



Juhend maapiirkondade liikuvuse rahastamis- ja finantseerimisvõimaluste kohta

Leping: MOVE/2022/OP/0008

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



EUROOPA KOMISJON

Transpordi ja Liikuvuse Peadirektooraat
B direktooraat – investeringud, uuenduslik ja säästev transport
Üksus B3 – innovatsioon ja teadusuuringud

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

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

Euroopa Komisjon B-1049 Brüssel

Juhend maapiirkondade liikuvuse rahastamis- ja finantseerimisvõimaluste kohta

Leping: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct on teenus, mis aitab teil vastuseid leida
Teie Euroopa Liitu puudutavatele küsimustele.***

Tasuta telefoninumber(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Teave on tasuta, nagu ka enamik kõnesid (kuigi mõned operaatorid, telefonikabiinid või hotellid võivad teile tasu võtta).

ÕIGUSTEAVE

Käesolev dokument on koostatud Euroopa Komisjoni jaoks, kuid see kajastab ainult autorite seisukohti ja Komisjoni ei saa pidada vastutavaks teabe mis tahes kasutamise eest.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta on internetis aadressil (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2025

ISBN 978-92-68-27211-4

doi: 10.2832/0281370

© Euroopa Liit, 2025

Paljundamine on lubatud, kui allikas on märgitud.

SISU

PÕHIMÕISTED JA DEFINITSIOONID	7
SISSEJUHATUS.....	8
1. MAAPIIRKONDADE TRANSPORDITEENUSTE RAHASTAMISELE LIGIPÄÄSU VÄLJAKUTSED	10
2. RAHASTAMISELE JUURDEPÄÄSU VÕIMALDAVAD TEGURID.....	14
3. MAAPIIRKONDADE JAGATUD LIIKUVUSTEENUSTE FINANTSRAAMISTIKUD.....	16
4. RAHASTAMISE JA FINANTSSTRATEEGIADE ETAPIVIISILINE PLANEERIMINE	19
5. PROJEKTI PÕHIELEMENTIDE MÄÄRATLEMINE	20
6. RAHASTUSVAJADUSE JA -PLAANIDE HINDAMINE	31
7. KÕRGELT REGULEERITUD TURUL NAVIGEERIMINE	40
8. ETTEPANEKUTELE HÄÄLE ANDMINE	43
KOKKUVÕTE.....	51

TABELITE LOETELU

Tabel 1. Maapiirkondade liikuvuse lünkade hindamiseks kohandatud KPI-de näited ...	13
Tabel 2. Potentsiaal, eesmärgid, piirangud ja partnerlus sihtgrupi juhtivatele ettepanekute esitajatele	20
Tabel 3. Maapiirkondade peamised liikuvusprojektide tüübid	24
Tabel 4. Maapiirkondade liikuvuslahenduste rahastamisallikate kombinatsioon.....	34

JOONISTE LOETELU

Joonis 1 Põhi- ja lokaliseeritud transporditeenused maapiirkondades.	9
Joonis 2 Maapiirkondade transpordi rahastamispanoraam	10
Joonis 3 Kilkenny KITE partnerlusalgatuse olulisemad punktid Iirimaal	15
Joonis 4 BürgerBus nõudluspõhine transport Oberes Glantal, Saksamaal.	15
Joonis 5 Liikuvuslahenduste finantsraamistikud	17
Joonis 6 Nõudluspõhise transpordi finantsraamistikud Medio Tejos, Portugalis	17
Joonis 7 Organisatsiooniliste ja operatiivsete küsimuste haldamine	18
Joonis 8 Sopotniki uksele teenus Sloveenias	18
Joonis 9 Etapiviisiline lähenemisviis maapiirkondade liikuvuse rahastamise ja finantsstrateegiatele.....	19
Joonis 10 Projekti põhielementide määratlemine – 1.–3. samm	20
Joonis 11 Kogukonnapõhine autode jagamine Villerouge-Termenèsi maapiirkonna kogukonnas	22

Joonis 12 VysoMarchi projekt Austria ja Slovakkia piiril	27
Joonis 13 Maapiirkondade ühistranspordi lahenduste rahastamisvajadused.	28
Joonis 14 Maapiirkondade ühistranspordi lahenduste finantsküsimused.	29
Joonis 15 SMART mobiilsusprojekt Garfagnana orus, Itaalias.....	30
Joonis 16 Projekti põhielementide määratlemine – 4.-6. samm.....	31
Joonis 17 Maapiirkondade transpordilahenduste rahastamisliigid	32
Joonis 18 Ülevaade rahastamisvajadustest projekti eri etappides.....	32
Joonis 19 Jalgrattajagamissüsteem Sprotenflotte Kieli piirkonnas, Saksamaal	33
Joonis 20 Rahastamisallikate võimendamine Rethymnos, Kreekas	35
Joonis 21 Maapiirkondade elektriautode jagamise skeemi säilitamine: FLUGS mudel Ida-Tiroolis	36
Joonis 22 Rahastamine, mida on vaja projektieelsete ja kapitalikulude katteks.....	37
Joonis 23 Paindlike transpordteenuste tegevuskuludeks vajalik rahastus	38
Joonis 24 Jagamismajanduspõhiste transpordteenuste tegevuskuludeks vajalik rahastus	39
Joonis 25 Projekti põhielementide määratlemine – 7. samm.....	40
Joonis 26 Nõudluspõhine transport Médio Tejos, Portugalis	42
Joonis 27 Projekti põhielementide määratlemine – 8.-10. samm.....	43
Joonis 28 Maapiirkondade liikuvusteenuse äriplaani koostamise ülesanded	44
Joonis 29 Maapiirkondade liikumislahenduste lõuendi mudel.	46
Joonis 30 Maapiirkondade liikuvusega seotud sotsiaalsed hüved	47
Joonis 31 Rohelised raudteed Valmieras, Lätis.....	48
Joonis 32 Taotluse ettevalmistamise põhisammud	49
Joonis 33 näide: EL-i rahastamisprogrammide spektri navigeerimine	50

PÕHIMÕISTED JA DEFINITSIOONID

Termin	Definitsioon
ÜPP	Ühine põllumajanduspoliitika (ÜPP) on kõigile ELi riikidele ühine poliitika. Seda hallatakse ja rahastatakse Euroopa tasandil ELi eelarve vahenditest. ÜPP toetab ELi põllumajanduslike toiduainete avatud ühtset turgu, tagades taskukohased hinnad, säilitades maailma kõrgeimad ohutus- ja keskkonnastandardid ning hoides maapiirkonnad elujõulisena.
Kapitalikulud	Kapitalikulud on kulud, mis on vajalikud materiaalsete põhivarade (nt teeinfrastruktuur, jalgrattateed, sillad, tunnelid jne), sh tehnoloogia või seadmete (ohutussüsteemid ja teede prioriseerimise süsteemid, piletimüük, teabehaldussüsteemid jne) ning mobiilsete varade, sh sõidukite soetamiseks, täiustamiseks ja hooldamiseks.
ERMN	Euroopa Maapiirkondade Liikuvusvõrgustik (ERMN) on üleeuroopaline maapiirkondade liikuvuse võrgustik, mis jagab teadmisi ja kogemusi kohalike omavalitsuste, praktikute ja ekspertide vahel. Selle lõi ja käivitas SMARTA-NET projekt.
Finantseerimine	Lahenduse väljatöötamiseks vajaliku kapitali ja rahastamise tagamise protsess, mis võib hõlmata laene, krediidi, toetusi või investeringuid. See hõlmab ka kõiki soovitusi investeringute ligimeelitamiseks ja rahastamise saamiseks.
Rahastamine	Erinevate fondide panoraam mobiilsuslahenduse või -teenuse arendamiseks ja hooldamiseks.
Tegevuskulud	Teenuse käitamiskulud (nt sõidukite energiakulud, töötajate palgad ja hüvitised, kindlustusmaksed, sõidukite ja taristu hooldus ja remont, müük ja turundus), samuti muud tegevuskulud, mis on vajalikud teenuse igapäevaseks toimimiseks.

SISSEJUHATUS

See dokument on viimane neljast juhenddokumendist, mille on koostanud SMARTA-NET¹. Need dokumendid aitavad suurendada omavalitsuste suutlikkust arendada ja rakendada oma territooriumil säästvaid, kaasavaid ja integreeritud liikuvuslahendusi. See juhend keskendub eelkõige kriitilisele aspektile: maapiirkondade liikuvusalgatuste, sealhulgas maaturismi toetava liikuvuse rahastamis- ja finantseerimisvõimalustele. Ressursside ja rahastamise tagamise eriteadmiste puudumine on märkimisväärne takistus maapiirkondade kogukondadele, kes soovivad arendada kohandatud liikuvusteenuseid.

Selle vajaduse rahuldamiseks pakub see juhend järkjärgulist lähenemisviisi. See on mõeldud maapiirkondade omavalitsuste ja praktikute juhendamiseks liikuvusprojektide kindlate rahastamisaotluste ja finantsstrateegiate mõistmisel, ettevalmistamisel ja esitamisel ning sihtotstarbeliste teenuste pikaajalisel säilitamisel. Iga peatükk tugineb tugeva projektikava koostamiseks vajalikele võtmeelementidele – alates maapiirkondade kogukondade probleemide ja varade tuvastamisest kuni praktiliste finantsraamistike hindamiseni ja oluliste projektikomponentide määratlemiseni.

See struktureeritud lähenemisviis aitab kohalikel omavalitsustel keerulises rahastamismaastikul orienteeruda, finantsvajadusi selgelt hinnata ja töötada välja veenvaid ettepanekuid, mis käsitlevad maapiirkondade liikuvusele omaseid regulatiivseid ja turukaalutlusi.

Olenemata sellest, kas olete maapiirkonna omavalitsuse, piirkondliku omavalitsuse, transpordiettevõtja või kohaliku kogukonna esindaja, on see juhend praktiliseks vahendiks maapiirkondade liikuvusalgatuste finantstoetuse leidmiseks ja tagamiseks.

Juurdepääsu maapiirkondadele ja sealt väljapoole saab vaadelda kahest täiendavast vaatenurgast.

- **Esimene vaatenurk keskendub sellele, kuidas maapiirkondade elanikud saavad ühendust sellega, mida nad vajavad.** See hõlmab olulisi teenuseid, tööhõivet, haridust ja muid võimalusi, millest paljud asuvad väljaspool nende vahetatud elukohta. See juurdepääsu mõõde on maapiirkondade kogukondade sotsiaalse kaasatuse ja elukvaliteedi tagamise seisukohalt ülioluline.
- **Teine vaatenurk käsitleb maapiirkondade ligipääsetavust väljastpoolt,** rõhutades seda, kui lihtsalt pääsevad ettevõtted, turistid ja teised külastajad nendesse piirkondadesse. See on kriitilise tähtsusega majandusarengu edendamisel, turismi edendamisel ja kohalike tööstusharude toetamisel.

Koos rõhutavad need vaatenurgad liikuvuslahenduste kahekordset tähtsust maapiirkondade ühendamisel laiema majandusliku ja sotsiaalse struktuuriga.

Maapiirkondade liikuvuse rahastamisega tegelemisel eristame „põhiteenuseid“ ja lokaliseeritumaid liikuvusvõimalusi (joonis 1).

- **Põhiteenused,** nagu linnadevahelised, kaugliinibussiteenused ja piirkondlikud transporditeenused, on integreeritud ametlikesse/tavapärasesse ühistranspordivõrkudesse. Nad saavad kasu väljakujunenud planeerimis-,

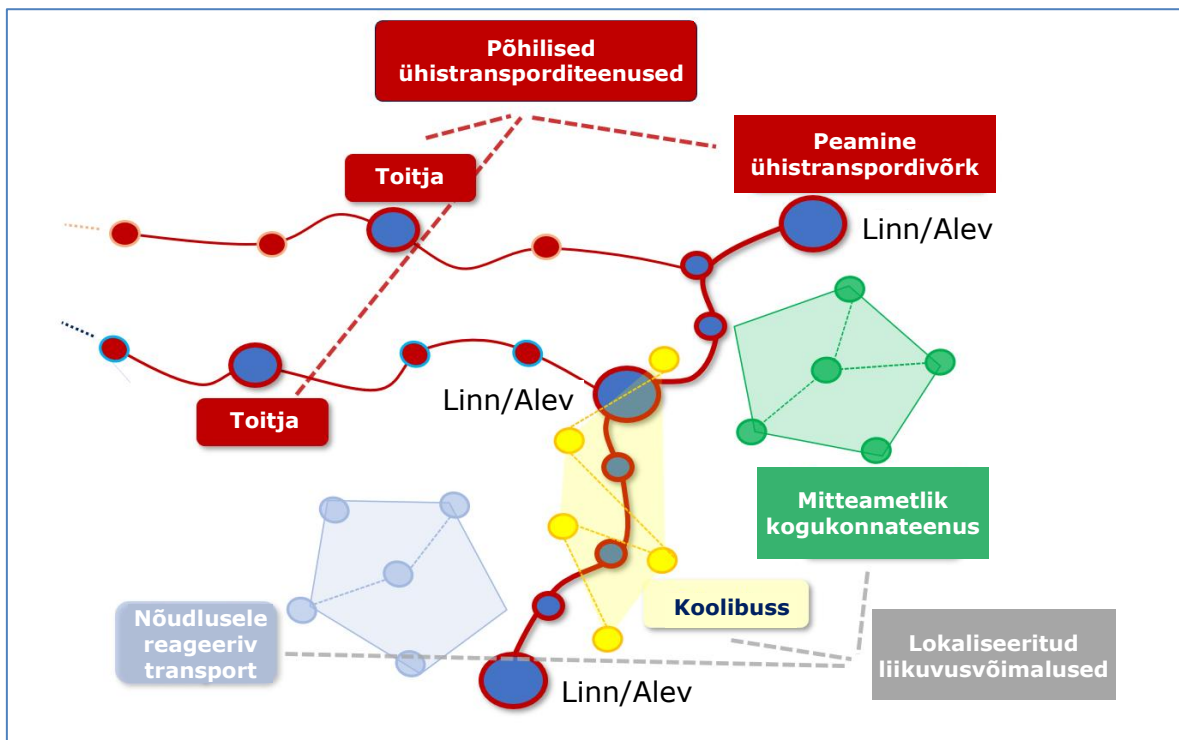
¹ Kolm ülejäänud juhenddokumenti on: i) juhend maapiirkondade jagatud liikuvuslahenduste kohta; ii) juhend säästva liikuvuse kohta maapiirkondade turismikogukondades; ja iii) juhend maapiirkondade liikuvuse aspektide integreerimise kohta säästva linnalise liikuvuse kava (SUMP) kujundamisse – maapiirkondade SUMPide kohandamine.

korraldus- ja rahastamisstruktuuridest. Neid teenuseid toetatakse kas valitsuse rahastamisega või tegutsevad nad kommertsalustel erasektori investeeringute kaudu. Nad toimivad peamiste transpordiarteritena, ühendades keskmise suurusega linnu suuremate linnade ja piirkondlike transpordisõlmpunktidega. Neil on piiratud peatused läbitavates piirkondades.

- **Lokaliseeritud liikuvusteenused**, näiteks need, mis pakuvad juurdepääsu maapiirkondade peamistele sihtkohtadele või ühendavad põhitranspordisõlmpunktidega, seisavad silmitsi oluliste rahastamis- ja struktuuriprobleemidega. Need teenused on maapiirkondade kogukondade igapäevaste liikuvusvajaduste rahuldamiseks kriitilise tähtsusega, kuid neid on aastakümneid tõsiselt alarahastatud. Erinevalt põhiteenustest on lokaliseeritud liikuvuse rahastamine sageli ebakindel, killustatud ning puuduvad spetsiaalsed õiguslikud kohustused või järjepidevad eesmärgid. Lisaks ei liigitata paljudel juhtudel kohalikke liikuvuslahendusi „ühistranspordiks“ ja seetõttu ei ole nad abikõlblikud peamiste rahastamisvoogude või liikuvuse jaoks.

Joonis 1 Põhi- ja lokaliseeritud transporditeenused maapiirkondades.

Allikas: MemEx



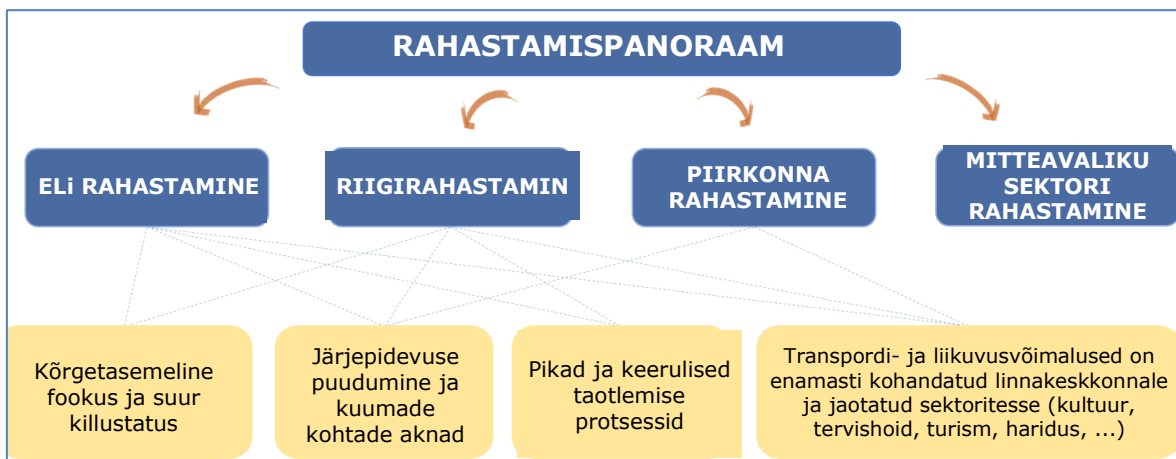
1. MAAPIIRKONDADE TRANSPORDITEENUSTE RAHASTAMISELE LIGIPÄÄSU VÄLJAKUTSED

Euroopa Liidu liikmesriikides on saadaval erinevaid rahastamisvõimalusi. Sellest hoolimata on maapiirkondade kogukondadel tavaliselt takistusi paljude nende kasutamisel transpordialaste sekkumiste rahastamiseks. Mõnel juhul, kui rahastamisele on ligipääs, võetakse meetmed kasutusele, kuid piiratud rahastamisperioodiga, mistõttu ei ole need pikas perspektiivis rahaliselt jätkusuutlikud. Jagatud transpordialgatuste kestvuse tagamiseks on alati vaja tagada stabiilsete rahastamisallikate järjepidevus uue meetme kogu elutsükli jooksul. Maapiirkondade sidusrühmade seas puudub sageli teadlikkus ja arusaam kõigist võimalikest rahastamisallikatest, mida nad võiksid proovida.

Üldiselt saab rahastamispanoraami jagada nelja põhikategooriasse, nagu on näidatud joonisel 2. Kolm neljast on erinevad **valitsuse rahastamise** vormid, mis kõik on sihtpiirkonnast kõrgemal valitsemistasandil. Neil kõigil on võime mobiliseerida märkimisväärseid rahalisi vahendeid, kuid oluline küsimus on see, kuidas need vahendid linna- ja maapiirkondade vahel jaotatakse.

Neljas kategooria on **mitteavaliku sektori rahastamine**. See hõlmab kogukondi, üksikisikuid, vabaühendusi, heategevusorganisatsioone ja äriüksusi. Seda saab veelgi jagada "mitteavalikuks/mitteäriliseks" ja "äriliseks". On vältimatu, et maapiirkondade ühistranspordi stiilis transport vajab valitsuse rahastamisallikat. Paljudel muud tüüpi maapiirkondade transpordivahenditel on aga väiksemad rahastamisvajadused, mida saab saavutada erinevatel viisidel kogukonna, sponsori või ettevõtete kaudu. See on sageli ainus viis, kuidas kogukonnad saavad ise midagi alustada, kui valitsus nende eest ei tegutse.

Joonis 2 Maapiirkondade transpordi rahastamispanoraam



SMARTA-NET korraldas mitu arutelu ERMN-i liikmetega nii isiklikel kui ka veebisündmustel, et hinnata maapiirkondade omavalitsuste vajadusi ja väljakutseid rahastamisele ligipääsemisel. Eelkõige 5. ERMN-i kohtumisel Évoras (Portugal, 14.-16. mai 2024) arutati interaktiivse maailmakohviku formaadis põhjalikult maapiirkondade transpordikavade rahastamise kriitilist teemat. ERMN-i liikmetel oli võimalus jagada oma arusaamu ja kogemusi maapiirkondade transpordi rahastamisprogrammidega ning strateegiaid lisavahendite hankimiseks. Arutelu keskendus peamiselt ELi konkreetsetele

rahastamisprogrammidele (peamiselt struktuurifondid, nt Euroopa Regionaalarengu Fond² (ERDF) ja Ühtekuuluvusfond³) ning ELi taaste- ja vastupidavusfondile.

