



Ohjeistus maaseudun liikkumisen rahoitus- ja hankinta vaihtoehtoista

Sopimus: MOVE/2022/OP/0008

Kirjoittanut
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
Marraskuu – 2024



EUROOPAN KOMISSIO

Liikenteen ja liikkumisen pääosasto
B pääosasto - Investoinnit, innovatiivinen ja kestävä liikenne
Yksikkö B3 - Innovaatio ja tutkimus

Yhteyshenkilö: Isabelle VANDOORNE

Sähköposti: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

Euroopan komissio B-1049 Bryssel

Ohjeistus maaseudun liikkumisen rahoitus- ja hankinta vaihtoehtoista

Sopimus: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct on palvelu, joka auttaa sinua löytämään vastauksia
kysymyksiisi Euroopan unionista.***

Maksuton numero(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(* Tiedot ovat ilmaisia, kuten useimmat puhelutkin (vaikka jotkut operaattorit, puhelinkopit tai hotellit saattavat veloittaa niistä).

LAKITIETOA

Tämä asiakirja on laadittu Euroopan komissiolle, mutta se heijastaa vain tekijöiden näkemyksiä, eikä komissiota voida pitää vastuussa asiakirjassa olevien tietojen käytöstä.

Lisätietoja Euroopan unionista on saatavilla internetissä (<http://www.europa.eu>).

Luxemburg: Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2025

ISBN : 978-92-68-27212-1

doi: 10.2832/7406416

© Euroopan unioni, 2025

Kopiointi on sallittua, kunhan lähde mainitaan.

SISÄLTÖ

KESKEISET TERMIT JA MÄÄRITELMÄT.....	6
JOHDANTO.....	8
1. RAHOITUKSEN SAAMINEN MAASEUDUN LIIKKUMISPALVELUIHIN: HAASTEITA.....	10
2. RAHOITUKSEN SAAMISEN MAHDOLLISTAVAT TEKIJÄT	15
3. MAASEUDUN JAETTujen LIIKKUMISPALVELUIDEN RAHOITUSKEHYKSET	17
4. RAHOITUKSEN JA RAHOITUS STRATEGIOIDEN VAIHEISTAMINEN.....	20
5. HANKKEEN KESKEISTEN ELEMENTTIEN MÄÄRITTELY	21
6. RAHOITUSTARPEIDEN JA -SUUNNITELMIEN ARVIOINTI.....	32
7. NAVIGOINTI ERITTÄIN SÄÄNNELLYILLÄ MARKKINOILLA.....	42
8. EHDOTUSTEN ÄÄNENVUORO.....	45
JOHTOPÄÄTÖKSET	53

TAULUKKLUETTELO

Taulukko 1 Esimerkkejä räätälöidyistä KPI:istä maaseudun liikkumisen aukkojen arvioimiseksi	13
Taulukko 2 Kohdennettujen ehdotuksen tekijöiden potentiaali, tavoitteet, rajoitukset ja kumppanuudet	22
Taulukko 3 Keskeiset liikkuvuushankkeiden tyypit maaseutualueilla	25
Taulukko 4 Maaseudun liikkumisen ratkaisujen rahoituslähteiden yhdistelmä.....	36

KUVIOIDEN LUETTELO

Kuva 1 Runko- ja paikalliset liikennepalvelut maaseutualueilla.	9
Kuva 2 Maaseudun liikkumisen rahoituspanoraama.....	10
Kuva 3 Kilkkennyn, Irlannin, KITE-kumppanuushankkeen kohokohtia	16
Kuva 4 BürgerBusin kysyntäjoustava liikenne Oberes Glantalissa, Saksassa.....	16
Kuva 5 Liikkumisen ratkaisujen rahoituskehukset.....	18
Kuva 6 Kysyntäjoustavien liikennepalveluiden rahoituskehukset Medio Tejossa, Portugalissa	18
Kuva 7 Organisaatio- ja operatiivisten kysymysten hallinta	19
Kuva 8 Sopotniki-kuljetuspalvelu Sloveniassa	19
Kuva 9 Vaiheittainen lähestymistapa maaseudun liikkuvuuden rahoitukseen ja rahoitusstrategioihin	20
Kuva 10 Hankkeen keskeisten elementtien määrittely – Vaiheet 1-3	21

