, s. 275. Tillväxtanalys får på så vis fram sex kommuntyper: *Mycket glesa landsbygdskommuner* (15 kommuner), *glesa landsbygdskommuner* (45 kommuner), *tätortsnära landsbygdskommuner* (70 kommuner), *glesa blandade kommuner* (28 kommuner), *täta blandade kommuner* (103 kommuner) samt *storstadskommuner* (29 kommuner) (ibid).

² Hela Sverige ska leva, Balansrapport #3 2018.

³ Berg J, Thoresson K (2017) *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd – En internationell litteraturstudie* VTI.

⁴ Geurs KT o.fl. (2018) *The potential of a Mobility-as-a-Service platform in a depopulating area in The Netherlands: An exploration of small and big data*. *Advances in Transport Policy and Planning* 2: 57-79.

dyrare och alltmer olönsamma på grund av demografiska förändringar (dvs. en högre andel åldrande befolkning), högre bränslekostnader och ökande användning av bilar. Det har lett till stora utmaningar vad gäller att kunna erbjuda effektiva och högkvalitativa kollektivtrafikalternativ till ett rimligt pris. Konventionella kollektiva färdmedel kan inte heller konkurrera med bilen på landsbygden eftersom de inte kan erbjuda den flexibilitet som det privata bilägandet innebär dvs. möjligheten till spontana resor.

Möjliga åtgärder och lösningar på landsbygden

Enligt VTI² behöver budgeten för bidragsfinansierade bussar och användandet av taxibusar öka på landsbygden. Multimodala lösningar behöver också utvecklas genom att stärka kollektivtrafikstråk och cykelbanor med möjligheter till trygga bil- och cykelparkeringar. Riktade styrmedel för att öka tillgängligheten genom att stödja service, handel, skolor och hälsovårdsinrättningar lokalt och att öka tillgången till internetbaserade tjänster och handel kan vara andra lösningar.

I syfte att förbättra transporterna kan lösningarna även handla om olika former av samåkning eller bil-pooler, anropsstyrd trafik⁵ och andra typer av flexibla transportlösningar. VTI² lyfter fram att anropsstyrd eller flexibel kollektivtrafik kan fungera för att möta de olika mobilitetsbehov som finns, om de anpassas till tider på dygnet då befolkningen vill resa. Vidare menar författarna att policyinitiativ som stödjer sociala ekonomier eller delningsekonomier, såsom ett gemensamt ägande av bilpool, har potential att bidra positivt till mobiliteten på landsbygden. I rapporten dras slutsatsen att det finns ett behov av förbättrad kunskap om hur människor planerar och genomför sina aktiviteter i vardagen utifrån deras tillgång till transporter. Kunskapen om hur samåkning bäst kan organiseras behöver också öka. I landsbygdskommitténs betänkande (SOU 2017:1) lyfts fram att det är viktigt att mer organiserad samåkning blir möjlig. Organiserad samåkning förekommer i olika delar av landet. Ett exempel är så kallade byabussar; en större personbil som byborna själva disponerar. Samåkningen innebär besparingar för samhället och ökad tillgänglighet för byborna.

I framtiden skulle även drönare kunna användas på landsbygden för transporter av t.ex. medicinsk utrustning och läkemedel till svårtillgängliga platser. En svensk studie⁶ visar att en specialbyggd drönare utrustad med hjärtstartare kan vara betydligt snabbare på plats vid ett hjärtstopp än en ambulans.

1.2 Tillgänglighet och resmönster

Tillgängligheten till service, kollektivtrafik och arbetstillfällen är generellt sett högre i städer än på landsbygden. På landsbygden är dessutom möjligheten att åka kollektivt mer

⁵ Anropsstyrda turer är som vanliga turer i en tidtabell med den skillnaden att de bara körs om någon beställt en resa i förväg, och de körs med mindre fordon istället för buss.

⁶ Claesson A o.fl. (2017) *Time to Delivery of an Automated External Defibrillator Using a Drone for Simulated Out-of-Hospital Cardiac Arrests vs Emergency Medical Services*. JAMA 317(22):1-3.

begränsad. Däremot är det vanligt förekommande på landsbygden att man har körkort och äger en bil. Det råder heller ingen brist på parkeringsplatser.