SMARTA-NET töötab välja ka maapiirkondade transpordi jaoks saadaolevate Euroopa, riiklike ja piirkondlike rahastamisallikate analüüsi⁴, milles kirjeldatakse üksikasjalikult programme ja nende fookusvaldkondi. Selle analüüsi tulemused toovad esile tasakaalustamatuse eri rahastamisliikide vahel, kus ELi tasandil on märkimisväärselt rohkem rahastamisvõimalusi ning maapiirkondade omavalitsustel ja muudel sidusrühmadel on piiratud võimalused transporditeenuste ja -lahenduste rakendamiseks kohalikul tasandil.

Isegi kui omavalitsused suudavad leida asjakohaseid rahastamisvõimalusi maapiirkondade transpordi jaoks nii ELi kui ka riiklikul/piirkondlikul tasandil, on nendele ligipääsul mitmeid väljakutseid, mis ilmnesid ka varem mainitud ERMN-i liikmetega peetud arutelude käigus. Peamised järeldused ERMN-i liikmetega suhtlemisest toovad esile järgmised probleemid:

ELi rahastamisega seotud väljakutsed

- ELi rahastamiskutsete lai iseloom ja killustatus (eelkõige programmid "Horisont Euroopa", CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE), mis raskendab kogukonna vajaduste ühildamist rahastamiskriteeriumidega;
- ELi kutsed (eelkõige programmid "Horisont Euroopa", CEF, INTERREG, LEADER, LIFE) püüavad sageli edendada mittetranspordiga seotud eesmärke – nt konkreetsete tehnoloogiate kasutamine/arendamine, keskkond ja kliimamuutused, CO₂heiktoguste vähendamine, võrdsus jne. Ettepanekute esitajad, kelle eesmärk on lahendada oma piirkonna põhilisi transpordipuudujäärke, on tõsisel ebasoodsas olukorras võrreldes ettepanekute esitajatega, kelle tugevuseks on mittetranspordiga seotud aspektid, mida nad (väidavad) transpordile rakendavad. Transpordile keskenduvatel ettepanekute esitajatel tuleb püüda oma ettepanekuid kohandada kutsemalliga, mis ei sea transpordi esikohale, ja nad satuvad paratamatult nõrka positsiooni.

Riikliku rahastamisega seotud probleemid

- Kuigi maapiirkondade liikuvuskavade esialgne rahastamine, eriti kapitali- või taristukulud, tuleb sageli valitsusprojektidest, on omavalitsused mõnikord sunnitud võtma üle tegevuskulud, kui projektid osutuvad edukaks;
- Riiklikul rahastamisel puudub järjepidevus, mis ei ole kooskõlas pikaajalise planeerimisega. See ebajärjekindlus võib tekitada probleeme projektidele, mis vajavad jätkusuutlikku investeringut mitme aasta jooksul (pikaajalised projektid vajavad stabiilset ja prognoositavat rahastamist, et tagada edukas lõpuleviimine ja kavandatud mõju saavutamine).
- Maapiirkondade arenguprogrammid rahastavad tavaliselt konkreetseid sekkumisi maapiirkondades, mis ei ole seotud liikuvusteenuste rakendamise ja/või transpordiinfrastruktuuri arendamisega (nt ÜPP strateegiline kava⁸).

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

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

⁴ Tulemused on kokku võetud SMARTA-NET aruandes "Rahastusvoogude ja nendega seotud probleemide kokkuvõtte EL riikides" (2024).

⁵ Euroopa Ühendamise Rahastu, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷ Maapiirkondade majanduse arendamise tegevuste vaheline seos – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

⁸ Liikmesriigid ei pruugi pidada maaelu liikuvust ja/või sellega seotud aspekte riiklikeks prioriteetideks, mis takistab kohalikel kogukondadel või isegi omavalitsustel ja maakondadel juurdepääsu liikuvuse rahastamisele, hoolimata laiaast valikust saadaolevatest võimalustest.

Piirkondliku rahastamisega seotud probleemid

- Ühistransport on tugevalt reguleeritud valdkond, kus teenuse pakkumise ja rahastamise määrab alati asutus, mis on kõrgemal tasemel kui maapiirkonna omavalitsus – tavaliselt piirkondlikud või riiklikud asutused. Need kõrgema taseme asutused haldavad prioriteete, jättes maapiirkondade omavalitsustele piiratud mõju otsustusprotsessidele. Kuigi nad saavad esitada teenusetaotlusi, on maapiirkondade omavalitsustel harva otsene juurdepääs neile rahastamisvoogudele, mis loob lõhe kohalike vajaduste ja olemasolevate ressursside vahel;
- Paljud piirkondlikud rahastamisvõimalused on projektipõhised, rangete ajapiirangutega, mis seavad lühiajalise rakendamise pikaajalise jätkusuutlikkuse ette. See järjepidevuse puudumine õhnestab liikuvuslahenduste rahalist elujõulisust, kuna omavalitsustel on sageli raskusi teenuste säilitamisega pärast uute projektide rahastamisperioodi lõppu;
- Maapiirkondade puhul, mis ulatuvad üle riiklike või piirkondlike piiride, muutub piirkondliku rahastamise saamine veelgi keerulisemaks. Need piirkonnad peavad navigeerima killustatud juhtimisstruktuurides, kus ressursse haldavad erinevad asutused, millel on erinevad eeskirjad, prioriteedid ja haldusmenetlused.

Üldised probleemid avaliku sektori rahastamisele juurdepääsu osas

- Pikad ja keerulised taotlemisprotsessid on tavalised. Seda võib süvendada tulemuste ebakindlus, olgu see siis edukuse määr või eraldatud rahastamise osas;
- Paljud transpordi ja liikuvuse rahastamisvõimalused on kavandatud linnakeskkonda silmas pidades, mis ei pruugi maapiirkondades hästi toimida;
- See on seotud ka raskustega hüvede rahalises hindamises. Maapiirkondade liikuvuslahenduste eeliste kvantifitseerimine on keeruline. Väärtusettepanekud erinevad linnakeskkonnast oluliselt. Näiteks on maapiirkondade eakate elanike või noorte liikuvuse sotsiaalset väärtust raskem kvantifitseerida, kuna see puudutab elukvaliteeti või võimet piirkonnas edasi elada, võrreldes kulude-tulude analüüsis kasutatavate standardsete näitajatega, nagu reisiaeg ja kulude kokkuhoid.

Erasektori rahastamisega seotud probleemid

- Lisaks traditsioonilistele rahastamisprogrammidele võib lisaressursside hankimine erasektori kaasamisega, vabatahtliku töö ärakasutamine, sponsorluste saamine, kasutustasude kehtestamine ja toetuse otsimine demonstratsiooni- või pilootprojektidele olla maapiirkondades üsna keeruline, kus nõudlus on üldiselt madalam kui linnakeskkonnas ja seega tekitab väiksema kasumi;
- Maapiirkonnad kannatavad transpordiettevõtjate ja teenusepakkujate puuduse all. Tegelikult muudab väike reisijate arv transporditeenuste rahalise jätkusuutlikkuse nendes piirkondades keeruliseks (mõnes riigis, nt Itaalias, rahastatakse reguleeritud transporditeenuseid riiklikest avaliku sektori vahenditest, mis on eraldatud ühistranspordi ametiasutustele, ja toetused põhinevad teenindatud kilomeetritel).

Muud probleemid, millega väikelinnad ja maapiirkonnad eriti silmitsi seisavad, on seotud:

- Olemasolevate rahastamisvõimaluste panoraami kohta käivate teadmiste ja põhjalike teadmiste puudumine koos piiratud inimressursside ja sellest tulenevate ajapiirangutega. See takistab potentsiaali mõista kõige sobivamaid

rahastamisvõimalusi, mis vastavad nende vajadustele, ja suurendab raskusi keerulistes ja pikkades taotlemisprotsessides navigeerimisel;

- Piiratud ulatusega poliitiline toetus: koordineerimise puudumine erinevate valitsustasandite vahel, konkurents suurlinnadega, kellel on rahastamisaotluste osas rohkem võimeid ja kogemusi;
- Piiratud võimalused otsida sisemisi vahendeid projekti kaasrahastamiseks (isegi kontseptsioonifaasis); konkreetsete oskuste puudumine pikaajalise planeerimisstrateegia koostamiseks investeerimisvajaduste raamistamiseks.

Maapiirkondade liikuvusprojektide rahastamisprogrammide ja -kavade toetamiseks ja põhjendamiseks on oluline, et poliitikakujundajad ja otsustajad, sealhulgas piirkondlikud ja riiklikud ametiasutused, võtaksid vastu spetsiifilised peamised tulemusnäitajad (KPI-d), mis on kohandatud maapiirkondade ainulaadsete probleemide ja vajadustega.

Sihtotstarbelised KPI-d pakuvad selge raamistiku maapiirkondade liikuvuse lünkade hindamiseks ja selle kindlakstegemiseks, kus investeringuid kõige rohkem vajatakse. Lüngad võivad olla liikuvusteenuste ruumilises ulatuses, nende kättesaadavuse ajades või teenuste ühenduvuses. Näiteid nendest kohandatud KPI-dest on toodud tabelis 1.

Tabel 1 Näited kohandatud KPI-dest maapiirkondade liikuvuse lünkade hindamiseks

Tulemusnäitaja	Kirjeldus
Juurdepääs terminalidele ja peatustele	Elanike reisiaegade ja ühistranspordipeatuste kodust või töölt saavutamiseks saadaolevate võimaluste mõõtmine
Ühistranspordi kvaliteet ja kättesaadavus	Jaamade või peatuste arvu ja läheduse, teenindussageduse, igapäevase marsruudi kättesaadavuse ja täpsuse hindamine
Teenuse kättesaadavus*	Tagades elanikele mõistliku juurdepääsu olulistele teenustele nagu haiglad, koolid, supermarketid, postkontorid, pangad ja kultuuriasutused
Juurdepääs olulistele teenustele	Ühistranspordi või autoga teenuste kättesaadavuse hindamine, sealhulgas reisi aeg ja transpordivahendite vahetamise vajadus
Multimodaalsed transpordivõimalused	Integreeritud transpordiliikide kättesaadavuse jälgimine mitmesuguste reisisvajaduste toetamiseks
Koolibussi teenuse kättesaadavus	Õpilastele mõeldud spetsiaalsete transpordivõimaluste olemasolu jälgimine

*Tasub rõhutada erinevust "kättesaadavuse" mõõtmise vahel järgmiselt: (a) teenuste või rajatiste olemasolu üldises piirkonnas; ja (b) sihtrühma kasutajate võime teenustele juurde pääseda ajal, mil teenused on saadaval, võttes arvesse tegevuse kestust ja ilma autota, kui see on asjakohane selle sihtrühma kategooria jaoks. Näiteks ambulatoorsed tervishoiuteenused, tööhõivetoetus ja postkontor/pangandus on tavaliselt lühiajalised, kokkuleppel teenusepakkuja poolt määratud ajal. Liikuvusteenus ainult pendelrände ajal ei ole sellele suurele osale elanikkonnast kasulik.

Need KPI-d aitavad täpselt hinnata maaelu liikuvusvajadusi, suunates seeläbi rahastamise eraldamist ja programmide väljatöötamist, mis on spetsiaalselt suunatud maaelu transpordi infrastruktuuri ja ligipääsetavuse parandamisele.

2. RAHASTAMISELE JUURDEPÄÄSU VÕIMALDAVAD TEGURID

Tõhus juurdepääs maaelu liikuvusprojektide rahastamisele sõltub mitmest võtmetegurist. ERMNi kohtumistel ja eriti 15. mail 2024 Portugalis Évoras toimunud ERMNi kohtumisel saadud kogemuste põhjal saab need jagada nelja tüüpi: **koostöö, planeerimine, kaasamine ja tugi**. Koos loovad need elemendid toetava aluse, mis tugevdab maapiirkondade võimet saada ja säilitada rahastamist säästva liikuvuse lahenduste jaoks.

1. Koostöö

Koostöölepingud omavalitsuste, avaliku sektori asutuste, eraettevõtete ja kogukonnaühenduste (sh kohalike tegevusrühmade) vahel on rahastamistaotluste tugevdamiseks ja projektide pikaajaliseks elluviimiseks üliolulised. Koostöö kaudu saavad partnerid jagada vastutust, koondada ressursse ja kasutada üksteise tugevusi, et tõhusalt lahendada maapiirkondade spetsiifilisi liikuvusvajadusi. Koostöös tegutsedes saavad need rühmad tagada lisaressursid ja tagada, et maaelu liikuvuslahendused on elujõulised ja jätkusuutlikud ka pärast esialgse rahastamise lõppemist.

2. Planeerimine

Edukad rahastamistaotlused nõuavad täpselt määratletud, teostatavaid eesmärke, mida toetab üksikasjalik planeerimine. Selgete tegevuskordade kehtestamise ja põhjalike kulude hindamise abil saavad taotlejad määrata kavandatavate liikuvuslahenduste täielikud rahalised vajadused. Põhjalik planeerimine aitab projekte viia vastavusse laiemate strateegiliste eesmärkidega nii kohalikul kui ka piirkondlikul tasandil. Holistiline lähenemisviis võimaldab taotlejatel kavandada projekte, mis tõhusalt lahendavad omavahel seotud liikuvusprobleeme ja pakuvad lahendusi, mis on nii jätkusuutlikud kui ka aja jooksul skaleeritavad.

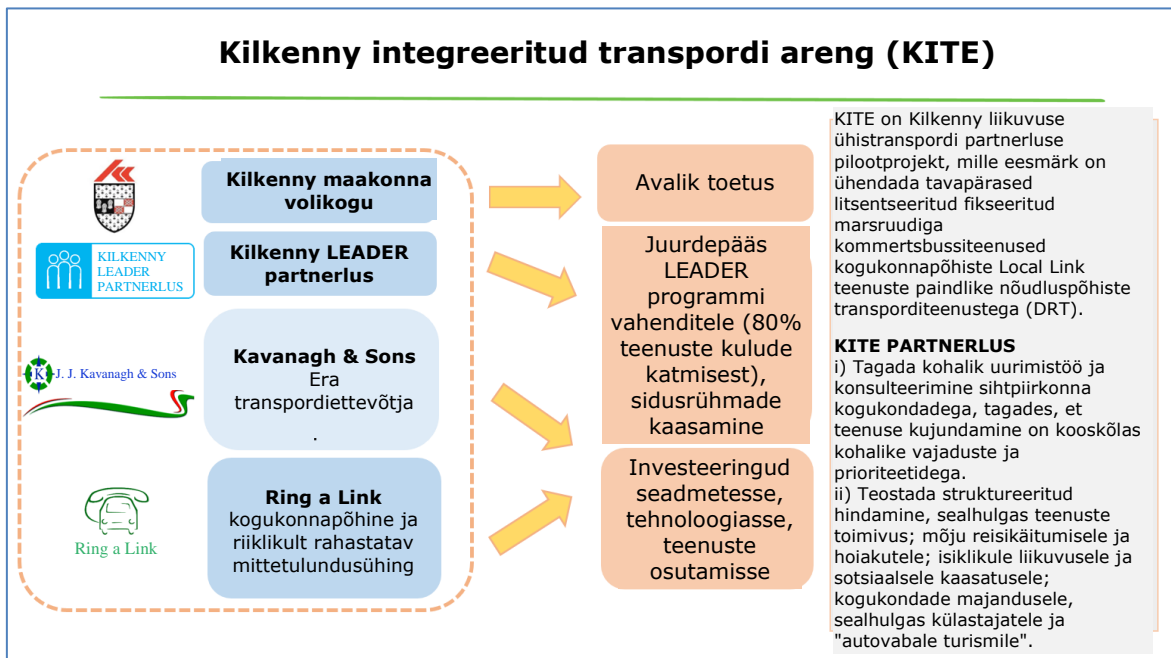
3. Kaasamine

Kogukonna kaasamine on maaelu liikuvusalgatuste edu ja pikaajalise jätkusuutlikkuse seisukohalt oluline. Kui kohalikud kogukonnad ja ettevõtted on aktiivselt kaasatud, saavad maaelu liikuvusprojektid edendada omanikutunnet. See tagab, et pakutud lahendused vastavad tõepoolest elanike vajadustele. Mitme sidusrühma lähenemisviisi kasutamine soodustab erinevate rühmade osalemist ja edendab koostööd peamiste sidusrühmade vahel.

4. Tugi

Piirkondlike, riiklike ja Euroopa ametiasutuste poliitiline toetus on maaelu liikuvuse rahastamise jaoks hindamatu väärtusega. Selline toetus tuleb sageli teadmiste, andmete ja parimate tavade jagamise kaudu maaelu liikuvuslahenduste jaoks.

Joonis 3 Kilkenny KITE partnerlusalgatuse olulisemad punktid Iirimaal



Maapiirkondade tugevused, eelised ja vahendid

Maapiirkondadel on ainulaadsed tugevused, mis võivad oluliselt suurendada liikuvusprojektide edu. Kohalike vajaduste sügav mõistmine võimaldab maapiirkondadel töötada välja sihipäraseid lahendusi, mis tõhusalt lahendavad spetsiifilisi liikuvusprobleeme. Maapiirkonnad näitavad üles ka märkimisväärset paindlikkust rahastamise hankimisel, leides sageli loominguviise avaliku ja erasektori ressursside ühendamiseks algatuste toetamiseks. Lisaks võimendab liikuvuse ja kogukonna arengu vaheline tugev seos projektide sotsiaalset mõju, muutes need kohalikus kontekstis asjakohasemaks ja jätkusuutlikumaks. Joonis 6 näitab, kuidas erinevad sidusrühmad tegid koostööd Kilkenny's Iirimaal. Vabatahtlik tegevus on veel üks oluline tugevus, kus kohalikud elanikud astuvad sageli liikuvusteenuste toetamiseks ja säilitamiseks, edendades tugevat omanikutunnet, nt BürgerBus Kusel maakonnas Saksamaal, mida on näidatud joonisel 4. Lisaks pakuvad kõrge sotsiaalne ühtekuuluvus ja jagatud maaelu identiteet kindlat alust kogukonnapõhiste või jagatud liikuvusvõimalustele.

Joonis 4 BürgerBus nõudluspõhine transport Oberes Glantalis, Saksamaal.

Allikas: BürgerBus Oberes Glantal



3. MAAPIIRKONDADE JAGATUD LIKUVUSTEENUSTE FINANTSRAAMISTIKUD

Maapiirkondade liikumislahenduste väljatöötamisel saab finantsraamistikud tavaliselt jagada kolme põhikategooriasse:

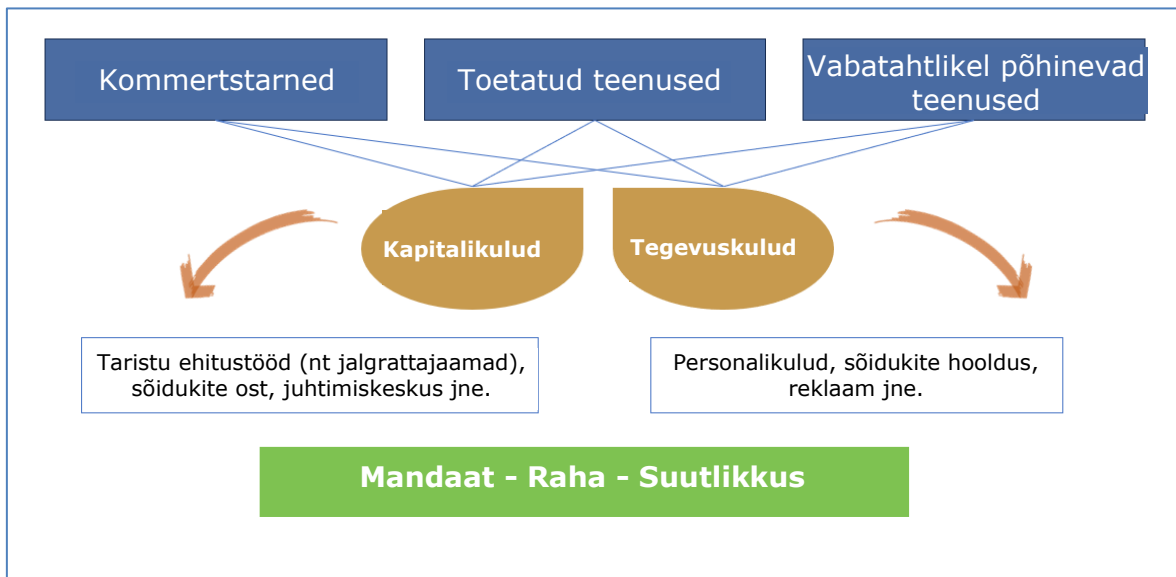
- **Kommertstarned** toimivad rahaliselt jätkusuutliku mudeli alusel, kus kasutustasudest, sponsorlustest ja muudest tuluallikatest saadav tulu on piisav kulude katmiseks, võimaldades sageli ka kasumit teenida. Maapiirkondades võivad kommertstarned sageli tugineda täiendavatele tuluallikatele või avaliku ja erasektori partnerlustele, et lõhet ületada, isegi kui neid ametlikult ei liigitata "toetuse saajateks".
- **Toetatud teenused** seevastu seisavad silmitsi kõrgemate tegevuskuludega, kui nende tulud suudavad katta; nad tuginevad välisele toetusele selle lõhe ületamiseks, tagades, et nad saaksid jätkata liikumisvõimaluste pakkumist maapiirkondades. Nendele teenustele kehtivad ELi määrused ja riiklikud hankepoliitika.
- **Vabatahtlikel põhinevad teenused** kasutavad kogukonna kaasatust kulude madalal hoidmiseks, kusjuures vabatahtlikud täidavad sageli selliseid rolle nagu autojuhid või administratiivpersonal. See vabatahtlik kaasatus vähendab tööjõukulusid, viies kogukulud lähemale või mõnikord isegi alla teenitud tulude. See võib muuta sellised teenused maapiirkondades rahaliselt teostatavamaks ja jätkusuutlikumaks.