Kuva 11 Yhteisöpohjainen kimppa-autoilu Villerouge-Termenèsin maaseutuyhteisössä	24
Kuva 12 VysoMarch-projekti Itävallan ja Slovakian rajalla	28
Kuva 13 Maaseudun yhteisen liikkuvuuden ratkaisujen rahoitus vaatimukset	29
Kuva 14 Maaseudun jaettujen liikkumISRatkaisujen taloudelliset kysymykset	30
Kuva 15 SMART Mobility -projekti Garfagnana-laaksossa, Italiassa.	31
Kuva 16 Hankkeen keskeisten elementtien määrittely – Vaiheet 4-6	32
Kuva 17 Maaseudun liikkumISRatkaisujen rahoitustyyppit.....	33
Kuva 18 Yleiskatsaus rahoitustarpeista projektin eri vaiheissa	33
Kuva 19 Pyörän Jakamis Järjestelmä Sprotenflotte Kielin alueella, Saksassa	34
Kuva 20 Rahoituslähteiden hyödyntäminen Rethymnossa, Kreikassa.....	37
Kuva 21 Maaseudun sähköautojen yhteiskäyttöjärjestelmän ylläpitäminen: FLUGS-malli Itä-Tirolissa.....	38
Kuva 22 Rahoitustarve hanketta edeltäville ja investointikustannuksille.....	39
Kuva 23 Joustavien liikennepalveluiden toiminta kustannuksiin tarvittava rahoitus ...	40
Kuva 24 Kimppakyyti Palveluiden toiminta kustannuksiin tarvittava rahoitus.....	41
Kuva 25 Projektin keskeisten elementtien määrittely – Vaihe 7	42
Kuva 26 Kysyntäjoustava liikenne Médio Tejossa, Portugalissa	44
Kuva 27 Hankkeen avainelementtien määrittely – Vaiheet 8-10.....	45
Kuva 28 Tehtävät maaseudun liikkumISPalvelun liiketoimintasuunnitelman laatimiseksi	46
Kuva 29 Canvas-malli maaseudun liikkumISRatkaisuille.	47
Kuva 30 Maaseudun liikkumiseen liittyvät sosiaaliset hyödyt	49
Kuva 31 Vihreät rautatiet Valmierassa, Latviassa.....	49
Kuva 32 Ehdotushakmuksen valmistelun keskeiset vaiheet	51
Kuva 33 Esimerkki: EU:n rahoitusohjelmien kirjo navigointi	51

KESKEISET TERMIT JA

MÄÄRITELMÄT

Termi	Määritelmä
YMP	Yhteinen maatalouspolitiikka (YMP) on yhteinen politiikka kaikille EU-maille. Sitä hallinnoidaan ja rahoitetaan EU:n tasolla EU:n budjetin varoista. YMP tukee EU:n maataloustuotteiden avoimia sisämarkkinoita varmistuen kohtuuhintaiset hinnat, ylläpitäen maailman korkeimpia turvallisuus- ja ympäristönormeja ja pitäen maaseutuyhteisöt elinvoimaisina.
Investointikulut	Pääomakulut ovat kuluja, joita tarvitaan fyysisten käyttöomaisuushyödykkeiden (esim. tieinfrastruktuurien, pyöräteiden, siltojen, tunneleiden jne.) hankintaan, parantamiseen ja ylläpitoon, mukaan lukien teknologia tai laitteet (turvajärjestelmät ja tien priorisointijärjestelmät, lipunmyynti, tiedonhallintajärjestelmät jne.) sekä liikkuvat käyttöomaisuushyödykkeet, mukaan lukien ajoneuvot
ERMN	Euroopan maaseudun liikkumisverkosto (ERMN) on yleiseurooppalainen maaseudun liikkumiseen keskittyvä verkosto, joka jakaa tietoa ja kokemuksia paikallisviranomaisten, toimijoiden ja asiantuntijoiden kesken. Sen on perustanut ja käynnistänyt SMARTA-NET-hanke.
Rahoitus	Ratkaisun kehittämiseen tarvittavan pääoman ja rahoituksen hankkimisprosessi, joka voi sisältää lainoja, luottolimiittejä, avustuksia tai investointeja. Se sisältää myös kaikki suositukset investointien houkuttelemiseksi ja rahoituksen saamiseksi.
Rahoitusta	Erialaisten liikkuvuusratkaisun tai -palvelun kehittämiseen ja ylläpitoon käytettävissä olevien rahastojen yleiskatsaus
Käyttökulut	Palvelun operatiiviset kulut (esim. ajoneuvojen energiakustannukset, henkilöstön palkat ja edut, vakuutusmaksut, ajoneuvojen ja infrastruktuurin huolto ja korjaus, myynti ja markkinointi) sekä muut palvelun päivittäiseen toimintaan tarvittavat kulut