Antalet resor samvarierar med förutsättningarna att resa och med den subjektiva bedömningen av möjligheten att resa. De som har bäst förutsättningar att resa är enligt Trafikanalys⁷ boende i områden som domineras av unga högutbildade med god ekonomi i lägenhet i storstäder. Flest resor gör dock boende i områden som domineras av unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer samt av medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer, grupper med ett högt bil- och körkortsinnehav. Ett lågt resande, både i förhållande till övriga grupper, men även utifrån sina förutsättningar har boende i socialt utsatta områden samt yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. De grupper som har sämst förutsättningar finns alla i någon form av perifert läge, det vill säga landsbygdskommuner.

1.3 Faktorer som påverkar resandet

Den tekniska utvecklingen går snabbt och kommer att förändra på vilket sätt vi reser. Digitalisering, automatisering och delningsekonomi är exempel på områden som har stor potential att påverka framtidens transporter. De kan bidra till lösningar både på tillgänglighet och minska växthusgasutsläpp. Med rätt styrmedel kan dessa lösningar bidra till att lösa tillgänglighetsproblem både i stad och på landsbygd.

Framtidens möjlighet att resa påverkas av utvecklingen av både omvärldstrender och transportrelaterade faktorer såsom ny transportteknologi och nya affärsmodeller, parallellt med ett ökat tryck att uppnå de transportpolitiska målen, inklusive målet om minskade växthusgasutsläpp.⁸ En viktig omvärldstrend är urbanisering i kombination med ökande och åldrande befolkning. Större delen av befolkningstillväxten kommer att ske i dagens storstadsområden. I framtiden behöver därför transportsystemet möta en ökad transportefterfrågan och risk för trängsel i urbana områden, och erbjuda en grundläggande tillgänglighet i mer glesa områden där bilen idag är viktig för tillgängligheten.

Uppkopplade och autonoma fordon

Enligt landsbygdskommitténs betänkande (SOU 2017:1) kan kollektivtrafiken göras mer tillgänglig för befolkningen i landsbygderna genom utvecklingen av självkörande fordon. Självkörande bilar skapar nya möjligheter i landsbygderna, där vägförhållandena ofta erbjuder bättre förutsättningar än i städerna. Exempelvis kan självkörande lastbilar trafikera vägarna under natten. Kommittén menar att med självkörande fordon kan en hållbar, anropsstyrd och behovsanpassad kollektivtrafik och skolskjuts bli verklighet i Sveriges landsbygder. Samtidigt är den utvecklingen beroende av uppkoppling till

⁷ Trafikanalys (2018) *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*. Rapport 2018:17

⁸ Det pågår även inom bilindustrin en utveckling av innovativa affärsmodeller, bl.a. biltillverkaren Ford, se *Dagens industri*, *Hon leder Fords satsning mot smartare bilar: "På randen till en revolution"*, 2019-01-01.

fast eller mobilt bredband via master och satelliter. För att skapa goda förutsättningar för självkörande fordon behövs ett fullt utbyggt bredband i hela landet. I remissvaren till slutbetänkandet understryks bl.a. behovet av 5G för testverksamhet av autonoma fordon och att det finns affärsmässiga lösningar som gynnar utvecklingen.

Enligt Trafikanalys (2018) kan förarlösa fordon minska behovet av traditionell kollektivtrafik på landsbygden och ersätta den med fordon anpassade för lägre passagerarvolymer som kör oberoende av tidtabell. Författarna till rapporten menar att om sådan trafik inte kommer till stånd kommer personer med låga inkomster, som därmed saknar de nödvändiga resurserna att lösa mobiliteten på egen hand, att få betydande svårigheter att tillfredsställa sina mobilitetsbehov. De menar därför att dessa gruppers transportförsörjning särskilt bör uppmärksammas.

Det råder idag oenighet kring när helt förarlösa personbilar kommer att få stor utbredning, men enligt författarna till Trafikanalysrapporten kan de stå för hälften av trafiken i början av 2040-talet. Utvecklingen väntas dock gå snabbare inom både kollektiv- och taxitrafiken.

Digitalisering

Ökad användning av informations- och kommunikationsteknik (IKT) kommer främst att påverka resmönstret och i mindre utsträckning antalet resor enligt Trafikanalys rapport. Vidare lyfts fram att IKT ger en ökad flexibilitet i tid och rum vilket förbättrar möjligheterna till att få ihop det dagliga tidspusslet.