Tuginedes nende kolme finantsraamistiku eristustele, on oluline eristada, kuidas kapitali- ja tegevuskulud iga mudeli puhul käsitletakse. *Kommertstarned* kannavad tavaliselt täielikku vastutust nii kapitaliinvesteeringute kui ka tegevuskulude eest; transpordiettevõtjad varustavad oma teenuste toetamiseks oma sõidukiparki. *Toetatud teenused*, kuigi toimivad sarnaselt, vajavad avaliku sektori toetusi peamiste tegevuskulude, näiteks tööjõu, kütuse, sõidukite hoolduse jms katmiseks; ja/või sõidukite finantseerimiskulude katmiseks. Mõnel juhul võivad haldusasutused sõidukiparki rahastada ja omada, võimaldades jagatud kasutamist erinevate teenuste vahel. Mõnes riigis eelistatakse kommertsteenuseid ja neil on märkimisväärne vabadus. Teistes riikides peavad kommertstarned sobima üldplaani ja mitte "häirima" toetatud teenuseid. Lõpuks suudavad vabatahtlikel põhinevad teenused sageli minimeerida nii kapitali- kui ka tegevuskulud, kuna vabatahtlikud täidavad sageli sõidu- ja kontoritööd - ja mõnel juhul pakuvad oma sõidukeid (autodel põhinevate teenuste puhul). See võimaldab kulutõhusat ühissõidukite mudelit, mis sobib eriti hästi maapiirkondadele.

Olenemata sellest, milline finantsraamistik on paigas või mida kavatakse käsitleda, on alati küsimus mandaadist – rahast – suutlikkusest:

- **Mandaat:** kellel on seaduslik mandaat ja organisatsiooniline ning inimressursi suutlikkus tegutseda maapiirkondade liikuvuse valdkonnas?
- **Raha:** kellele kuuluvad liikuvusteenuse osutamiseks vajalikud rahalised vahendid?
- **Suutlikkus:** kellel on institutsionaalne ja operatiivne ning tehniline suutlikkus hallata maapiirkondade liikuvusteenust?

Joonis 5 Liikuvuslahenduste finantsraamistikud



Joonis 6 Nõuduspõhise transpordi finantsraamistikud Medio Tejos, Portugalis

Õppetunnid praktikast: nõuduspõhise transporditeenuse (DRT) finantsiline elujõulisus Portugali Medio Tejo piirkonnas

Medio Tejo piirkonnas Portugalis erinevates omavalitsustes rakendatud nõuduspõhise transpordi (DRT) teenustel on avalik mandaat. Neid haldab CIMT -*Comunidade Intermunicipal Medio Tejo*, kes kavandab need vastavalt kohalike omavalitsuste väljendatud vajadustele. Kohalikud omavalitsused vastutavad taksojuhtide palkamise eest teenuste osutamiseks.



Teenuste finantsiline elujõulisus on tagatud:

- Omavalitsuste kohalikud rahalised vahendid
- Riiklikud vahendid:
 - o Fundo Ambiental, riiklik programm, mis rahastab ühistranspordipiletite hinna alandamist üleriigiliselt
 - o PART, programm ühistranspordi piletihinna alandamise toetamiseks
 - o PROTRansP, programm ühistransporditeenuste tihendamiseks ja tugevdamiseks
- Teenust osutamise kuludest katab piletitulu umbes 16%
- Kokkulepe taksovedajatega, mis tagab kvaliteetse teenuse vähendatud tegevuskuludega

See segatud valem võimaldas teenuste laiendamist alates esimesest pilootprojektist 2012. aastal ning on taganud positiivsed trendid kasutajate arvus ja edukad rakendused erinevates piirkondades, näiteks Coimbras ja Médio Tejos⁹.

Maapiirkondade ühised liikuvuslahendused saavad kasutada mitmesuguseid organisatsioonilisi struktuure, et rahuldada erinevaid tegevusalaseid vajadusi. Liikuvusteenuse osutamine hõlmab mitmeid olulisi ülesandeid, sealhulgas klienditeenindus, sõidukite logistika ja ümberpaigutamine, IT-tugi ja digitaalsete platvormide hooldus.

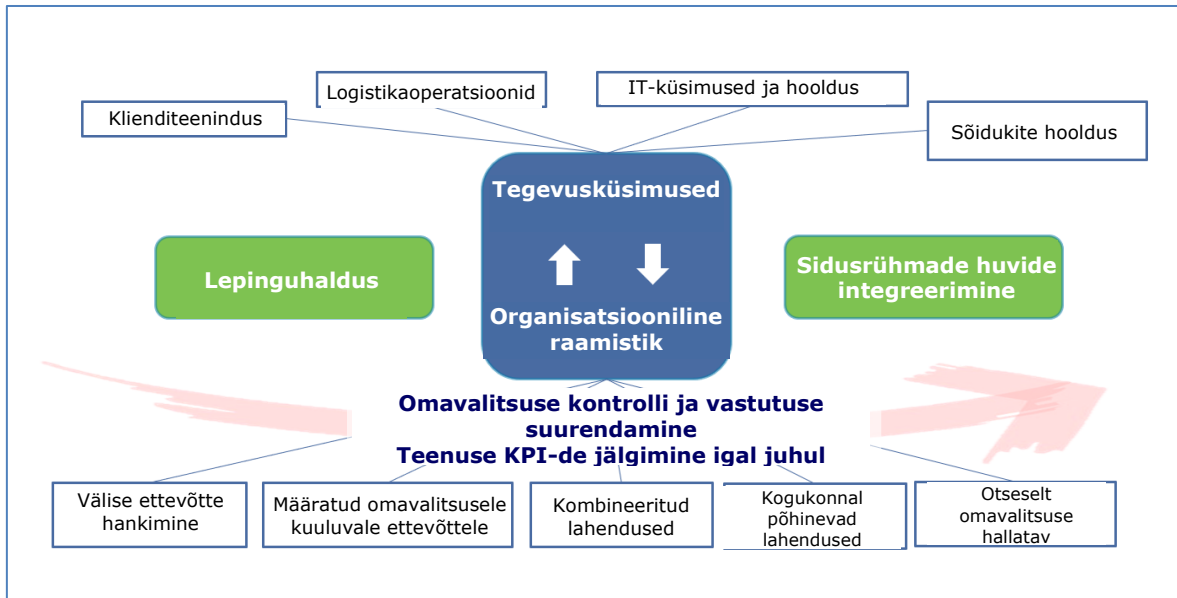
Neid ülesandeid saab hallata erinevate organisatsiooniliste raamistike kaudu, nagu on näidatud joonisel 7. Valikud ulatuvad allhankest välisele ettevõttele, vastutuse

⁹Lisateabe saamiseks vaadake esitlust "Rahastamismehhanismid ja maapiirkondade liikuvuslahenduste võimalused Portugalis" (2024), mis on saadaval aadressil https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

delegerimisest omavalitsusele kuulvale ettevõttele, kogukonnal põhinevate lahenduste rakendamisest või teenuse otsesest osutamisest omavalitsuse poolt, kusjuures kohaliku omavalitsuse vastutustase suureneb nende valikute lõikes¹⁰.

Sama omavalitsuse piires võidakse erinevat tüüpi liikuvusteenuseid lepingutega sõlmida ja rahastada erineval viisil. Lisaks on edu saavutamiseks ülioluline tõhus lepinguhaldus ning sidusrühmade huvide ja vajaduste ühtlustamine.

Joonis 7 Organisatsiooniliste ja operatiivsete küsimuste haldamine



Joonis 8 Sopotniki uksest uksele teenus Sloveenias

Õppimine praktikast: Sopotniki uksest uksele teenus

Uksest uksele transporditeenus Sopotniki¹¹ tegutseb 16 Sloveenia omavalitsuses ja ka väljaspool neid ning on heaks näiteks tõhusast organisatsioonilisest ja operatiivsest struktuurist. Sopotniki pakub eakatele tasuta mobiilsusteenuseid solidaarsusel põhineva mudeli alusel, mis kaasab vabatahtlikke (enamasti pensionäre) autojuhtideks. Teenus on pärast selle käivitamist 2017. aastal olnud väga edukas, suurendades kasutajate arvu algselt 312-lt enam kui 5300-le 2022. aastal. See edu on peamiselt tingitud loodud avaliku/erasektori ja erasektori/partnerlustest, mis toetavad teenuse ärimudelit, ning asjaomaste omavalitsuste tihedast koostööst. Tegelikult haldab teenust Sopotniki MTÜ ja see saab toetust omavalitsustelt ning muudelt era- ja avaliku sektori sponsoritelt. Sellel on pühendunud meeskond, kus töötab 19 täiskohaga töötajat kohalike gruppide ja üldise koordineerimise jaoks (4 töötab Sopotniki Instituudis, 13 projektpartnerite – omavalitsuste, Punase Risti, sotsiaaltöö keskuste jne – juures) ning ulatuslik 263 vabatahtlikust autojuhust koosnev võrgustik.



Peamised rahastamisallikad on:

- kasutajate, eraettevõtete annetustest ja sponsorlusest, mis moodustavad umbes 5% rahastamisallikatest;
- avalikud vahendid (omavalitsuste toetused), mis moodustavad umbes 75% rahastamisallikatest;
- tulud, mis moodustavad umbes 20% rahastamisallikatest ja mida reinvesteeriakse organisatsioonis teenuste edasiseks toetamiseks ja laiendamiseks

¹⁰Üksikasjalikku teavet maapiirkondade jagatud liikuvuslahenduste erinevate tegutsemis- ja korraldusraamistike ning finantsnõuete kohta on esitatud kahes konkreetnes SMARTA-NET aruandes: SMARTA-NET juhend maapiirkondade jagatud liikuvuslahenduste kohta, 2024 ja SMARTA-NET maapiirkondade jagatud liikuvuslahenduste kataloog.

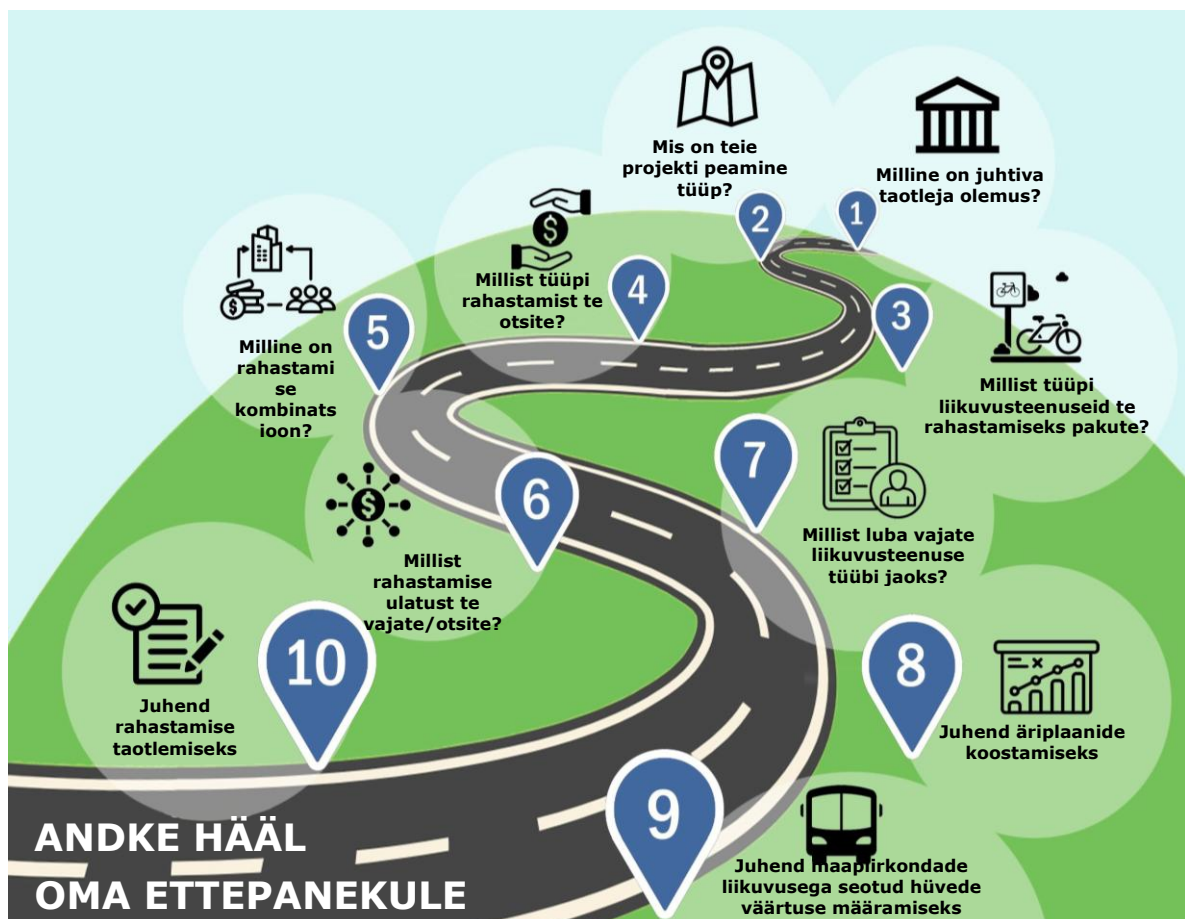
¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

4. RAHASTAMISE JA FINANTSSTRATEEGIALE ETAPIVIISILINE PLANEERIMINE

Piiratud valdkondlikud oskusteave ja kogemused maapiirkondade liikuvusteenuste rahastamise tagamisel võivad olla maapiirkondade jaoks märkimisväärsed takistused. Neil võib olla varasem kogemus projektide rahastamise saamisel teistes sektorites, kuid liikuvusvaldkond võib olla neile uus. Maapiirkondade liikuvusvaldkonnas navigeerimise hõlbustamiseks on SMARTA-NET projekt välja töötanud etapiviisilise lähenemisviisi. 10 sammu on loodud selleks, et juhendada maapiirkondade omavalitsusi ja praktikuid liikuvusprojektide tugevate rahastamisaotluste, sealhulgas finantsstrateegia mõistmisel, ettevalmistamisel ja esitamisel ning sihteenuste pikaajalisel säilitamisel. Seda on näidatud joonisel 9.

Joonis 9 Etapiviisiline lähenemisviis maapiirkondade liikuvuse rahastamise ja finantsstrateegiatele

Source: SMARTA-NET

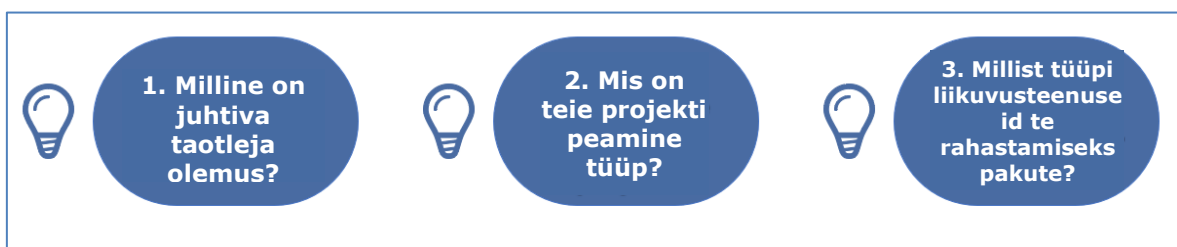


Iga peatükk tugineb olulistele elementidele, mis on vajalikud tugeva projektikava koostamiseks - alates maapiirkondade probleemide ja eeliste väljaselgitamisest kuni praktiliste finantsraamistike hindamiseni ja oluliste projektikomponentide määratlemiseni. See struktureeritud lähenemisviis aitab kohalikel omavalitsustel orienteeruda keerulistes rahastamisvõimalustes, selgelt hinnata finantsvajadusi ja töötada välja veenvaid ettepanekuid, mis arvestavad maapiirkondade liikuvusele omaseid regulatiivseid ja turutingimusi.

5. PROJEKTI PÕHIELEMENTIDE MÄÄRATLEMINE

Eduka rahastamistaotluse alus algab projekti põhiaspektide selge ja üksikasjaliku määratlemisega. Juhtiva taotleja tuvastamine on oluline usaldusvääruse loomiseks ja rahastamisvõimaluste abikõlblikkuse kriteeriumide määramiseks. Sama oluline on projekti peamise tüübi, geograafilise ulatuse ja küpsusastme selgeksõnastamine, tagades vastavuse rahastamisprioriteetidele ja programmilistele eesmärkidele. Lõpuks võimaldab rahastamiseks suunatud konkreetse liikuvusteenuste tüübi määratlemine täpse fookuse kohalikele vajadustele vastamisele, järgides samal ajal potentsiaalsete rahastajate kriteeriume.

Joonis 10 Projekti põhielementide määratlemine – 1.–3. samm



1. samm: Milline on juhtiva taotleja olemus?

Juhtiva taotleja olemus võib mõjutada selliseid aspekte nagu tegutsemisõigus, usaldusväärus, konkreetsete rahastamisprogrammide/allikate abikõlblikkus, lubade saamise võimalus ja finantsajalugu. Kuid see võib kaasa tuua ka mõningaid piiranguid. Nende hulka kuuluvad asjade edenemise tempo, sealhulgas sisemised kinnitused, hanke- ja muud järgitavad protsessid, paindlikkuse tase jaad hockohandamine. Lisaks taotleja võimele koostada hea ettepanek ja võimekus see edukalt ellu viia, kui/kui rahastamine on tagatud.

Siin tuleb mängu partnerlus ja koostöö, et laiendada võimekust üle selle, mis juhtival taotlejal üksi tegutsedes on. Tõepoolest, maapiirkondade liikuvusprojekte ja algatusi võivad pakkuda erinevad juhid, kellel kõigil on oma ainulaadsed vajadused ja eesmärgid. Eraldiseisvatel maapiirkondade liikuvusprojektidel võib olla piiratud mõju, samas kui partnerluses arendades võivad need viia olulisemate tulemusteni.

Tabel 2 võtab kokku iga juhtiva pakkuja tüübi tegutsemispotentsiaali, tuues esile konkreetsed vajadused, võimalused ja eesmärgid. Tabelis on näidatud iga juhtiva pakkuja tüübi „potentsiaalsed piirangud“, eriti kui tegutsetakse üksi. „Piirangud“ aitavad tuvastada, miks juhtiv pakkuja võib partnerlusest kasu saada.

Tabel 2 Sihtgrupi juhtivate pakkujate potentsiaal, eesmärgid, piirangud ja partnerlus

	Tegutsemis Potentsiaal	Eesmärgid	Võimalikud piirangud	Partnerlusvõimalused
Maapiirkondade omavalitsused	Korraldada, kaasrahastada ja rakendada kohalikke transpordilahendusi. Nad saavad tõhusalt	Täiustage kohalikke liikumisvõimalusi, uuendage taristut (nt avalikud ruumid, transpordikeskuse	Mandala piiratud nende konkreetse territooriumiga Vähe/puuduvad töötajad projektide väljatöötamiseks	Tehke koostööd vabaühenduste, transpordiettevõtjate, piirkondlike

	hallata taristu täiendamist ja teha koostööd teiste üksustega teenuse osutamise tagamiseks.	d) ja tehke koostööd väliste osapooltega, et rahuldada elanike vajadusi.	või kohapeal rakendamiseks Piiratud eelarve uute/laiendatud ettevõtmiste jaoks Mõnede mobiilsusteenuste rakendamiseks puuduvad otsesed vahendid	omavalitsuste ja isegi äriühingutega, et koondada ressursse, töötada ühiselt välja lahendusi ja viia läbi maapiirkondade liikuvusvajaduste ühiseid hindamisi.
Transpordiettevõtjad/-asutused	Osalege ennetavalt transpordivõrku de käitamisest ja laiendamises, tagades maaelu liikumisvõimaluste kättesaadavuse ja võrdsuse.	Laiendage territoriaalset transpordi hõlmatust, käsitledes praeguseid lünki, tagades samal ajal teenuste jätkusuutlikkuse ja skaleeritavuse.	Uute mobiilsusiniitsiatiivide piiratud paindlikkus. Paindumatud raamistikud, mis takistavad innovatsiooni; Piiratud investeerimisressursid. Raskused koordineerimisel teiste sektorite või sidusrühmadega	Tehke omavalitsuste, piirkondlike ametiasutuste ja teiste operaatoritega koostööd teenuste laiendamiseks, tehnoloogia integreerimiseks ning regulatiivse ja rahalise toetuse tagamiseks
Valitsusvälised organisatsioonid / Kogukonnagrupid	Seisa maapiirkondades kaasava ja õiglase transpordilahenduste eest. Nad saavad esindada teenindamata elanikkonna liikuvusvajadusi ja tegeleda avalike teenuste osutamisel esinevate lünkadega.	Tagage, et maapiirkondade transpordilahendused vastavad kogukonna vajadustele, on kaasavad ja pakuvad kõigile elanikele piisava juurdepääsu teenustele. Seisu teenuste kaasloomes aktiivselt osaledes ja poliitiliste muudatuste eest.	Suuremahuliste või pikaajaliste projektide jaoks ebapiisavad rahalised vahendid. Piiratud kompetents mobiilsusteenuste arendamises ja käitamisest Vabatahtlikest sõltuvus, mis mõjutab järjepidevust ja usaldusväarsust. Formaalne volitus liikuvusprojektide haldamiseks puudub	Tehke koostööd kohalike omavalitsuste, transpordiasutuste või äriühingutega, et töötada ühiselt välja transpordilahendusi, näiteks vabatahtlike juhitud teenused või jagatud liikuvuse skeemid. Aidake rahastamist mobiliseerida.
Turismiorganisatsioonid	Turismiorganisatsioonid saavad töötada selle nimel, et edendada külastajatele jätkusuutlikke liikumisvõimalusi maapiirkondades, vähendades keskkonnamõju	Tagage, et maaturism toetaks keskkonnasäästlikust, pakkudes külastajatele juurdepääsu keskkonnasõbralikele transpordivõimalustele, nagu e-bussid, jagatud	Hooajaline keskendumine võib kaasa tuua ebaühtlase nõudluse Transpordiplaneerimisealase oskusteabe puudumine	Tehke koostööd transpordiettevõtjate, kohalike omavalitsuste ja teiste üksustega (nt majutusettevõtteid), et pakkuda integreeritud transporditeen

	ja parandades samal ajal külastajate kogemusi.	jalgrattad või elektriautod.	Transpordi rahastamise piiratud ligipääs. Piiratud võime kooskõlastada laiemal kogukonna vajadustega	useid, parandades jätkusuutlikkust ja vähendades reisimise süsiniku jalajälge.
Äriüksused	Toeta maapiirkondade liikuvust kaasrahastades ja edendades lahendusi, mis parandavad juurdepääsu maapiirkondadele, integreerides sageli rohelist energiat ja liikuvustehnoloogiat säästva arengu eesmärkide saavutamiseks.	Parandada töötajate, klientide ja sihtrühma ligipääsu maapiirkondadele. Edendada mobiilsuslahendusi, mis on kooskõlas nende säästva arengu eesmärkidega ja parandavad tegevuse tõhusust.	Liiklusteenused ei ole nende põhitegevus. Mitte-põhitegevustega seotud finantsriskid. Transpordieeskirjade või poliitikakujundamise otsese mõju puudumine. Sageli suunatud kindlatele klientsegmentidele	Partnerlus omavalitsuste ja transpordiettevõtjatega vajaliku infrastruktuuri (nt elektriautode laadimisjaamad) rajamiseks ja kaasrahastatud maapiirkondade transpordilahenduste väljatöötamise tagamiseks.

Joonis 11 Kogukonnapõhine autode jagamine Villerouge-Termenès'i maapiirkonna kogukonnas

Õppimine praktikast: kogukonnal põhinev autode ühiskasutus maapiirkonnas

Elektrisõidukite ühiskasutusprojekt Villerouge-Termenès'is on suurepärase näide kogukonnaalgatusest, mis tegeleb maapiirkondade liikuvusprobleemidega. Pikki vahemaid oluliste teenuste juurde ja piiratud ühistranspordi korral parandab projekt elanike juurdepääsu, pakkudes elektrisõidukit lühikesteks sõitudeks 40–80 km raadiuses, hõlbustades toidupoodide, tervishoiuasutuste ja muu külastamist. Lisaks teenindab sõiduk turiste, edendades lähedalasuvate vaatamisväärsuste avastamist Katarimaal. Teenus on olnud märkimisväärselt populaarne, kusjuures selles osaleb ligi kolmandik küla 150 elanikust, edendades kogukonna suhtlust organiseeritud arutelude kaudu. Toetades linnavalitsuse meeskondi rohelist liikuvuse edendamisel, rahuldab algatus transpordivajadusi taskukohase hinnaga 6 eurot poole päeva eest, soodustades samal ajal elektrisõidukite kasutuselevõttu. Projekt parandab ühenduvust naaberpiirkondadega, toetab kohalikku turismi ja loob sotsiaalseid suhteid autode ühiskasutuse kaudu. Selle projekti koguinvesteering oli 177 656 eurot. Rahastus saadi erinevatest allikatest.



Autorid: Villerouge-Termenès'i vallavalitsus

Fotogalvaanilise varjualuse ja laadimispunkti soetamine ja paigaldamine		Elektrisõiduki ost ja haldus (sh veebipõhine taotlemine ja veebileht 3 aastaks)	
Riiklik valitsus	€61,000	EAFRD	€29,667
Aude'i maakond	€26,600	Aude'i maakond	€2,524
Energiapakkuja SYADEN	€10,500	Regioon	€4,040
Omavalitsus	€32,200	Omavalitsus	€10,123
Selle teenuse toimimise tagamiseks (veebiplatvormi tasu, koristamine, kasutajatoe...) on küla aastane kulu 1000 eurot.			

2. samm: Mis on teie projekti peamine tüüp?

Uue transpordialgatuse rakendamisel on oluline selgelt määratleda oma projekti peamine fookus. See annab varakult aimu rahastamisvajaduste ulatusest, kombinatsioonist ja kestusest; tõenäolistest sihtrühma kasutajatest ja potentsiaalsetest kasusaajatest; ning ressurssidest/rajatistest ja potentsiaalsetest partnerlustest, mis projektile kõige paremini sobiksid.

Selgelt määratletud fookuse olemasolu aitab seada selged eesmärgid, jaotada ressursse ja kaasata asjakohaseid sidusrühmi. See omakorda aitab potentsiaalsetel rahastajatel ettepaneku olemusest aru saada; anda varakult aimu, milliseid aspekte nad võivad või ei pruugi olla valmis rahastama; ja võib-olla anda nõu, kuidas ettepanekut kohandada, et see paremini vastaks nende rahastamiskriteeriumidele.

Allpool on toodud neli peamist liikuvusprojektide tüüpi (mittetäielik loetelu) ja kaalutlused. Need näited võivad aidata selgitada, kuidas oma projektiideed lihtsustada.

Tabel 3 Maapiirkondade liikuvusprojektide põhitüübid

Tüüp A: Üldine transporditeenus piirkonnale	
Eesmärk	Parandada transpordiühendust kindla geograafilise piirkonnaga.
Ulatusala	Üldine liikuvusprojekt võib keskenduda erinevatele aspektidele, näiteks ühistranspordi täiustamisele, nõudluspõhiste teenuste pakkumisele, jalgratta- ja jalakäijate infrastruktuuri parandamisele ning autode kasutamise vähendamisele, et suurendada elanike, pendeldajate ja turistide ligipääsetavust.
Projekti struktuur	Üleüldise piirkondliku liikuvusprojekti geograafiline ulatus on oma olemuselt lai, see hõlmab mitut teenust ja võib koosneda mitmest transpordiliigist. See võib kaasa tuua fookuse hajumise ja raskusi eri elementide nõuete tasakaalustamisel. Selline projekt hõlmab tõenäoliselt mitut sidusrühma, mitut paralleelset rakendamist ja potentsiaalselt iga teenuseliigi jaoks erinevaid rahastamisallikaid/kombinatsioone. Seega nõuab see tugevat juhtimist ja tõhusat koordineerimist.
Peamised soovitud	<ul style="list-style-type: none"> • Projekti alus: Projekti vastavusse viimine kohalike liikuvuskavade ja -poliitikatega usaldusväärse suurendamiseks ja toetuse saamiseks. • Sihtkasutajad: Määrake selgelt peamised liikuvusvajadused ja kaardistage need konkreetsete teenuste tüüpidega, et toetada ärijuhtumi väljatöötamist. • Integratsioon: Tagage sujuv institutsiooniline, organisatsiooniline ja rahaline integratsioon olemasolevate ühistranspordivõrkudega. • Jätkusuutlikkus: kaasake säästvaid transpordiliike, näiteks vähese heitkogusega sõidukeid, elektribusse või elektrijalgrattasüsteeme, eriti tundlikes piirkondades. • Pikaajaline planeerimine: Keskenduge tulevasele kasvule ja arengule, ennetades teenusenõudluse ja liikuvusvajaduste muutusi.
Tüüp B: Mobiilsüsteenus kindla sihtkoha jaoks	
Eesmärk	Pakkuda usaldusväärseid ja mugavaid transpordivõimalusi konkreetse maapiirkonna sihtkohta, näiteks külasse, turismiattraktsiooni või kogukonna teeninduskeskusesse ja tagasi.
Ulatusala	Parandage elanike ja külastajate ligipääsetavust, ühendades maa sihtkoha oluliste transpordiühenduste ja sõlmjaamadega, näiteks lähedalasuvate linnade, ühistranspordipeatuste või raudteejaamadega.

Projekti struktuur	Struktuur on tavaliselt piirkondlike algatustega võrreldes lokaliseeritum ja hõlmab sageli vähem, kuid sihipärasemaid teenuseid. Projekt võib tugineda sihipärasele transpordi lahendustele, nagu näiteks bussitransport või paindlikud tellitavad teenused, mis on tihedalt koordineeritud piirkondlike ühistranspordi süsteemidega, ühendades kasutajaid suuremate transpordisõlmedega. See lähenemisviis vähendab keerukust, kuid võib siiski hõlmata mitut partnerit, sealhulgas kohalikke omavalitsusi, transporditeenuse pakkujaid ja kohalikke ettevõtteid. Rahastamine võib pärineda nii avaliku kui ka erasektori allikatest, eriti kui teenus toetab kohalikke ettevõtteid või edendab turismi, ning nõuab tõhusat koordineerimist, et tagada teenuse kohanemisvõime hooajaliste kõikumistega.
Peamised soovitud	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerlused: Tehke koostööd kohalike ettevõtetega kaasrahastamiseks ja ühiseks turunduseks, et kulusid vähendada. • Madal rahvastikutihedus ja territoriaalsed väljakutsed: Kavandage paindlikke ja kulutõhusaid teenuseid (nt tellitavad või jagatud sõidud); Planeerige pikemaid vahemaid ja keerulist maastikku arvestades. • Kohaliku tasandi kaasamine: Kohandage teenuseid kogukonna vajaduste ja ajakavadega. • Jätkusuutlikkus: Kasutage võimaluse korral keskkonnasõbralikke valikuid, näiteks elektriautosid.
C-tüüpi: arendus-/tegevusprojekt, mis vajab liikuvuselementi	
Eesmärk	Integreerige transpordilahendused uue maapiirkondade infrastruktuuri või tegevuste, näiteks elamuprojekti, põllumajanduskeskuse või kogukonnakeskuse, arendamisse.
Ulatusala	Maapiirkondades tuleb liikuvusvajadusi käsitleda osana laiematest arengukavadest. See tähendab, et iga uus projekt – olgu selleks elamuehitus, äripark või puhkeasutus – peab sisaldama läbimõeldud transpordikomponenti. Eesmärk on pakkuda ligipääsetavaid ja tõhusaid ühendusi laiema piirkonnaga, aidates vähendada maapiirkondade isolatsiooni ja võimaldades arendusel edeneda, tagades, et inimesed saavad saidile ja sealt tagasi hõlpsasti liikuda ilma, et nad oleksid sunnitud autot kasutama.
Projekti struktuur	Liikuvus komponendid arendusprojektides on tavaliselt integreeritud laiemasse projektiraamistikku, mis nõuab vastavust peamise algatuse üldistele eesmärkidele ja ajakavale. Transpordielement peaks olema kavandatud täiendama ja parandama arenduse ligipääsetavust, tagades ühenduse lähedalasuvate asulate ja transpordivõrkudega. See võib hõlmata uut infrastruktuuri, näiteks transporditeenuseid, jalgrattateid või jalakäijasõbralikke lahendusi, samuti partnerlussuhteid ühistranspordi pakkujatega. Tugev rõhuasetus sidusrühmade koostööle on oluline, kuna projekt hõlmab sageli arendajaid, kohalikke omavalitsusi ja lõppkasutajaid. Rahastamine võib pärineda erinevatest allikatest, sealhulgas avaliku sektori toetustest, era investeringutest või arendusprojekti enda panusest.
Peamised soovitud	<ul style="list-style-type: none"> • Nappiv olemasolev taristu: Maapiirkondades puuduvad sageli ühistransporditeenused, seega peavad transpordilahendused selle puudujäägi täitma. Võimaluste hulka võivad kuuluda uue bussiliini loomine, nõudlusel põhinev transport või kogukonna ühistranspordivahendid. • Integratsioon ümbritsevate piirkondadega: Veenduge, et arendus oleks ühendatud oluliste teenustega, nagu

	<p>tervishoid, haridus ja tööhõivekeskused lähedalasuvates linnades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sidusrühmade kaasamine: Tehke tihedat koostööd kohalike elanike, omavalitsuste ja ettevõtetega, et liikuvuslahendus oleks kooskõlas kogukonna vajaduste ja kohalike oludega.
D tüüp: Nišš kommertsliiklus (nt autode ühiskasutus)	
Eesmärk	Pakkuda spetsialiseeritud transporditeenuseid, mis on loodud vastama maapiirkondade konkreetsetele äri- või kogukonna vajadustele.
Ulatusala	Maapiirkondades keskenduvad nišš-mobiilsusteenused sageli transpordipuudujääkide lahendamisele teatud kasutajagruppide või tegevuste jaoks. Nende hulka võivad kuuluda autode jagamine kogukondades, kus on piiratud juurdepääs sõidukitele, või põllumajanduslikud veoteenused, mis aitavad kohalikel põllumeestel toodangut turgudele transportida. Arvestades hajutatud asustust ja pikki vahemaid maapiirkondades, peavad need teenused olema kulutõhusad ja kohandatud konkreetsetele vajadustele, tagades nende praktilisuse ja majandusliku elujõulisuse.
Projekti struktuur	Nišš-mobiilsusprojektid on üles ehitatud sihipäraste, väikesemahuliste teenuste ümber, mis on kohandatud konkreetsete kasutajate vajadustele või tegevustele. Need projektid hõlmavad sageli vähem sidusrühmi, kusjuures teenust haldab üks operaator või ühistu. Sõltuvalt kontekstist võivad need tugineda kogukonnapõhiste mudelitele, partnerlussuhetele kohalike ettevõtetega või avaliku ja erasektori koostööle. Arvestades nende spetsialiseeritud olemust, nõuavad need projektid kasutajagruppide ja nõudluse selget kindlaksmääramist ning paindlikke teenusemudeleid, mis suudavad kohaneda muudatustega. Rahastamine pärineb tavaliselt kogukonna sissemaksete, kohalike toetuste ja erainvesteeringute kombinatsioonist. Elus püsimiseks peaks projekti struktuur hõlmama tugevat äriplaani, mis on keskendunud kulutõhususele, skaleeritavusele ja teenuse kohandatavusele.
Peamised soovitud	<ul style="list-style-type: none"> • Maapiirkondade lünkade käsitlemine: Tehke kindlaks maapiirkondade konkreetset liikuvusprobleemid, näiteks harvaesinev ühistransport või isikliku sõiduki puudumine, ja kavandage lahendused, mis on kohandatud kohalikele kontekstidele. • Kogukonnal põhinevad lahendused: kaasake kohalikke ettevõtteid, majutusettevõtteid, rajatisi ja kogukonnagruppe teenuse loomisse ja haldamisse. Näiteks saab kohalike sidusrühmade poolt arendada ja hallata ühist autode jagamise või sõidujagamise teenuseid. • Tehnoloogia ja ligipääsetavus: Kasutage tehnoloogiat, näiteks mobiilirakendusi, et koordineerida ühissõite, kuid arvestage ka digitaalse lairibaühenduse piirangutega. Tagage teenuste kättesaadavus eakatele inimestele või neile, kellel puudub digitaalne juurdepääs. • Skaleeritavus: alustage väikeselt ja laiendage vastavalt nõudluse kasvule, hoides tegevuskulud madalad paindlike ja jagatud kasutusega mudelite abil.

Joonis 12 VysoMarchi projekt Austria ja Slovakkia piiril

Õppimine praktikast: VysoMarch projekt Austria ja Slovakkia piiril

VysoMarch projekti peamine eesmärk on edendada säästvat ja keskkonnasõbralikku liikuvust ning tugevdada piiriülest koostööd Austria ja Slovakkia vahel. Uus jalakäijate ja jalgratturite sild üle Morava jõe on mõeldud looma atraktiivse ja ohutu ühenduse igapäevaseks jalgrattaliikluseks ning samal ajal tagama ökoloogilise jätkusuutlikkuse.

Projekti ulatus hõlmab: i) ripp silla (273 meetrit pikk, 4 meetrit lai) ehitamist jalgratta- ja jalgteekondade ühendamiseks Slovakkia Hochstetteni ja Austria Marcheggi omavalitsuse vahel; ii) jätkusuutlikku liikuvust toetavaid lisameetmeid, näiteks eraldi jalgrattatee suurema ohutuse tagamiseks, kiire ühendus Marcheggi rongijaamaga, lukustatavad jalgrattaboksid, jalgrattaliikluse loendurid ja piiriülene suunaviita süsteem; iii) looduskaitse- ja linnu kaitsemeetmeid: kaitsemeetmed ehitusperioodil ja ökoloogiline taasisastamine pärast ehitustööde lõpetamist, sealhulgas lindude hoiatussfäärid ja lipud kokkupõrgete vältimiseks.



Autorid: [Alam-Austria provintsi valitsus](#)

Projekti partneriteks on Bratislava omavalitsusüksus ja Alam-Austria liidumaa valitsus. Projekti kogumaksumus oli 5,9 miljonit eurot, millest 5 miljonit eurot on Euroopa Regionaalarengu Fondi (ERF) toetus. Projekt viidi ellu Euroopa Liidu toel, Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest piiriülese koostööprogrammi Interreg V-A Slovakkia Vabariik-Austria 2014–2020 raames.

3. samm: Millist tüüpi liikuvusteenuseid te rahastamiseks pakute?

Erinevates EL-i maapiirkondades on juba olemas lai valik maapiirkondade liikuvuslahendusi, mida saab jagada kolmeks põhitüübiks:

- **Paindlikud transporditeenused**, sealhulgas nõudluspõhine transport;
- **Ühissõiduteenused**, näiteks autode ühiskasutus ja ühistranspordi takso;
- **Varade jagamise teenused**, sealhulgas autode ja jalgrataste jagamine.