En forskningsartikel⁹ visar att på samma sätt som en kombination av olika mobilitets-tjänster kan ge tillgång till en viss service (MaaS se nedan), kan man använda en digital lösning för att komma åt tjänsten på avstånd vilket omnämns som ”Tillgänglighet som en Service” även omnämnt som AaaS. Genom att erbjuda digitala tjänster till olika samhällsfunktioner som sjukvård, affärsmöten, underhållning, shopping mm. kan dessa nås utan att man fysiskt behöver transportera sig till en viss plats. Författarna till artikeln menar att digitalisering redan har ett betydande inflytande på transportsektorn och våra mobilitetsmönster på olika sätt, dock inte nödvändigtvis på mer hållbara sätt.

1.4 MaaS – mobilitet som en tjänst

Mobilitet som en tjänst (MaaS) är en tjänst där individens behov av mobilitet kan uppfyllas effektivt och mer hållbart än i dag genom integrering av olika transportsätt och tjänster för sammanhållna resor. Enligt en omvärldsanalys¹⁰ kan MaaS i Sverige beskrivas enligt följande ”... att en resenär kan lösa sitt resbehov från dörr till dörr genom en sammanhållen tjänst. Resan kan omfatta olika trafikslag som tillhandahålls av olika aktörer, men resenären erbjuds en sammanhållen tjänst och betalar för den sammanhållna tjäns-

⁹ Kramers A et al. (2018) *AaaS and MaaS for reduced environmental and climate impact of transport: Creating a framework to identify promising digital service innovations for reduced demand and optimized use of transport resources*. EPiC Series in Computing. pp 1-16.

¹⁰ Karlsson MA (2016) *Integrerade Mobilitetstjänster : K2:s Strategiska case. Omvärldsanalys*.

ten enligt ett i förväg upprättat avtal (som kan vara i form av ett abonnemang). I rapporten lyfts fram att det inte finns en allmängiltig definition av MaaS något som även Samtrafiken understryker i sin rapport¹¹ där de har valt definitionen: *Tjänster som underlättar att med olika transportsätt ta sig från en plats till en annan*. Inom ramen för den definitionen kan tjänsterna vara allt ifrån en multimodal reseplanerare till ett abonnemang som präglas av full service. Tjänsterna kan också inkludera transport av varor som komplement till personlig mobilitet. Den sammanhållande utgångspunkten är att tjänsterna ska inspirera och attrahera resenärerna till ett ökat hållbart resande och att minska beroendet av enskilda resor i egen bil. Samtrafikens rapport lyfter även fram behovet av att omdefiniera den traditionella kollektivtrafiken som går ifrån persontransporter med tidtabellslagd linjetrafik till att handla om persontransporter med delade resurser.

Gemensamt för olika MaaS-initiativ är att de kräver en öppen samarbetsplattform med olika operatörer. Dessutom, som ett nytt tillvägagångssätt för mobilitet, behöver transportsystemet anpassas efter input från användare, operatörer och offentlig förvaltning. Drivkrafterna bakom förändringarna i hur vi kommer att konsumera mobilitet är flera. Enligt en studie¹² är samhällstrender som urbanisering, klimatförändringar, delningsekonomi, och nya betalningssystem tillsammans med teknisk utveckling faktorer som underlättar omvandlingen.

MaaS – under utveckling

MaaS är fortfarande ett relativt nytt koncept men mängden MaaS-relaterad forskning ökar snabbt. Enligt en nyligen publicerad översiktsartikel¹³ har MaaS potential att bidra till nya resmönster och minskningar av privat bilanvändning. Det är osäkert hur stor effekt MaaS kan få och hur tidslinjen och riktningen för förändringarna kommer att se ut. Artikelförfattarna bedömer dock att det är osannolikt att ett skifte från privat bilägande till MaaS kommer att inträffa inom några år.

Sammanfattningsvis kan sägas om MaaS:

- MaaS gör transportsystemet mer effektivt och förenklar val av olika mobilitetsalternativ för dagliga resor.
- Personliga tjänster möjliggör enhetliga resor genom att integrera olika transportslag.
- Det kommer sannolikt att bli mindre populärt att äga sin bil i takt med att flexibla val såsom bildelning och efterfrågade delningstjänster blir vanligare.
- MaaS verkar kunna bidra till en ökad användning av hållbara transportsätt.
- Hållbara transportsätt förväntas bli mer populära, men det finns begränsat med rön om cyklingens roll i den vetenskapliga litteraturen.

¹¹ Laurell A (2017) Swedish Mobility Program (SMP): Den avslutande rapporten för projektet Vitt papper och samtidigt ett förarbete till Swedish Mobility Program (SMP).