Need muutuvad palju tõhusamaks, kui neid koordineeritakse või integreeritakse fikseeritud marsruudiga busi- ja rongiliinidega.

Lisaks on vaja arvestada:

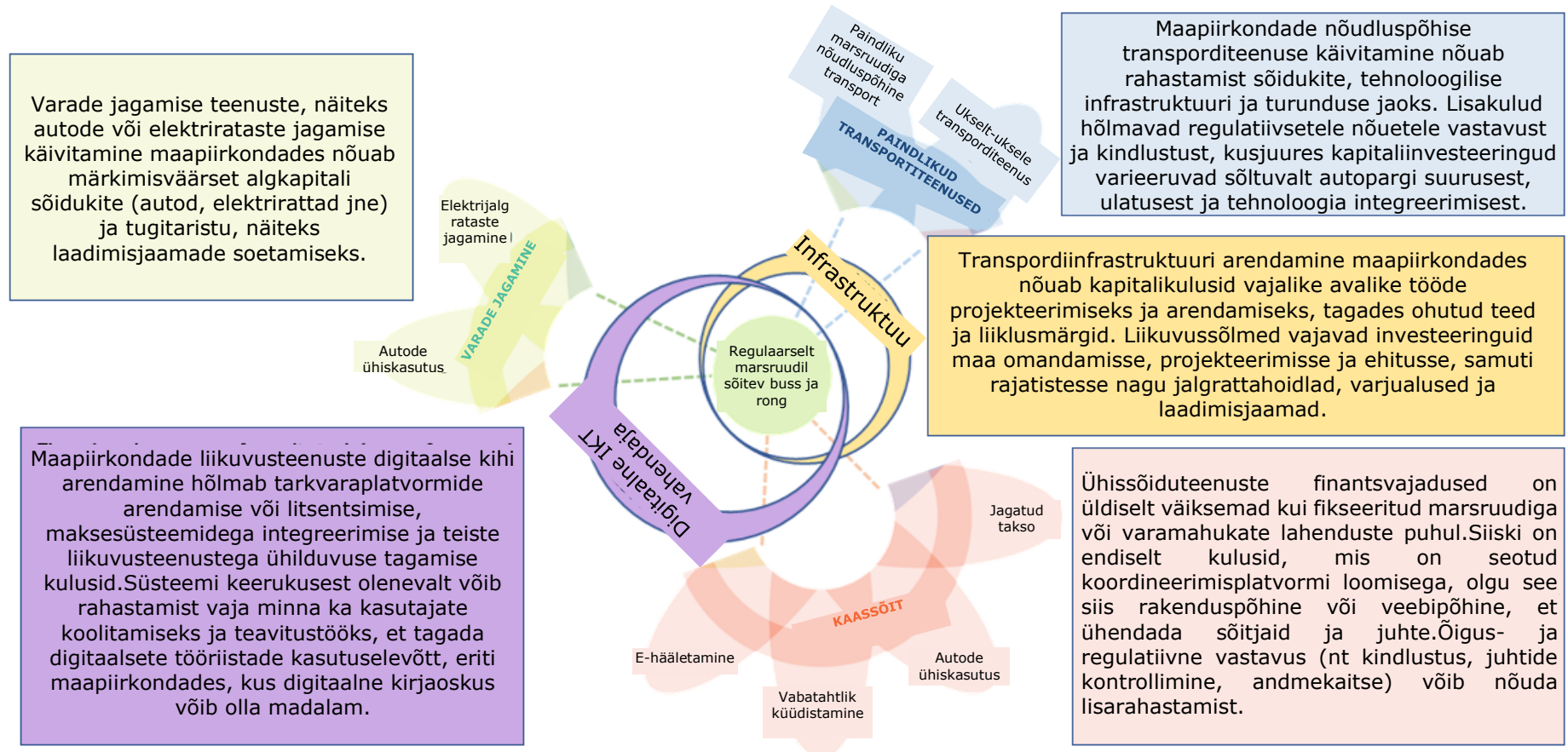
- Füüsilise infrastruktuuriga, mis võimaldab **aktiivset liikuvust**, näiteks jalgrattateed ja matkarajad, ning liikuvussõlmed ja ümberistumispunktid;
- **IKT-toega ja digitaalse kihiga**, sealhulgas IT-süsteem broneerimiseks, piletite ostmiseks, kasutajainfo jms.

Rahastamis- ja finantsvajadused on teenuse tüübi lõikes erinevad. Kogukond võib mõelda 3. sammust alustamisele, kui ta näiteks juba teab (või arvab teadvat) rahastamiseks pakutavat liikuvusteenust. Soovitame siiski läbida 1. ja 2. samm, kuna need võivad aidata osalejate parima kombinatsiooni üle järele mõelda ja ka sihtkohased eesmärgid välja töötada. See aitab hiljem, kui pakkuja soovib rahastamisallikatele veenva argumendi esitada.

Peamised rahastamis- ja finantsvajadused teenuse tüübi lõikes on kokku võetud allpool.

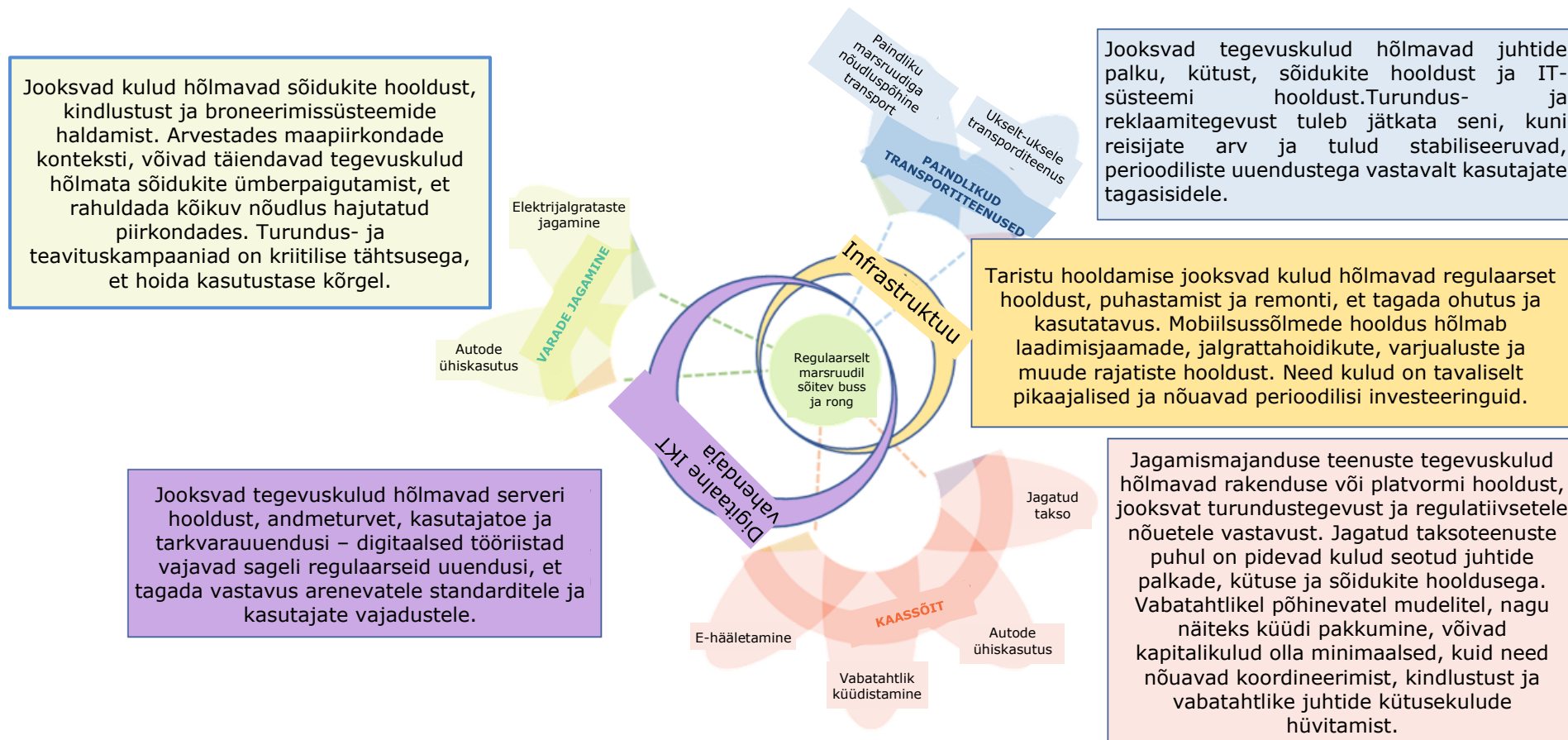
Joonis 13 Maapiirkondade ühistranspordi lahenduste rahastamisvajadused. 13

Allikas: MemEx



Joonis 14 Maapiirkondade ühistranspordi lahenduste finantsküsimused. 14

Allikas: MemEx



Joonis 15 SMART mobiilsusprojekt Garfagnana orus, Itaalias.

Allikas: MemEx

Õppimine praktikast: SMART liikuvusprojekt Garfagnana orus, Itaalias

- Algatus, mida juhib **Garfagnana valdade liit**
- Ligikaudu **600 000 euro** trahastamist läbi **Itaalia sisealade strateegia (SNAI) 2014-2020**
- Rahastatud meetmed:
 - i) Nutika mobiilsuse **teenuse stsenaariumi** määratlemine;
 - ii) Piirkonna **mobiilsusjuhi** määramine;
 - iii) Nutika mobiilsuse **investeeringud** (sõidukid ja IT-platvorm);
- **Kasutajad** potentsiaalsete mobiilsusteenuste pakkujatena



Mobiilsusteenuste tüüp: lahenduste

Teadetetahvel veebis

Veebipõhine küüdi tsimine

juhuslikeks reiseks maapiirkondades või naaber maapiirkondade vahel

Nõudluspõhine transport

Minibuss

piirkonna katvusega <20 minutit valla keskusest või minibussis parklast

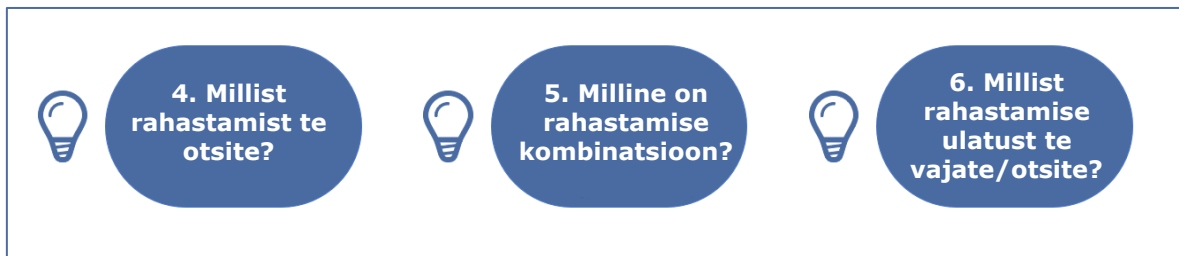
Sotsiaalsed grupid

Korraldatud ja sertifitseeritud **küüdi pakkumine** kohalikus kogukonnas regulaarsete reise jaoks

6. RAHASTUSVAJADUSE JA - PLAANIDE HINDAMINE

Projekti rahalise elujõulisuse ja jätkusuutlikkuse tagamiseks on oluline põhjalikult mõista rahastamisnõudeid. See hõlmab vajaliku rahastamise tüübi kindlaksmääramist, kapitalikulude (Capex) ja tegevuskulude (Opex) mõju hindamist ning sobiva rahastamise kombinatsiooni leidmist avaliku ja erasektori panuse tasakaalustamiseks. Vajaliku rahastamise ulatuse kindlaksmääramine aitab projekti ambitsioonid realistlike rahastamisvõimalustega kooskõlla viia, tagades kohandatud ja saavutatava rahastamiskava. Nagu juba märgitud, võib projekti esitajatel olla eelnev kogemus teistes valdkondades. Selle osa eesmärk on anda ülevaade aspektidest, mis on spetsiifilised maapiirkondade mobiilsusele.

Joonis 16



4. samm: Millist rahastamist te otsite?

Maapiirkondade ühistranspordilahenduste kavandamisel seisavad omavalitsused silmitsi väljakutsetega, mis on seotud vajaduste prognoosimise ja piisava ning sobiva rahastamise tagamisega projekti eri etappides. See osa juhendist kirjeldab maapiirkondade ühistransporditeenuste rahastamise peamisi kaalutlusi. Selle eesmärk on aidata kohalikel omavalitsustel orienteeruda erinevates rahastamisvajadustes alates kontseptsiooni väljatöötamisest kuni pikaajalise tegutsemiseni. Erinevate finantsvajaduste mõistmine igas etapis – kontseptsiooni väljatöötamine, planeerimine ja käimasolev tegutsemine – tagab, et omavalitsused saavad oma ressursse tõhusalt jaotada.

Asjakohaseid rahastamisliike tutvustatakse lühidalt joonisel 17.

Joonis 17 Maapiirkondade transpordilahenduste rahastamisliigid

Eelprojekt	Varad	Tegevus
<ul style="list-style-type: none"> • Ettepaneku esitajate omavahendid • Toetusrahastus • Kogukonna ja muud mitterahalised panused -nt uuringute/andmete kogumise, kogukonnaga konsulteerimise jaoks jne. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapital -pikaajaline, nt infrastruktuur jne • Kapital -keskpikaajaline, nt sõidukid, IT-süsteemid jne • Liisingurahastus -nt sõidukid • Teenuse eest tasumine -nt ITS-teenusena jne • Mitterahaline -nt juurdepääs olemasolevatele varadele nominaalse/tasuta tasu eest. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tegevuskulud -eelkäivitus ja käivitusrahastus • Tegevuskulud -käibekapital • Tegevuskulud -teenuste pidev rahaline toetus (toetus, grant jne) • Tegevuskulud - mitterahalised, nt vabatahtlike panus, ressursipanused jne • Süsteemi tulud -tulud ja kasutajatasud.

Joonis 18 annab ülevaate rahastamisvajadus test nendes etappides, täpsustades iga etapi kestust, eesmärki ja vajaliku rahastamise liiki. See toob esile, kuidas omavalitsused saavad oma rahastamist struktureerida alates teostatavusuuringu test ja kapitalikuludest kuni tegevuskulude ja teenuse pikaajalise esialgsetest jätkusuutlikkuseni.

Maapiirkondade ühistranspordi lahenduste rahastamisvajadused arenevad eri etappides – kontseptsioon, planeerimine ja tegutsemine –, kusjuures iga etapp tugineb eelmisele. Esialgu, kontseptsiooni etapis, keskenduvad kulud teostatavusuuringutele, et hinnata teenuse elujõulisust. Samuti hinnatakse esialgu juurdepääsu rahalistele vahenditele, tagades vajalikud "reaalsuskontrollid". Need kulud mõjutavad otseselt planeerimisetappi, kus toimub teenuse üksikasjalik kavandamine ja kapitalikulutused, näiteks sõidukitele ja IT-infrastruktuurile. Tõhus planeerimine tagab, et selles etapis tehtud kapitaliinvesteeringud on kooskõlas kavandatud tegevusmudeliga.

Projekti üleminekul tegutsemisetapile tekivad jooksvad kulud, näiteks juhtide palgad, kütus, hooldus ja seire. Selle etapi edu sõltub suuresti sellest, kui hästi ressursse varasemates etappides hallatakse. Näiteks kapitaliinvesteeringud tõhusatesse sõidukitesse või digitaalsesse infrastruktuuri võivad vähendada pikaajalisi tegevuskulusid, parandades teenuse rahalist jätkusuutlikkust. Seega on iga etapp omavahel seotud, kusjuures kontseptsiooni ja planeerimisetapis tehtud otsused mõjutavad otseselt tegutsemisetapi tõhusust ja finantsjuhtimist. On oluline, et kõik otsused põhineksid realistlikel hinnangutel.

Joonis 18 Ülevaade rahastamisvajadustest projekti eri etappides

	KONTSEPTSIO	PLANEERIMINE	TEGUTSEMINE Seire	
Kestus	K1-K6	K6-K18	M18-M36	
Rahastamise liik/eesmärk rahastamine	Teostatavusuuri	Teenuse planeerimine	Käivitamine	Tegevuskulud
	Kujundus	Kapitalikulutused		Pilootprojekt
		Seadistusfaas		
				Jälgimine ja hindamine

Joonis 19 Jalgrattajagamissüsteem Sprottenflotte Kieli piirkonnas, Saksamaal

Õppetund praktikast: jalgrattalaenutussüsteem Sprottenflotte Kieli piirkonnas Saksamaal

SprottenFlotte on Kieli regiooni jalgrattalaenutussüsteem. Kieli linnas, Rendsburg-Eckernförde ja Plöni piirkondades ning Schlei piirkonnas on umbes 200 jaamas laenutamiseks ja tagastamiseks saadaval umbes 1200 jalgratast. Nende hulgas on ka elektrirattaid, kaubaratasteid ja elektri-kaubaratasteid. Jalgrattaid saab laenutada tasuta või väga soodsa hinnaga.

- Rahastusliik: 50% riiklikest vahenditest (Digitaalse ja Transpordi Ministeerium (BMDV)) + 50% omavalitsuse vahenditest (umbes 350 000 eurot kumbki).
- Kontseptsioon ja disain: Strateegiliseks aluseks oli Kieli regiooni liikumisplaan. Üksikute linnade detailplaneeringud töötati välja tihedas koostöös sidusrühmadega ja kasutajate kaasamisega.
- Pilootfaas: Sprotten Flotte käivitati 2019. aastal pilootfaasis Kielis ja naaberomavalitsustes. Selle faasi jooksul koguti kogemusi ja koostööpartnereid enne süsteemi alalist kasutuselevõttu ja laiendamist 2021. aastal. Projekt algas pilootprojektina ja seda jätkati jätkusuutlikult rahastamise ja käimasolevate koostöömudelite kaudu. Pärast pilootfaasi stabiliseerus tegevus ja laienes lõpuks ka teistesse omavalitsustesse.
- Kapitalikulud (investeeringukulud): Esiolgne investeering hõlmas jaamade, jalgrataste ja ulatusliku turunduskampaania infrastruktuuri kulusid süsteemi tutvustamiseks.
- Tegevuskulud (jooksvad tegevuskulud): Tegevuskulud hõlmasid jalgrataste liisingukuluseid, personali kulusid, samuti väiksemaid jooksvaid turundustegevusi ja juhendi koostamise kulusid.



Autorid: KielRegion

Projekti rahastamise haldamise peamised soovitud tulemused on järgmised:

- *Põhjalik planeerimine*: Alustage põhjaliku teostatavusuuringuga, et tagada enne suuremate investeeringute tegemist kõigi teenuse aspektide, alates infrastruktuurist kuni nõudluseni, arvestamine. See aitab vältida ootamatuid kulusid hiljem.
- *Etappide kaupa rahastamine*: Kindlustage etappide kaupa rahastamine, et katta iga etapi kulud, tagades ressursside kättesaadavuse projekti edenedes kontseptsioonist pikaajalise tegutsemiseni. See lähenemisviis võimaldab ka paindlikkust kohaneda ettenägematute muutustega nõudluses või tegevuse vajadustes.
- *Kapitalinvesteeringute optimeerimine*: Investeeringute skaleeritavatesse ja kulutõhusatesse tehnoloogiatesse ja infrastruktuuri, et vähendada tulevasi tegevuskulusid. Alustage ka lihtsast struktuurist ja seejärel laiendage teenust ja sihtrühma samm-sammult.
- *Jälgimine ja kohandamine*: Regulaarne jälgimine tegevusetapis on kriitilise tähtsusega. Andmepõhised otsused marsruutide, teenuse sageduse ja sõidukite efektiivsuse kohta aitavad täpsustada teenuse osutamist ja vähendada tarbetuid kulusid.
- *Partnerluste võimendamine*: Tehke koostööd kohalike ettevõtete, kogukonnagruppide ja valitsusprogrammidega, et kaasrahastada projekti aspekte. Partnerlussuhted võivad leevendada rahalist koormust ja luua kohalikku toetust teenusele.

5. samm: Milline on rahastamise segu?

Tavapärased transpordieelarved riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil ei ole kunagi olnud piisavad, et tagada piisav ulatus või teenus maapiirkondade liikuvuseks¹². Nende eelarvete suurendamise otsimine võib olla ebareaalne või liiga optimistlik, kuna see nõuaks olulisi poliitilisi muutusi, mida on aeglane rakendada ja mis tõenäoliselt ei toimu niipea. Maapiirkondade liikuvuse tegeliku muutuse saavutamiseks on oluline kasutada laiemat rahastamisallikate segu, ühendades avaliku, erasektori ja alternatiivsed investeeringud integreeritumaks lähenemisviisiks.

Tabel 4Maapiirkondade liikuvuslahenduste rahastamisallikate segu

	Mis	Ajakava	Kaetud rahastamise liik			Finantseeritavad kulukategooriad
			C	P	O	
Sihtgrupi üksikallikas	ELi, riiklikul, piirkondlikul või kohalikul (omavalitsuse) tasandil kaasatud avaliku sektori rahalised vahendid	Ühekordne või korduv riiklike toetuste puhul				Kõik, sealhulgas füüsiline taristu ja IT-lahendused
Mitmed tugiallikad	Kasutatakse avaliku sektori rahastamisallikate kombinatsiooni. Näiteks EL fonde kasutatakse kontseptsiooni ja planeerimise jaoks ning tegevuskulusid (OpEx) toetatakse riikliku või piirkondliku taseme avaliku sektori toetuste kaudu.	Üks lühike või korduv avaliku toetuse korral				Kõik, sealhulgas füüsiline taristu ja IT-lahendused
Erasektori investeeringud	Toetus sõidukite ostmiseks või avalike alade renoveerimiseks	Üks katse				Kõik, sealhulgas füüsiline taristu ja IT-lahendused
Komerts sponsorid	Autotootjatelt, tehnoloogiafirmadelt, energia- ja kommunaalteenuste ettevõtetest jne. kaasatud ressursid	Ühekordne kapitalikulude või korduvate kulude katteks				Varad (sh sõidukid ja IT-platvormid)

¹²Selle tuvastas SMART projekt (2018-2020), mis muu hulgas uuris iga ELi liikmesriigi raamistikku, milles maapiirkondade liikuvus toimub. Vt SMARTA projekt, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), allalaaditav aadressil https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf. Individuaalsed liikmesriikide aruanded on saadaval aadressil <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Muu avaliku sektori toetus	Ressursse kaasatakse teistelt avalik-õiguslikelt ühendustelt (nt ühistranspordi ametiasutused, regionaalarengu agentuurid, keskkonnaagentuurid jne).	Ühekordne või korduv riiklike toetuste puhul				Kõik, sealhulgas füüsiline taristu ja IT-lahendused
Vabatahtlike panus	Teenistuslike aspektide katmiseks kaasatud vabatahtlikud	Sageli				(tavaliselt) Liikuvusteenuste käitamine
Kasutustasud	Reisijad maksavad teenuse kasutamise eest tasu	Teatud sagedusega. Suurim on varieeruv.				Liiklusteenuste osutamine

Joonis 20 Rahastamisallikate võimendamine Rethymnos, Kreekas

Praktikast õppimine: rahastamisallikate võimendamine Rethymnos, Kreekas

Esimene dokita jagatavate e-jalgrataste süsteem Kreekas käivitati Rethymnos, asendades ebapiisava eelkäija süsteemi. Jagamissüsteemi eesmärk on edendada transpordiliikide nihet säästvate transpordiliikide suunas. Rakendamine sai teoks tänu avaliku ja erasektori tõhusale koostööle, mida toetas Euroopa Liidu rahastus Kreeka partnerluslepingu 2014–2020 (ESPA 2014–2020) raames regionaalse operatiivprogrammi "Crete" kaudu, mida kaasrahastas ERF.

Euroopa fondid aitasid piirkonna rattasõidu algatust käivitada. Kui need fondid aga ammendusid, selgus, et ainult erasektori operaatoritele lootma jäämine teenuse jätkamiseks ei ole jätkusuutlik. See jagatud e-jalgrataste süsteem avas aga piirkonnas jagatud sõidukite potentsiaali. Omavalitsuse kaasamine ja pidevad jõupingutused jagatud liikuvuse edendamisel meelitasid ligi erasektori jagatud liikuvuse operaatoreid ja tõid kaasa uusi investeeringuid asjakohastes teenustesse.

Näiteks võeti Rethymnos 2019. aasta juulis kasutusele uus erainvesteering elektrirollerite jagamissüsteemi jaoks. Hiljem, 2024. aastal, paigaldati täiesti uus jalgrattalaenutussüsteem (44 elektrirattast/6 dokki) teise Euroopa rahastamise toel Kreeka partnerluslepingust 2014–2020 – (ESPA 2014–2020) valdkondliku tegevusprogrammi „Transpordi infrastruktuur, keskkond ja säästev areng“ raames ning Ühtekuuluvusfondi kaasrahastamisega¹³.



Autorid: Rethymno omavalitsus

See uus rahastamisvoog võimaldas algatusel ära kasutada piirkonna kasvavat jalgrattasõidu potentsiaali, tagades selle jätkuva edu. Rethymno omavalitsus püüab leida viisi, kuidas endist süsteemi (dokita) saaks uude süsteemi integreerida.

See juhtumiuuring on eriti oluline, kuna see rõhutab mitme rahastamisallika kasutamise tähtsust pikaajalise finantsjätkusuutlikkuse tagamiseks.

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

Joonis 21 Maapiirkondade elektriautode jagamise skeemi säilitamine: FLUGS mudel Ida-Tirolis

Õppetunnid praktikast: Flugs e-autode jagamine

Flugs¹⁴ on Ida-Tirolis piirkonnas Austrias tegutsev elektriautode jagamise jaamadel põhinev süsteem. Flugi süsteemi peamine eesmärk on vähendada üksikisikute ja perede erasõidukitega tehtavate sõitude arvu ning pakkuda alternatiivset lahendust esimese, teise või kolmanda auto omamisele.

Teenus käivitati 2015. aastal ning seda haldab Regionalenergie Osttirol, mis pakub FLUGS eCarsharing teenust ja tegeleb hooldustööde, kohapealse toe, töötlemise, arvelduse, hindamise, avalike suhete, turunduse ja muude sisemiste varadega.

Praegu pakub Regionalenergie Osttirol teenust peamiselt äriistel eesmärkidel (st olla piirkonnas kohal energiapakkujana) ja mitte niivõrd autojagamise äri pärast. Autojagamise pakkuja leidmise ja aktiivse kaasamise raskus tuleneb maapiirkondade väikesest nõudlusest, mis takistab erasektori ettevõtjatel investeringuteks tugeva ärimudeli loomist.

FLUGS eCarsharing on osaliselt sisse ostetud (broneerimisplatvorm ja telemeetria). Ainus sponsor on Ida-Tirolis Regionaaljuhtimine (RMO), regionaalarengu agentuur, millel on pädevus jätkusuutliku liikuvuse projektide, algatuste ja strateegiade valdkonnas. RMO tegeleb reklaami ja levitamisega.

Tulud katavad vaid osaliselt laevastiku püsikulusid.



Autorid: Flugs e-autode ühiskasutus Ida-Tirolis, Austrias - © E. Bachmann

6. samm: Millist rahastamise ulatust vajate/otsite?

Maapiirkondade liikuvuslahendused nõuavad strateegilist lähenemist rahastamisele ja finantseerimisele, kuna vajaliku investeringu ulatus varieerub oluliselt sõltuvalt projekti ulatusest ja iseloomust. See peatükk annab juhiseid projekti finantsvajaduste hindamiseks ja ettevalmistamiseks, pakkudes ülevaate tüüpilistest kulukategooriatest, võrdlusalustest ja tegevusega seotud kaalutlustest.

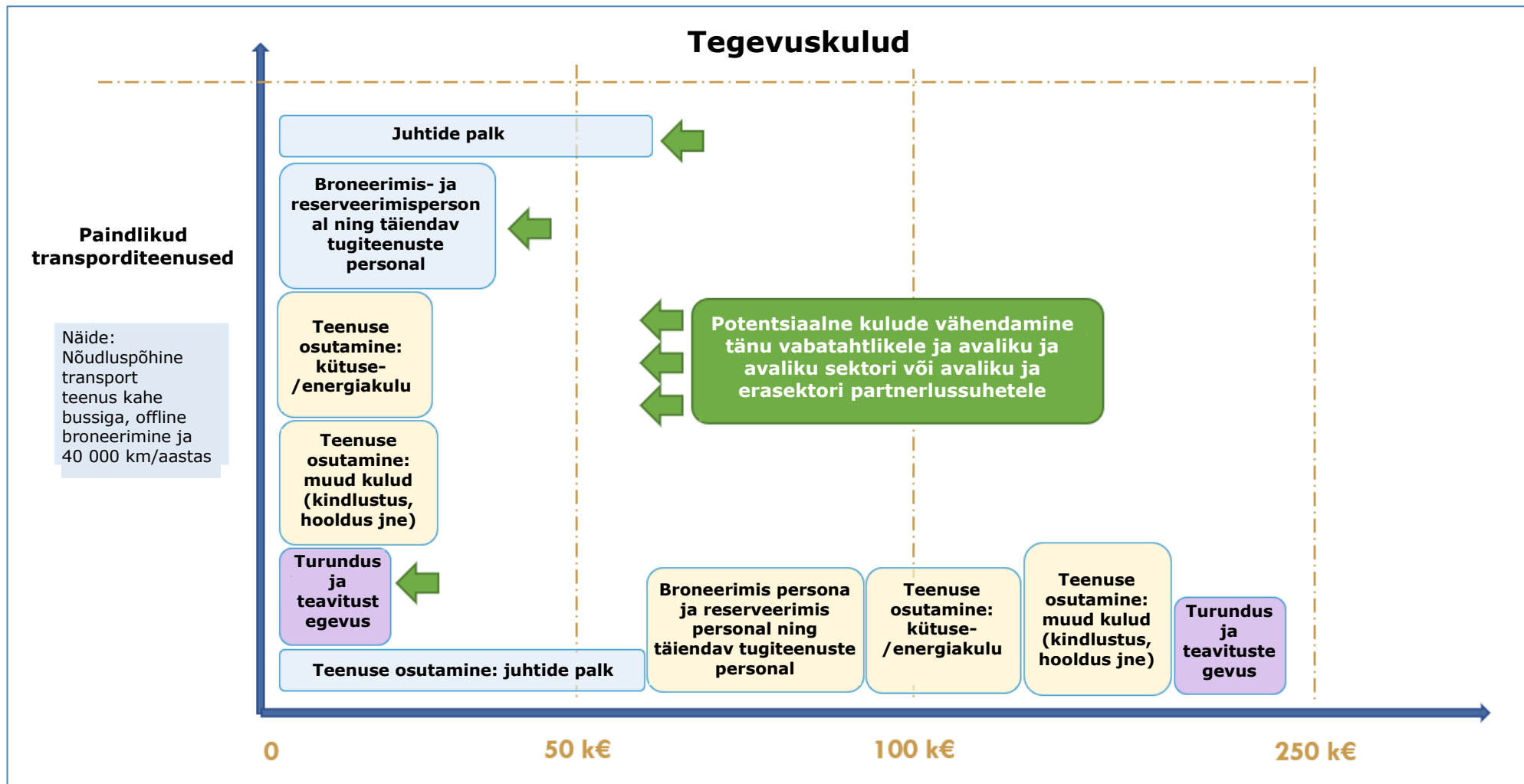
Rahastamise ulatuse mõistmine hõlmab projekti eelsete investeringute, mis loovad algatuse aluse, ja tegevuskulude eristamist, mis tagavad selle jätkuva elujõulisuse. Igal arendusetapil – alates teostatavusuringutest kuni rakendamise ja igapäevase tegevusega – kaasnevad erinevad finantsnõuded. Joonistel 14 ja 15 tutvustame peamisi valdkondi, kus rahastamist on vaja, koos ligikaudsete kulude vahemikega tavapärase tegevuste ja teenuste jaoks. Sellegipoolest sõltub vajaliku rahastamise tegelik ulatus mitmest tegurist, sealhulgas kavandatava teenuse tüübist, geograafilisest ja demograafilisest kontekstist ning olemasolevatest ressurssidest.

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

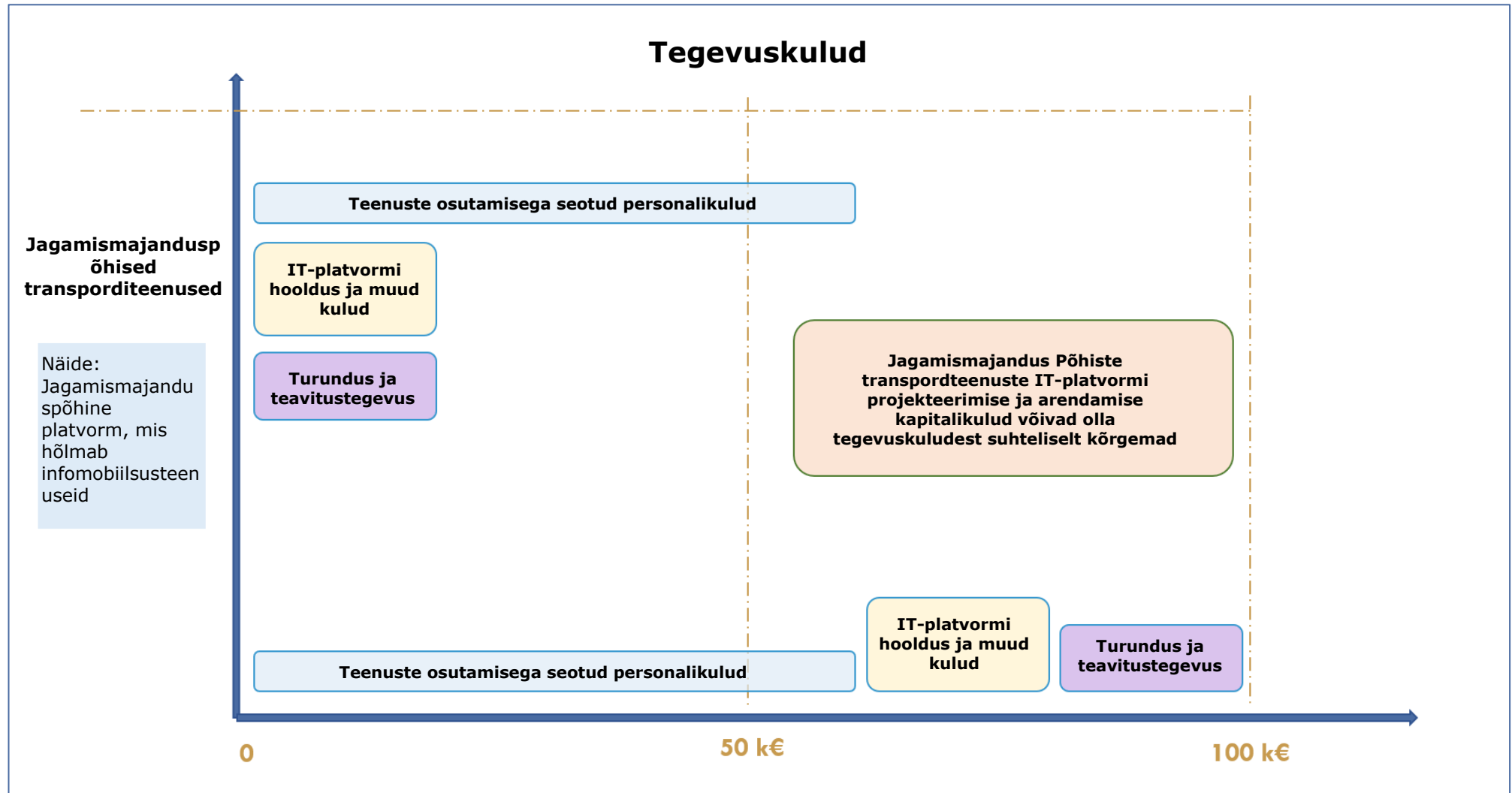
Joonis 22 Rahastamine, mida on vaja projektieelsete ja kapitalikulude katteks



Joonis 23 Paindlike transportteenuste tegevuskuludeks vajalik rahastus



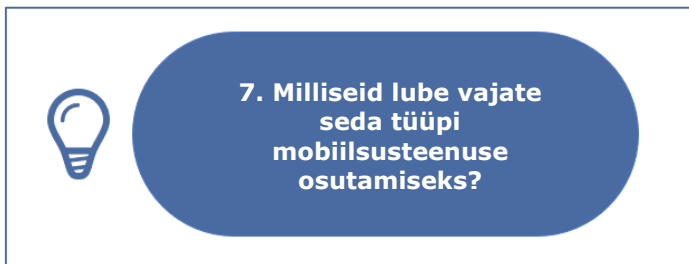
Joonis 24 Jagamismajanduspõhiste transportteenuste tegevuskuludeks vajalik rahastus



7. KÕRGELT REGULEERITUD TURUL NAVIGEERIMINE

Maapiirkondade mobiilsusteenuste osutamine toimub sageli keerulises regulatiivses raamistikus, mis nõuab hoolikat navigeerimist. Kavandatavate teenuste osutamiseks vajalike lubade kindlaksmääramine on kriitilise tähtsusega samm, et tagada vastavus õiguslikele ja tegevusalastele nõuetele. See hõlmab kohaliku, piirkondliku ja riikliku regulatiivse keskkonna mõistmist, et vältida viivitusi või takistusi projekti elluviimise etapis.

Joonis 25 Projekti põhielementide määratlemine – 7. samm



SMARTA ülevaate dokumentides¹⁵ kirjeldatud Euroopa riikide riiklikud raamistikud kohustavad kohalikke omavalitsusi ja ametiasutusi (sealhulgas valdu, maakondi ja piirkondi) korraldama mobiilsusteenuseid.

Mobiilsusteenuste korraldamine ja osutamine peab toimuma kõrgemal tasandil kui üksik kogukond, üksuse poolt, kellel on ressursid ja stabiilsus pikaajaliste teenuste tagamiseks. Tõepoolest, maapiirkonnad vajavad ühendust teiste paikadega, mida üksikud kogukonnad ei suuda ad hoc tegutsedes saavutada. Kuigi kogukond saab kohalikul tasandil korraldada autode jagamist, elektrirataste kasutamist või vabatahtlikku transporti kohalikeks eesmärkideks, ei saa nad pakkuda kogu kogukonnale vajalikku mobiilsust. See nõuab kõrgemat planeerimis- ja korraldustaset, isegi kui osa sellest toimub kohalikul tasandil.

Iga maapiirkonna mobiilsusteenuse tüüp nõuab erinevat kombinatsiooni lubadest, lubadelt, kindlustusest, ärilepingutest ja ohutussertifikaatidest. Täpsed load sõltuvad teenuse tüübist, ulatusest ja kohalikest eeskirjadest. Nende lubade järgimisega saavad mobiilsusteenuse pakkujad tagada, et nende teenused on ohutud, seaduslikud ja hästi integreeritud teiste piirkondlike transporditeenustega. Allpool on esitatud lühike kokkuvõtte erinevat tüüpi mobiilsusteenuste jaoks vajalikest peamistest lubadest.

- **Luba või ärilitsents**

Enne mobiilsusteenuste pakkumist peab iga pakkuja hankima vajalikud load või ärilitsentsid kohalikele, piirkondlikele või riiklikele ametiasutustelt. Need load tagavad, et teenus vastab kohalikele transpordiseadustele ja -eeskirjadele. Konkreetne luba võib teenuse tüübist olenevalt erineda:

- Nõudluspõhine transport (DRT): Vaja on luba tegutseda ühistranspordi pakkujana, mida sageli reguleerivad transpordiasutused.
- Autode ja jalgrataste jagamine: Tuleb tagada sõidukite ja jalgrataste rentimise litsentsid, eriti piirkondades/riikides, kus transpordiplaneerimine on rangelt reguleeritud.

¹⁵Lisateabe saamiseks vaadake: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Autode ja taksode jagamine: Mõnes riigis võib olla vajalik spetsiaalne luba sõidujagamiseks või ühistranspordiks, samuti ühistranspordiasutuste heakskiit, kui see toimib kooskõlas olemasolevate teenustega.

- **Sõiduki ja juhi kindlustus**

Kõigil mobiilsusteenustel peab olema ulatuslik sõidukikindlustus, mis katab nii sõiduki kui ka selle reisijad. Näiteks:

- Autode jagamine: Vajalik on kindlustus, mis katab jagatud sõiduki kahjustuste, õnnetuste, varguse ja juhi ja reisijate vastutuse eest.
- Jalgratate jagamine: Kindlustuspoliisid võivad katta vastutuse õnnetuste korral, eriti tiheda liiklusega aladel või maanteedel.
- Jagatud takso ja DRT-teenused: Kohustuslik on ärikindlustus, mis katab kõik takso või DRT-teenuse osutamise seotud riskid, sealhulgas kutseliste juhtide kindlustuskaitse.