¹² Holmberg P-E et al. (2016) *Mobility as a Service - MaaS: Describing the framework*. Viktoria Swedish ICT AB.

¹³ Utriainen R, Pöllänen M (2018) *Review on mobility as a service in scientific publications*. Research in Transportation Business & Management (In press).

- Nya flexibla transportmedel tvingar konventionell kollektivtrafik att anpassa sig till ett mer serviceorienterat system.
- Den offentliga sektorn har en nyckelroll i att stödja tillämpningen av MaaS t.ex. genom lagstiftning.

Enligt en annan översiktsartikel¹⁴ är det sannolikt att det främst är unga till medelålders personer, bosatta i tätorter som kommer att byta till MaaS från ett mer traditionellt resmönster. Faktorer som kan påverka attityderna till MaaS och viljan till att förändra resebeteendet är värderingar, ålder och bostad samt andra socioekonomiska egenskaper. Författarna drar även slutsatsen att personers *upplevelse* av olika mobilitetspaket kan påverka resebeteendet snarare faktiska fysiska förändringar. I artikeln diskuteras vilka förutsättningar som är viktiga för att få genomslag av MaaS. För det första är det viktigt att MaaS ger tillräckligt stort mervärde för resenärer. Försök med MaaS visar att det är valfriheten, skraddarsyddna erbjudanden och ökad resebekvämlighet som skapar en positiv attityd till MaaS. En annan förutsättning är att resenärerna erbjuds ett ekonomiskt fördelaktigt alternativ. Ytterligare en förutsättning är att resenärerna inte behöver kompromissa för mycket på sin autonomi, flexibilitet och sina krav på tillförlitlighet. Att kunna kombinera olika transportslag under en resa anses vara en viktig styrka för MaaS. Det är även viktigt att MaaS designas på ett sätt så att det blir tillgängligt för alla.

Enligt en studie¹⁵ finns det osäkerhet kring genomförandet av MaaS i stor skala. Faktorer som bristande samarbete mellan olika aktörer, avsaknad av adekvata affärsmodeller och resenärers låga acceptans kan ha en negativ effekt på genomförandet.

MaaS på landsbygden

Vid utvecklingen av mobilitetstjänster på landsbygden måste de särskilda förhållanden som karaktäriserar mindre befolkade områden beaktas. Affärsmodellen för MaaS på landsbygden skiljer sig från MaaS i städer, eftersom den har ett starkare fokus på samåkning och bildelning och mindre fokus på kollektivtrafik. En litteraturöversikt¹⁶ visar att det finns begränsad erfarenhet av och kunskap om MaaS i landsbygdsområden. Den sammantagna kunskapen visar på en rad utmaningar. Exempelvis har gemensamma digitala plattformar för samåkning svårt att fånga ett tillräckligt stort antal deltagare. Andra orsaker är att de som bor på landsbygden saknar incitament för samåkning och att de inte deltar i samhällslivet i lika hög grad som invånarna i mer tätbefolkade områden. Erfarenheterna från försök med MaaS på Nederländska landsbygden visar att bilisterna i studien inte visade något större intresse för att vilja samåka med andra bilister. De verkade mer benägna att ta till sig nya typer av mobilitetslösningar. Resultaten är samstämmiga med

¹⁴ Durand A et.al. (2018) *Mobility-as-a-Service and changes in travel preferences and travel behaviour: a literature review*. KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.

¹⁵ Jittrapirom P. et al. (2018) Future implementation of Mobility as a Service (MaaS): Results of an international Delphi study. Working Paper SCRIPTS-WP-18-06. Radboud University.

¹⁶ Geurs KT (2018) *Chapter Three - The potential of a Mobility-as-a-Service platform in a depopulating area in The Netherlands: An exploration of small and big data*. Advances in Transport Policy and Planning Vol 2:57-79.

andra studier som visar att det behövs samhällsinitiativ och incitament, såväl ekonomiska som icke-ekonomiska, för att förare och passagerare ska ansluta sig till bildelning och samåkning.