Mõnes jurisdiktsioonis on nõutav ka reisijate ja veetava kauba kindlustus. On oluline, et juhtidel, eriti DRT- või jagatud taksoteenuste puhul, oleksid load, mis võivad nõuda ametiasutuste täiendavat kontrolli või heakskiitu.

- **Ärilepingud**

Teenuste puhul, mis sõltuvad infrastruktuurist, näiteks jalgratate jagamine või DRT-teenused, võib olla vaja ärilepinguid kohalike omavalitsuste või erasektori operaatoritega. Need lepingud võivad hõlmata: i) avaliku infrastruktuuri kasutamine: lepingud kohalike omavalitsustega parkimiskohtade, teede ja jalgrattaparklate kasutamiseks; ii) partnerlus ühistranspordi operaatoritega: DRT- ja jagatud taksoteenuste puhul on sageli vaja lepinguid piirkondlike transpordiasutustega integreeritud piletite või täiendavate teenuste osutamiseks; iii) erasektori koostöö: autode jagamise ettevõtted võivad vajada lepinguid sõidukite rentimise ettevõtete või hooldusteenuste pakkujatega, et tagada oma autopargi töökorras olek.

- **Ohutussertifikaadid ja standardite järgimine**

Iga teenuse tüüp peab vastama rangetele ohutusstandarditele, eriti reisijateveo puhul. Peamised ohutusega seotud load ja sertifikaadid hõlmavad järgmist:

- Juhtide ohutusstandardid: DRT- või jagatud taksoteenuseid osutavad juhid peavad vastama teatud kvalifikatsiooninõuetele, sealhulgas taustakontrollile, juhtide ohutusalasele koolitusele ja liiklusohutuse seaduste järgimisele.
- Sõidukite ohutussertifikaat: Sõidukid peavad läbima regulaarsed ohutuskontrollid, et tagada nende vastavus nõutavatele tööstandarditele. See hõlmab sõidukite hoolduskontrolle, eriti DRT- ja jagatud taksoteenuste puhul, kus teekõlblikkus on kriitilise tähtsusega.
- Jalgratate ja elektriratate ohutus: Jalgratate jagamise skeemide puhul on oluline tagada, et jalgrattad oleksid varustatud ohutusfunktsioonidega, nagu tuled, lukud ja regulaarsed hoolduskontrollid.

Sõltuvalt piirkonnast võivad mobiilsusteenuste pakkujad pidada kinni keskkonna eeskirjadest, mille eesmärk on vähendada heitkoguseid. Sellel on aga oluline mõju linnamobiilsusele, mitte maapiirkondades. Näiteks mõnes linnas võib autode jagamise teenuste puhul nõuda vähese või nullheitega sõidukite kasutamist. See võib hõlmata ka toetusi või stiimuleid elektrisõidukite kasutamiseks.

Eelkõige peaksime arvestama ka vastutuse küsimustega. Kogukonnad ja vabaühendused võivad leida end isiklikult vastutavatena, kui midagi läheb valesti või juhtub õnnetus jne. Nad on paremini kaitstud, kui nad saavad teha koostööd institutsiooni või äriühinguga, mis on paremini positsioneeritud vastutuse haldamiseks.

Joonis 26 Nõudluspõhine transport Médio Tejos, Portugalis

Õppetunnid praktikast: nõudluspõhine transport Médio Tejos, Portugalis

Médio Tejo piirkond on NUTS3 allpiirkond Kesk-Portugalis, mis kuulub NUTS2 Keskregiooni. See hõlmab kuut väikelinna: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento ja Fátima, mille elanike arv jääb vahemikku 20.000 kuni 45.000. Piirkonna tellitavad reageerivad transporditeenust toetab maakonna omavalitsus 'CIM Médio Tejo', mis on kohalike omavalitsuste ja avaliku sektori asutuste ühendus, mis haldab ühistransporti lepingulistele taksode ja väikebussidega.

Keskenduge regulatiivsele raamistikule

- Vastavalt Portugali riiklikule seadusele (RJSPTP) on DRT-teenuste rakendamise ja koordineerimise eest vastutavad üksused transpordiasutused (omavalitsused või maakonnavolikogud). Transpordiasutused saavad DRT-teenuseid osutada oma vahenditega, nimelt munitsipaal- või maakondadevaheliste teenuste kaudu või kohalike äriüksustega (transpordiettevõtjad või takso) sõlmitud lepingute kaudu vastavalt kehtivatele õigusaktidele.
- Operaatorid, kes kavatsesid pakkuda nõudluspõhist transporti (DRT) lisaks reisijateveoteenustele, milleks neil on litsents, peavad sellest teatama Liikuvuse ja Transpordi Instituudile (IMT, I.P.), mis on riiklik ühistranspordi toimimise järelevalveasutus. Seda tehakse lihtsa eelneva teate abil IMT-le, I.P., mis on võimalik esitada mis tahes seaduses sätestatud viisil, nimelt e-posti teel IMT, I.P. veebisaidil näidatud aadressile.
- Kui teenus tellitakse erasektori transpordiettevõtjalt või taksofirmade käest, tuleks läbi viia finants- ja majanduslik teostatavusuuring, et hinnata avaliku sektori hüvitise vajadust. Enne riigihanke väljakuulutamist kontrollib tehnilisi ja haldusspetsifikatsioone riiklik transpordiamet (AMT), mis vastutab majandusliku ja finantsjärelvalve eest.
- Kui lepingu summa ületab teatud piirmäära, tuleb konsulteerida Riigikontrolliga (Tribunal de Contas).
- Uued ühistransporditeenused, sh eelnevalt määratletud liinidega nõudluspõhine transport (DRT), kuuluvad samuti kohustuslikule registreerimisele riiklikus infosüsteemis, mida haldab IMT, I.P.

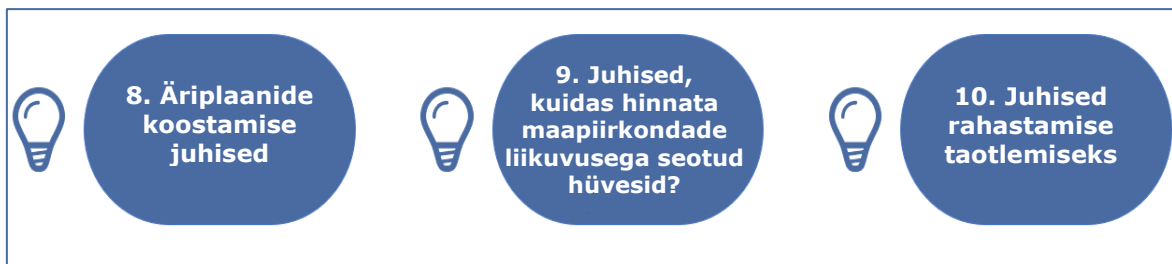


Allikas: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. ETTEPANEKUTELE HÄÄLE ANDMINE

Hästi läbimõeldud projekti muutmine veenvaks rahastamisaotluseks nõuab strateegilist ettevalmistust ja esitlust. Tugeva äriplaani väljatöötamine näitab projekti majanduslikku ja operatiivset teostatavust. Selle eeliste rahaline hindamine toob esile selle laiema väärtuse erinevatele sidusrühmadele, näiteks heitkoguste vähendamine, parema ligipääsetavuse või majanduskasvu ja maaelu arengu. Juhised rahastamise taotlemiseks on viimane samm veenva ettepaneku esitamisel, mis kõnetab rahastajaid ja suurendab toetuse saamise tõenäosust.

Joonis 27 Projekti põhielementide määratlemine – 8.-10. samm



8. samm: Äriplaanide koostamise juhised

Äriplan on ametlik kirjalik dokument, mis sisaldab ettevõtte eesmärke, nende **eesmärkide saavutamise meetodeid ja eesmärkide saavutamise ajakava**. See kirjeldab ka ettevõtte olemust, organisatsiooni taustainfot, organisatsiooni finantsprognoose ja strateegiaid, mida kavatakse ellu viia seotud eesmärkide saavutamiseks. See dokument on tervikuna tegevuskava (plaan), mis annab ettevõttele suuna¹⁶.

Selle sammu eesmärk ei ole anda ammendavat juhendit nii mitmetahulise teema kohta. Pigem võtab see kokku peamised aspektid, mida tuleb äriplaanide koostamisel arvesse võtta, viidates asjakohastele teabeallikatele, et süvendada teadmisi teemal ja saada inspiratsiooni teistest Euroopa kogemustest.

Jagatud liikuvuslahenduse äriplaani ja -mudeli määratlemine maapiirkonnas on keeruline protsess, mis hõlmab mitmeid tegureid. Peamised kaalutlused hõlmavad pakutava teenuse tüüpi, sihtrühma konkreetseid liikuvusvajadusi ja teenuse operatiivstruktuuri. Lisaks on organisatsioonilised küsimused ja vastavus õigus- ja regulatiivsetele raamistikele kriitilise tähtsusega, et tagada lahenduse elujõulisus ja jätkusuutlikkus. Tõhusa ja toimiva maapiirkondade liikuvusteenuse loomiseks tuleb igaüht neist elementidest hoolikalt käsitleda.

Enamikul juhtudel ei ole maapiirkondade jagatud liikuvuslahenduste jaoks kasumlikku ärimudelit. See on suuresti tingitud väljakutsetest, millega operaatorid jagatud liikuvuse äri ajamisel silmitsi seisavad, peamiselt väikeste või olematute kasumimarginaalide tõttu – jagatud teenustest piisava tulu teenimine on keeruline. Maapiirkondades toob madal rahvastikutihedus kaasa selle, et kasutatjalt saadav tulu ei ole piisav tegevuskulude katmiseks. Seetõttu on levinumad kohalikud ühistud ilma ärilistel eesmärkideta ning avaliku sektori asutused, nagu omavalitsused, transpordiametid ja

¹⁶Äriplaani määratlus - Ettevõtja väikeettevõtte entsüklopeedia, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

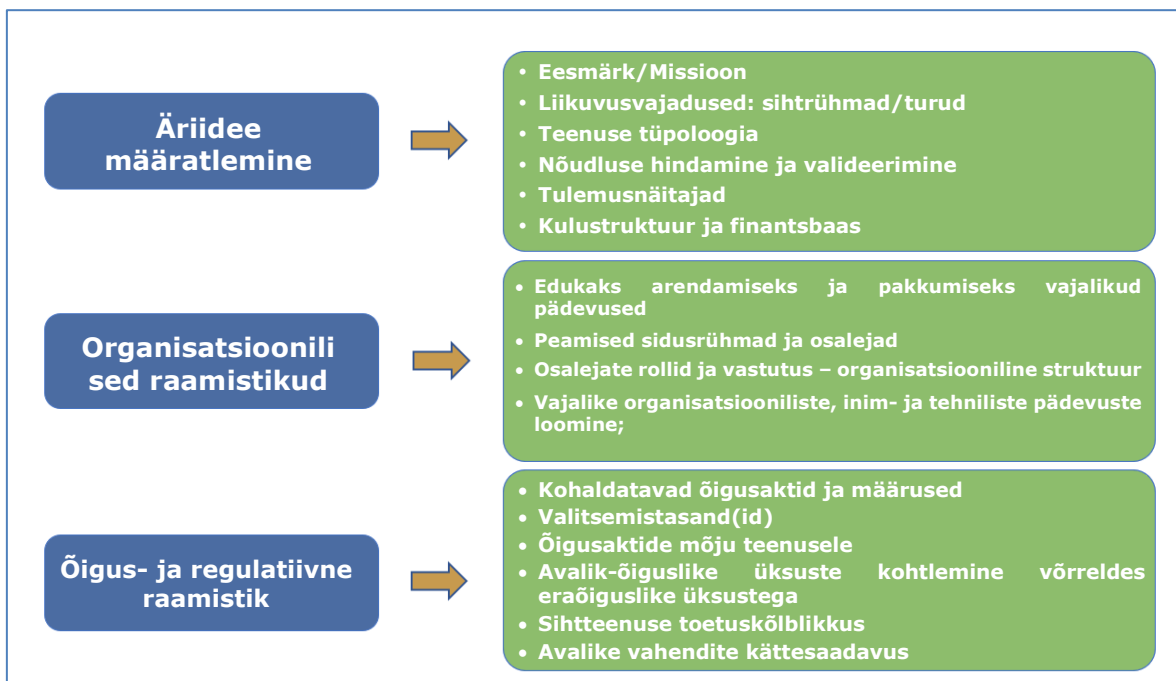
avaliku sektori operaatorid, on paremas positsioonis jagatud liikuvusteenuste algatamiseks või korraldamiseks.

Oluline on märkida, et teenus ei ole kasumlik, kui kõik kulud on arvesse võetud. Siiski võivad mõned üksikud elemendid olla kasumlikud neile, kes pakuvad konkreetset teenust või infrastruktuuri. Näiteks IT-süsteemi pakkujale või sõidukeid hooldavale ettevõttele makstakse turuhinna järgi.

Seega võib meil olla sama projekti raames mitu ärijuhtumit. Keegi peab koostama üldise ärijuhtumi ja põhjendama mis tahes toetusrahastamist, mis võib nõuda sotsiaalmajanduslikku ärijuhtumit. Teised, näiteks transpordiettevõtjad, ITS-i pakkujad jne, peavad koostama kasumile orienteeritud ärijuhtumi või veenva sisemise juhtumi, et aktsepteerida kahjumit/kasumita osalemist, oodates tulevast tasuvust.

Maapiirkondade liikuvusteenuse ärimudeli loomisel saab protsessi jagada kolmeks põhiülesandeks: (i) äriidee määratlemine, (ii) organisatsioonilise struktuuri hindamine ja (iii) õigus- ja regulatiivsete raamistike läbivaatamine. Iga ülesanne hõlmab mitmeid samme, mis tuleb enne lahenduse rakendamist läbida. Esialgu tuleb kindlaks teha konkreetsed liikuvusvajadused, millele soovite lahendusega vastata, ja hinnata, kas olemasolevad transporditeenused neid vajadusi rahuldavad. Selle analüüsi põhjal valige teenusemudel, mis vastab kõige paremini neile vajadustele, hinnake nõudlust turu-uuringute või varasemate uuringute abil ning koostage esialgne kulustruktuur ja finantsplaan. Seejärel kaasake asjaomased sidusrühmad, määraotes rollid ja vastutusosalad ning visandades organisatsioonilise raamistiku. Samal ajal vaadake läbi regulatiivsed ja seadusandlikud nõuded, kontrollige toetuskõlblikkust ja uurige avaliku rahastamise võimalusi.

Joonis 28 Maapiirkondade liikuvusteenuse äriplaani koostamise ülesanded



Õppetunnid praktikast: CONNECT projekt

CONNECT projekt rahastas Euroopa Komisjoni kuues raamprogramm teadusuuringute peadirektoraadi (DG-RESEARCH) kaudu. Projekti peamine eesmärk oli koondada teadmisi ja kogemusi paindliku transpordi (sh nõudluspõhise transpordi) kohta, et teha kindlaks head tavad ja arendada edasi äritegevuse arendamise meetodeid.

CONNECT konsortium koosnes peamiselt valdkonna ekspertidest. Sellel ei olnud demonstratsioonialasid, vaid see tugines laiale valikule juhtumiuuringutele, mida täiendasid valdkonnauuringud. Projekt koostas kaks spetsiifilist aruannet, milles toodi esile peamised soovitud paindlike transporditeenuste (nõudluspõhise transpordi ja ühissõidukiteenuste stiilis) äriplaanide väljatöötamiseks:

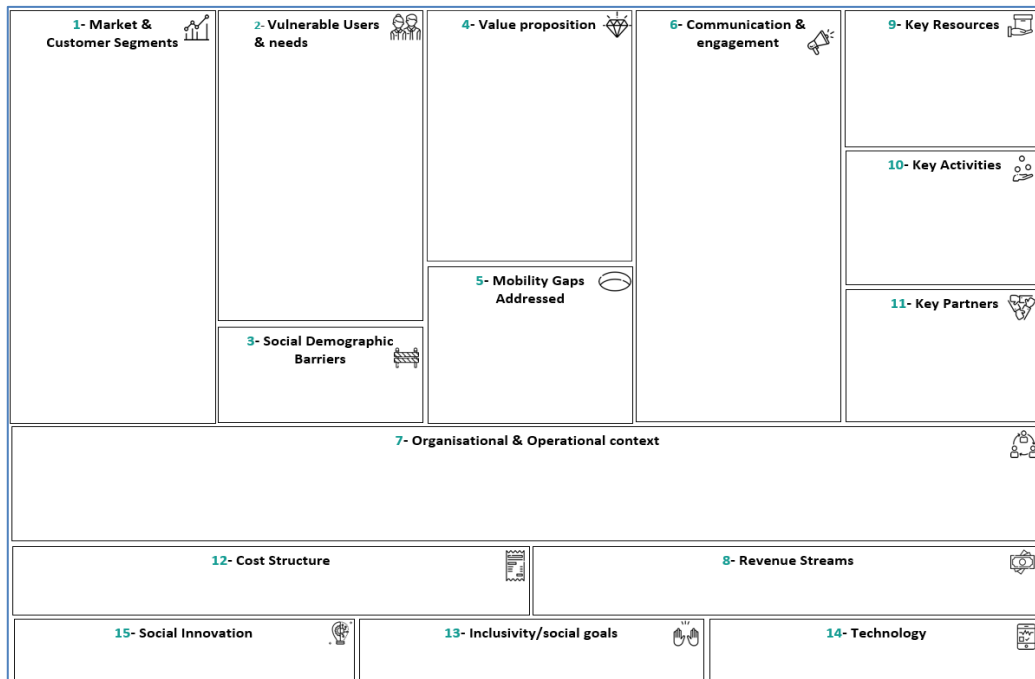
- D10: Innovatiivsed lahendused ja testijuhtumid äriarenduse kohta¹⁷: IT esitab tulemused 19 nõudluspõhise transpordi (DRT) süsteemide juhtumiuuringust (10 Euroopas, 9 USA-s). See uurib ärimudeleid, organisatsioonilisi raamistikke ning regulatiivset ja õiguslikku konteksti, tuues esile peamised piirangud.
- D14: Soovitud äritegevuse arendamiseks: CONNECT projekti raames arendatud teadmiste ja töötubade kaudu saadud väliste vaatenurkade põhjal sünteesib see peamised küsimused ärimudeli, organisatsiooniliste aspektide ning õiguslike ja regulatiivsete raamistike valdkonnas. Seejärel annab see ülevaate tööstuse olukorrast kogu Euroopas (põhinedes nii D10 juhtumiuuringutel kui ka täiendaval uuringul) ja lõpeb mõtisklustega DRT äritegevuse arendamisel arvestamist vajavate põhiaspektide üle.

Eespool mainitud aspektide sujuvamaks muutmiseks võib olla hea alustada ühist loomise harjutust kohalike sidusrühmadega (sh omavalitsuste esindajad, kogukonnagrupid, transpordiettevõtjad jne), täites spetsiifilise lõuendi mudeli. Näide on toodud allpool.

¹⁷Nendele CONNECT aruannetele pääseb ligi aadressil <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

Joonis 29 Maapiirkondade liikumislahenduste lõuendi mudel.

Allikas: INCLUSION H2020 projekt¹⁸



Peamised soovitused maapiirkondade jagatud liikumislahenduste äriplaanide väljatöötamiseks on kokku võetud allpool.

- **Väärtuse loomine:** Maapiirkondade liikumislahenduste ärimudelid peaksid keskenduma mitmesuguste väärtusvormide loomisele – nii rahalistele kui ka mitterahalistele (nt sotsiaalne väärtus) – erinevatele sidusrühmadele. Nende sidusrühmade hulka võivad kuuluda rahastamisasutused, avaliku halduse asutused, liikuvusoperaatorid, kohalikud ettevõtted ja kodanikud. Selle asemel, et tugineda ainult kulude ja tulude finantsvõrdlusele, on oluline tunnustada laiemat sotsiaalset ja kogukondlikku kasu, mida need teenused pakuvad.
- **Mitme osaleja kaasamine:** Tõhusad ärimudelid peaksid arvestama kogu liikuvuse sidusrühmade ökosüsteemiga, mitte ainult ühe teenuse või tootega. Ligipääsetavuse tagamiseks maapiirkondades on oluline hinnata nii iga osaleja eeliseid kui ka väljakutseid. See võib hõlmata mitme teenuse või lahenduse ühendamist, et luua terviklik ärimudel, mis vastab kogukonna mitmekesistele vajadustele.
- **Mittetulundusühingute kaasamine:** Kuigi see võib tunduda vastupidine, võib mittetulundusühingute kaasamine maapiirkondade liikumislahenduste ärimudelitesse olla kasulik. Avalik rahastamine on sageli hädavajalik nende teenuste toetamiseks maapiirkondades, kus nõudlus on väike. Ärimudelid peaksid arvestama avalike vahendite ümberjaotamisega ja püüdma paindlikkust regulatiivsete piirangute raames, et tegevust jätkata.
- **Pikaajaline jätkusuutlikkus:** Maapiirkondade liikumisteenusete pikaajalise jätkusuutlikkuse tagamiseks peaksid ärimudelid julgustama sotsiaalsete ettevõtjate kaasamist. Nende osalejate integreerimine teenuste osutamisse, kui riiklikud eeskirjad seda lubavad, võib parandada nende teenuste elujõulisust. Vajaduse korral võib regulatiivsete kohanduste eestkõnelemine sellise osalemise võimaldamiseks veelgi tugevdada ärimudeli jätkusuutlikkust.