I en finsk studie¹⁷ lyfts fram att klyftan mellan landsbygden och städerna kan öka i framtiden och att åtgärder bör vidtas för att upprätthålla en levande landsbygd som är både resurs- och kostnadseffektiv. Författarna menar att landsbygdsområden har stor potential för att organisera transporttjänster mer effektivt genom samarbete med olika aktörer och utveckling av innovativa lösningar. Utmaningarna med MaaS handlar bl.a. om höga kostnader för att organisera transporter. Andra utmaningar är att det råder liten konkurrens på landsbygden vilket innebär utmaningar för att driva affärsverksamhet. Författarna understryker att tjänster som tillhandahålls av privatpersoner skulle kunna komplettera andra MaaS-tjänster som erbjuds på landsbygden och att det behövs mer kunskap om hur företag kan delta i utvecklingen. I artikeln lyfts exempel på tjänster fram som är viktiga för att MaaS ska fungera på landsbygden. Tjänsterna omfattar grannsamåkning, möjlighet att hyra privatbilar där försäkring ingår, hyra av släpkärra av privatperson eller företag, hemkörning av mat och post via privatpersoner samt el- och lastcykelpooler. Vidare understryks att förändringar i lagstiftningen kommer att behövas för att kunna utveckla effektiva och ändamålsenliga mobilitetstjänster och att det kan krävas incitament för utveckling av MaaS vid pilotstudier.

Forskare har i en förstudie¹⁸ undersökt vilka geografiska områden i Sverige som skulle vara lämpliga för demonstrationsprojekt med kombinerade mobilitetslösningar. Aspekter som undersöktes var: vilka mobilitetstjänster som motsvarar behoven som finns på landsbygd och mindre tätort; vilka kostnader som skulle vara rimliga för sådana tjänster samt hur tjänsterna ska finansieras. Förstudien konstaterar att för att kombinerade mobilitetstjänster ska fungera behöver det till exempel finnas livsmedelsbutik, skola, lokal arbetsmarknad och starka kollektivtrafikstråk i området. Dessutom måste befolkningsunderlaget vara tillräckligt stort och viljan att pröva något nytt finnas.

2. Utkast till forskningsöversiktens upplägg

2.1 Preliminära frågeställningar

Olika typer av mobilitetstjänster för boende på landsbygd och i mindre tätorter kan ge ökad tillgänglighet, minskat behov av att resa med egen bil och minskad kostnad för hus-hållen. Andra positiva effekter med mobilitetstjänster är minskade utsläpp från fossila bränslen och minskat antal bilar som reser in till städerna.

Mobilitetslösningar på landsbygden kan handla om olika former av samåkning, bilpooler, anropsstyrd trafik och andra typer av flexibla transportlösningar. Digitalisering, automatisering och delningsekonomi är exempel på områden som har stor potential att

¹⁷ Eckhardt et al. (2018) *MaaS in rural areas - case Finland*. Research in Transportation Business & Management. Available online 5 October 2018.

¹⁸ Berg et al. (2018) *Kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd och i mindre tätorter – resultat från förstudien KomILand*. VTI rapport 986.

påverka framtidens transporter på landsbygden. Förarlösa fordon kan minska behovet av traditionell kollektivtrafik på landsbygden och kan bidra till lösningar för de som nu upplever mobilitetshinder.

Förslagsvis kan en forskningsöversikt med fokus på mobilitet på landsbygden fokusera på följande frågor:

- Vilka hållbara mobilitetstjänster skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden på kort och lång sikt?
- Vilka möjligheter och hinder finns för att implementera mobilitetstjänster på landsbygden?
- Goda exempel på nya hållbara och tillgängliga mobilitetslösningar på landsbygd (nationella och relevanta internationella studier).

2.2 Det fortsatta arbetet (preliminär tidsplan)

Efter gruppens fastställande av frågeställningar och utskottsbeslut om att genomföra forskningsöversikten inleder sekretariatet i samråd med kansliet sammanställningen av översiktens underlag. Sekretariatet tar i samråd med kansliet fram dels avtal med en eller flera externa forskare (för ett begränsat deluppdrag inom ramen för de identifierade frågeställningarna), dels en lista på en referensgrupp bestående av forskare och myndighetsföreträdare med sakkunskap (med uppgift att kvalitetssäkra översiktens underlag) som stäms av med gruppen. Utöver det ovannämnda görs under arbetets fortsatta gång följande avstämningar med utskottets arbetsgrupp (samt därutöver för det fall behov uppstår).

(a) I början av juni för en kort uppdatering/avstämning om arbetsläget.

(b) I mitten av november för presentationen av slutligt underlag till forskningsöversikten.

Eventuella sammanfattande slutsatser från gruppen/ledamöterna med anledning av forskningsöversiktens underlag arbetas in i ett ev. avslutande kapitel under november. Preliminärt – och efter godkännande av utskottet – offentliggörs översikten i december med möjlighet till offentlig utfrågning (antigen i december eller januari).