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

9. samm: Kuidas hinnata maapiirkondade liikuvusega seotud hüvesid

Maapiirkonnad on aktiivsed majanduspiirkonnad, kus on lai valik põllumajandus-, tööstus-, kaevandus- ja vaba aja veetmise ettevõtteid, mis on seotud piirkonna loodusvarade ja ettevõtlustraditsioonidega.

Maapiirkondade liikuvust võib vaadelda kui „võimaldajat“ või „kordajat“, mis võimaldab või parandab tulemusi ja suurendab teiste investeeringute väärtust¹⁹. Tõepoolest, paljudel juhtudel on liikuvusteenus väärtust lisav komponent teistele majanduslikele, sotsiaalsetele, turismi- või keskkonnaprojektidele ja -poliitikale.

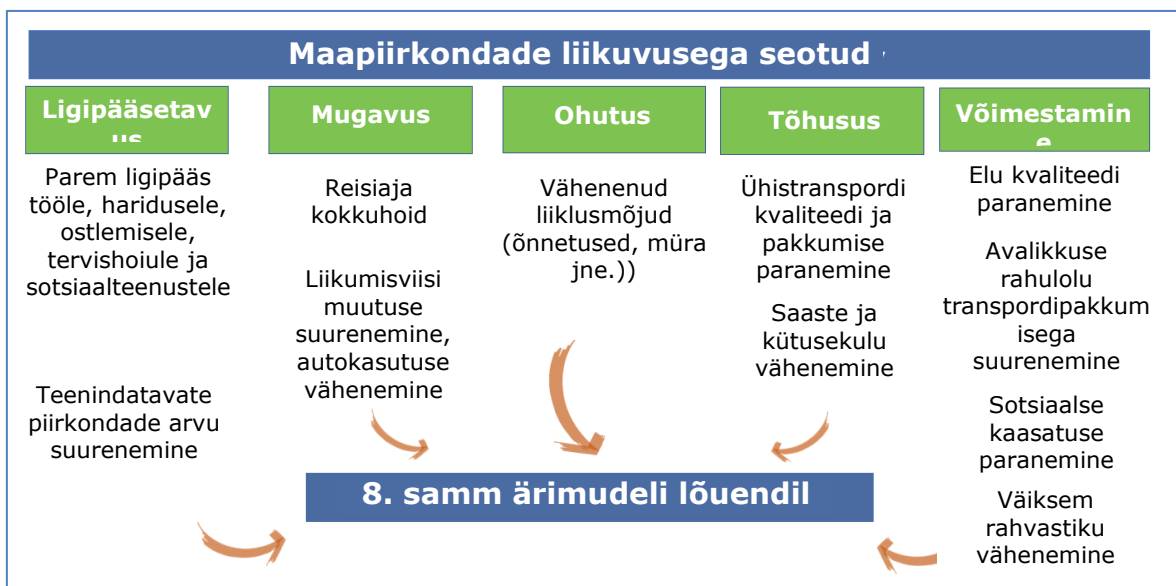
Maapiirkondade liikuvuse rahastamismeetmete transpordiga seotud tulemused hõlmavad muu hulgas:

- Sõidukilomeetrite arvu (VKT) vähendamine
- Kütusekulu ja CO₂heitkoguste vähendamine
- Vähem liiklust, vähem reostust, vähem müra, vähem õnnetusi
- Kohalikud teed muutuvad jalakäijatele ja jalgratturitele ohutumaks.
- Vajalik on vähem taristuinvesteeringuid
- Ettevõtete ja teenuste kliendibaasi säilitamine või suurendamine

Maapiirkondade liikuvusteenuseid rakendatakse peamiselt sotsiaalsete hüvede pakkumiseks piirkondades, kus on sotsiaalse tõrjutuse või ebavõrdsete võimaluste oht. Sellegipoolest kritiseeritakse teenuseid sageli nende kõrge kulubaasi pärast isegi siis, kui nad täidavad oma sotsiaalset missiooni.

Mõned maapiirkondade transporditeenuste pakkumise parandamisega seotud hüved on loetletud joonisel 30 ja liigitatud vastavalt konkreetsetele kategooriatele (ligipääsetavus, mugavus jne). Oluline on mõista, kuidas need hüved võivad mõjutada liikuvuslahenduse vastuvõtmist/arendamist.

Joonis 30 Maapiirkondade liikuvusega seotud sotsiaalsed hüved



¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Poliitikasoovitused säästva jagatud liikuvuse ja ühistranspordi kohta Euroopa maapiirkondades", SMARTA projekti väljaanne.

Joonis 31 Rohelised raudteed Valmieras, Lätis

Õppetunnid praktikast: rohelised raudteed Valmieras, Lätis

Roheliste Raudteede algatus Valmieras, Lätis, taaselustab kasutusest kõrvaldatud raudteeliine 32 km pikkuseks matkaradade ja rattateede võrgustikuks Vidzeme piirkonnas. See projekt, mis on osa suuremast 750 km pikkusest ettevõtmisest Lõuna-Eestis ja Lätis, eesmärk on parandada kohaliku liikuvust ja edendada säästvat turismi. Peamised omadused hõlmavad takistuste eemaldamist, puidust sildade paigaldamist ja puhkealade loomist koos puhkepinkidega. Projekt "Rohelised Raudteed" on koostööl põhinev piiriülene algatus, mida juhib Vidzeme Turismiühing koostöös 25 kohaliku omavalitsusega Läti Vidzeme piirkonnast ja Lõuna-Eestist ning mida toetab Läti Roheliste Teede Ühing. Kohalike omavalitsuste ja vabaühenduste toel austab see algatus piirkonna ajaloolist raudtee tähtsust, edendades samal ajal kogukonna kaasatust ja majanduskasvu suurenenud turismivõimaluste ja tervislikuma eluviisi kaudu.

Selle kohaliku nutika liikumislahendusega hõlmatud 32 km pikkusel raudteelõigul (osa Valmiera-Kocēni-Ainaži trassist) ehitati jalgratturite ja jalakäijate ohutu läbipääsu tagamiseks ümber seitse silda. Investeeringukulud olid hinnanguliselt 47.000 eurot, mis moodustas umbes 4% projekti kogumaksumusest, mis oli 1.174.938 eurot. Peamine rahastamisallikas oli Interreg Eesti-Läti Euroopa Regionaalarengu Fond, mis andis 40.000 eurot, ning lisaks 7.000 eurot teistelt partneritelt.

Projekt „Rohelised Raudteed **parandab elukvaliteeti**“ sihtpiirkondades, edendades liikuvust ja luues elanikele uusi võimalusi. Algatuse tulemusel kujunevad tervislikumad ja õnnelikumad kogukonnad tänu suurenenud välitegevustele. Kohalikud avastavad kiiresti, et need taastatud rajad pakuvad suurepäraseid võimalusi jalutamiseks, jalgrattasõiduks ja isegi murdmaasuusatamiseks talvekuudel.

Projekt ergutab ka majanduskasvu. Koos maaliliste marsruutide poolt **ligitõmmatud turistide** sissevooluga hakkavad kohalikud ettevõtted arendama uusi tooteid ja teenuseid, sealhulgas majutus- ja toitlustusvõimalusi. See turismi kasv toob piirkonda suurema majandusliku elujõu, luues töökohti ja ergutades kohalikku majandust.

Lisaks ühendab võrgustik Vidzeme piirkonda Lõuna-Eestiga, **laiendades liikumisvõimalusi** nii elanikele kui ka külastajatele. Parem ligipääsetavus võimaldab inimestel avastada laiemat piirkonda, edendades kogukonna kaasatust ja suhtlust. Üldiselt asetab Roheliste Raudteede projekt liikuvuse oluliseks vahendiks laiemate majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnaalaste eesmärkide saavutamiseks, muutes piirkonna aastaringseks õitsvaks õues tegutsemise ja turismi keskuseks.



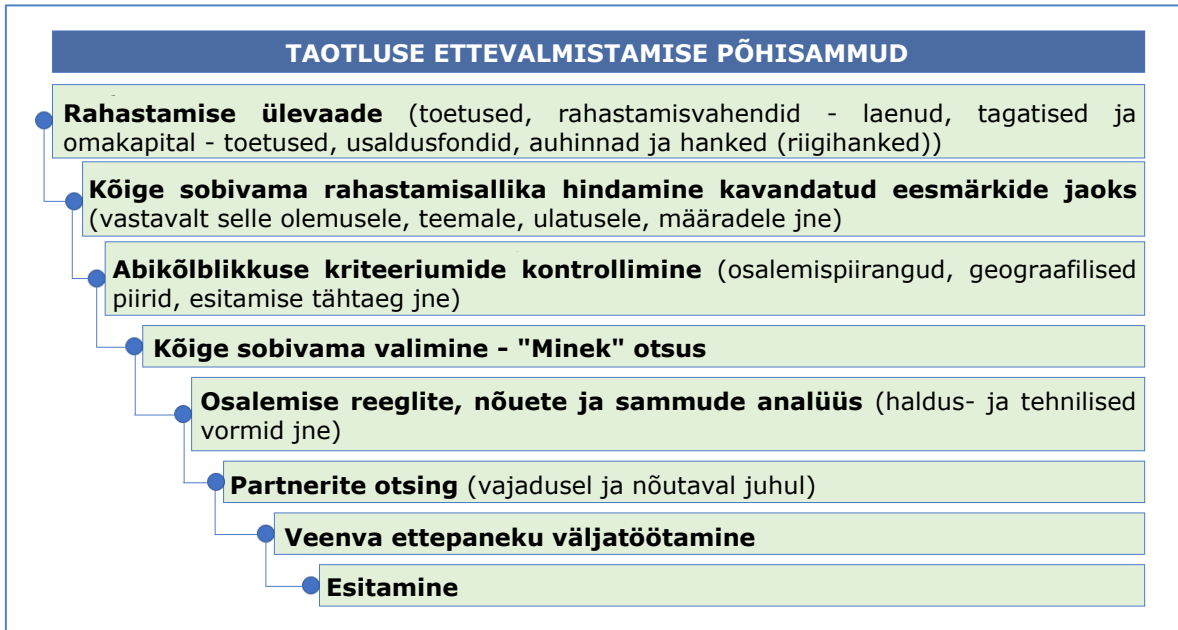
Autorid: J. Sijats, S. Lawrence

10. samm: Juhised rahastamiseks taotlemise kohta

Maapiirkondade liikuvuslahenduse rahastamise tagamine nõuab hästi struktureeritud lähenemisviisi, et navigeerida EL-i, riiklike või piirkondlike rahastamisprogrammide keerukuses. See samm kirjeldab eduka taotluse ettevalmistamiseks vajalikke ülesandeid, alates kõige sobivamate rahastamisvõimaluste kindlakstegemisest kuni veenva taotluse esitamiseni.

Rahastusallikate süstemaatilise hindamise, abikõlblikkuse kontrollimise ja eesmärkide vastavusse viimisega programmi nõuetega saavad taotlejad tagada, et nende ettepanekud paistavad silma. Olgu see siis toetuste, rahastamisvahendite või riigihangete kaudu, alltoodud sammude järgimine suurendab rahastamise edukuse võimalusi innovaatiliste liikuvuslahenduste jaoks, mis on kohandatud maapiirkondade vajadustele.

Joonis 32 Taotluse ettevalmistamise põhisammud



Joonis 33 näide: EL-i rahastamisprogrammide spektri navigeerimine

Õppimine praktikast: ELi rahastamisprogrammide spektri uurimine

Maapiirkondade tööriistakomplekt on terviklik juhend ELi rahastamis- ja toetusvõimaluste kohta Euroopa Liidu maapiirkondades. Selle eesmärk on aidata kohalikel omavalitsustel, institutsioonidel ja sidusrühmadel, ettevõtetel ja üksikisikutel leida ja ära kasutada olemasolevaid ELi fonde, programme ja muid rahastamis- ja toetusmeetmeid ning edendada maapiirkondade arengut.



Rural toolkit

Kasutajad leiavad kõige sobivamad ELi rahastamisvõimalused oma konkreetsete projektide ja algatuste toetamiseks. See annab põhjalikku teavet toetuste, subsiidiumide ja programmide kohta, mis võimaldavad maapiirkondade ja kogukondade arendamist ja taaselustamist.

Tööriistakomplekt on kättesaadav aadressil:

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

Muud kasulikud lingid Euroopa Liidu rahastamisvõimaluste uurimiseks:

- Üldine teave taotlusprotsessi kohta - Euroopa Komisjon: [Link](#)
- Avaliku sektori rahastamisvõimalused - Euroopa Komisjon: [Link](#)
- ELi rahastamisvõimalused kohaliku ühistranspordi jaoks – UITP: [Link](#)

Kuigi kirjeldatud järkjärguline lähenemisviis pakub üldist raamistikku, on iga rahastamistaseme jaoks vajalikud konkreetset kohandused.

- EL-i rahastamise puhul on kriitilise tähtsusega rahvusvahelised partnerlused ja keerukate haldusjuhiste järgimine.
- Riiklik rahastamine rõhutab sageli vastavust riiklikele strateegiatele, nõudes taotlejatel näitama, kuidas nende projektid käsitlevad riiklike liikuvuseesmärke.
- Piirkondlik rahastamine nõuab tavaliselt tihedat koostööd piirkondlike ametiasutustega ja tugevat rõhku kohalike vajaduste rahuldamisele.

Toe saamine on ülioluline maapiirkondade omavalitsustele, kes soovivad välja töötada edukaid rahastamisaotlusi. Protsessi juhtimiseks on saadaval mitmesuguseid ressursse:

- Avaldage spetsiaalne huvipakkuvate väliskonsultantide/konsultatsioonibüroode kutse, et saada tuge ettepaneku väljatöötamiseks.
- Võtke selgituste saamiseks (haldus- või tehnilised) ühendust programmide riiklike/piirkondlike kontaktpunktidega.
- Võtke ühendust riiklike agentuuridega, kes edendavad osalemist ELi teadus- ja innovatsiooniprogrammides ning pakuvad teabe-, haridus- ja abiteenuseid²⁰.
- Osalege (ELi, riiklike või piirkondlike) programmide veebiseminaridel ja üritustel (võrgustike loomiseks teiste potentsiaalsete partneritega, et saada lisateavet konkursside kohta).
- Liikmelisused (kohalike omavalitsuste ühendused, EL-i asjakohased võrgustikud²¹ jne).

²⁰ Euroopa Komisjon pakub abitelefoni ja tugiveebiportaali, mis sisaldab teavet mitme ELi rahastamisprogrammi riiklike kontaktpunktide (RKP) kohta: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027> Samuti pakub see Horisont Euroopa programmile spetsialiseerunud RKP-de võrgustikku: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries>

²¹ Selliste võrgustike näited on: Smart Village Networks (<https://www.smart-village-network.eu/>)

KOKKUVÕTE

See juhenddokument on loodud selleks, et anda omavalitsustele teadmised ja vahendid, mida on vaja säästvate, kaasavate ja integreeritud liikumislahenduste väljatöötamiseks ja rakendamiseks maapiirkondades.

Keskendudes rahastamise ja finantseerimise kriitilisele küsimusele – eriti maapiirkondade liikuvusalgatuste ja maaturismi toetava liikuvuse jaoks – käsitleb see olulist takistust: ressursside ja rahastamise tagamise erialaste teadmiste puudumist. Need väljakutsed takistavad sageli maapiirkondade kogukondi kohandatud liikuvusteenuste loomisel.

Dokumendi abil saavad maapiirkondade omavalitsused ja praktikud samm-sammult läbida keerulisi rahastamismaastikke, hinnata finantsvajadusi ja koostada veenvaid projektitaotlusi. Alates kohalike probleemide ja varade kindlakstegemisest kuni oluliste projektikomponentide määratlemiseni ja regulatiivsete ning turukaalutlustega vastavusse viimiseni on juhendi eesmärk edendada liikuvusteenuste pikaajalist jätkusuutlikkust. Selle struktureeritud metoodika järgimise abil saavad maapiirkondade kogukonnad muuta liikuvusprobleemid kasvu ja ühenduvuse võimalusteks.

Käesoleva dokumendi mõningate peamiste nõuannete sünteesimiseks pakutakse välja peamiste soovitude ja järelduste kogum.

Seadke selged ja teostatavad eesmärgid

- Hästi määratletud näitajad ja tulemuslikkuse näitajad
- Konkreetsed tegevuskordid
- Projekti eesmärgist kaugemale ulatuva laia visiooni esiletõstmine
- Hästi väljakujunenud seosed konkreetsete eesmärkide ja tulemuste vahel

Kogukonnapõhised algatused

- Alt-üles lähenemisviis, mis võtab arvesse maapiirkondade kogukondade vajadusi ja probleeme
- Kohalike kogukondade aktiivne kaasamine (nt foorumid, klubid jne), mis esindavad erineva taustaga rühmi

Mitme sidusrühma lähenemisviis

- Partnerlussuhted erinevate ja asjakohaste sidusrühmadega, sealhulgas kohalike poliitikute ja kogukonnajuhtidega
- Tagage koostöö erinevate sihtrühmade ja praktikute vahel

Kulude hindamine

- Tagage realistlikud ja igakülgset finantsvajadused
- Täpne eelarve koostamine

Tõhus planeerimine

- Kõigi vajalike ressursside ja tegevuste hindamine ja planeerimine
 - Inimressursid
 - Tehniline pädevus
 - Puuduvad oskused (multidistsiplinaarsed meeskonnad)
- Võrgustike loomine
- Täpne ajakava

Poliitika ja ruumiline kontekst

- Poliitikaraamistiku ja ruumilise dünaamika mõistmine
- Projekti vastavusse viimine laiemate poliitiliste eesmärkide ja kohalike vajadustega

ÜHENDUSTE VÕTMINE ELIGA

Isiklikult

Üle kogu Euroopa Liidu on sadu Europe Direct teabekeskusi. Teie lähima keskuse aadressi leiata aadressilt: https://europa.eu/european-union/contact_en

Telefoni või e-posti teel

Europe Direct on teenus, mis vastab teie küsimustele Euroopa Liidu kohta. Selle teenusega saate ühendust võtta:

- tasuta numbril: 00 800 6 7 8 9 10 11 (mõned operaatorid võivad nende kõnede eest tasu võtta),
- järgmisel tavalisel numbril: +32 22999696 või
- e-posti teel aadressil: https://europa.eu/european-union/contact_en

TEABE LEIDMINE ELI KOHTA

Veebis

Teave Euroopa Liidu kohta kõigis ELi ametlikes keeltes on saadaval Europa veebisaidil aadressil: https://europa.eu/european-union/index_en

ELi väljaanded

Saate tasuta ja tasulisi ELi väljaandeid alla laadida või tellida aadressilt: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Tasuta väljaannete mitme eksemplari saamiseks võtke ühendust Europe Directiga või oma kohaliku teabekeskusega (https://europa.eu/european-union/contact_en).

ELi õigusaktid ja nendega seotud dokumendid

Juurdepääsuks ELi õigusteabele, sealhulgas kõikidele ELi õigusaktidele alates 1952. aastast kõigis ametlikes keeltes, külastage EUR-Lexi veebisaiti aadressil: <http://eur-lex.europa.eu>

ELi avatud andmed

ELi avatud andmete portaal (<http://data.europa.eu/euodp/en>) pakub juurdepääsu ELi andmekogudele. Andmeid saab tasuta alla laadida ja taaskasutada nii ärilistel kui ka mitteärilistel eesmärkidel.



Euroopa Liidu
Väljaannete Talitus

ISBN: 978-92-68-27211-4

doi: 10.2832/0281370