JOHDANTO

Tämä asiakirja on viimeinen neljästä SMARTA-NET¹:n laatimasta ohjeasiakirjasta. Nämä asiakirjat auttavat kuntia kehittämään ja toteuttamaan kestäviä, osallistavia ja integroituja liikkumISRatkaisuja alueillaan. Tämä ohjeistus keskittyy erityisesti kriittiseen näkökohtaan: maaseudun liikkumisen, mukaan lukien maaseutumatkailun, rahoitus- ja hankintavaihtoehtoihin. Resurssien ja erityisosaamisen puute rahoituksen hankkimisessa ovat merkittäviä esteitä maaseutuyhteisöille, jotka pyrkivät kehittämään räätälöityjä liikkumispalveluita.

Tämän tarpeen ratkaisemiseksi tämä ohjeistus tarjoaa vaiheittaisen lähestymistavan. Se on suunniteltu ohjaamaan maaseutukuntia ja toimijoita ymmärtämään, valmistelemaan ja jättämään vankkoja rahoitushakemuksia ja rahoitusstrategioita liikkumishankkeille ja ylläpitämään kohdennettuja palveluita ajan mittaan. Jokainen luku perustuu keskeisiin elementteihin, jotka ovat välttämättömiä vahvan hanke-ehdotuksen laatimiseksi – maaseutuyhteisöjen haasteiden ja vahvuuksien tunnistamisesta käytännön rahoituskehysten arviointiin ja keskeisten hankekomponenttien määrittelyyn.

Tämän jäsennellyn lähestymistavan tavoitteena on auttaa paikallisviranomaisia navigoimaan monimutkaisissa rahoitusmaaisemissa, arvioimaan selkeästi rahoitustarpeita ja kehittämään vakuuttavia ehdotuksia, jotka ottavat huomioon maaseudun liikkumiselle ominaiset sääntely- ja markkinanäkökohdat.

Olitpa sitten maaseutukunnan, alueellisen viranomaisen, liikennöitsijän tai paikallisyhteisön jäsen, tämä ohjeistus toimii käytännön työkaluna maaseudun liikkumisen rahoitustuen tutkimiseen ja hankkimiseen.

Maaseutualueiden saavutettavuutta voidaan tarkastella kahdesta toisiaan täydentävästä näkökulmasta.

- **Ensimmäinen näkökulma keskittyy siihen, miten maaseudun asukkaat pääsevät käsiksi tarvitsemiinsa palveluihin.** Tähän sisältyvät välttämättömät palvelut, työllisyys, koulutus ja muut mahdollisuudet, joista monet sijaitsevat heidän välittömän asuinalueensa ulkopuolella. Tämä saavutettavuuden ulottuvuus on olennaisen tärkeä maaseutuyhteisöjen sosiaalisen osallisuuden ja elämänlaadun varmistamiseksi.
- **Toinen näkökulma tarkastelee maaseutualueiden saavutettavuutta ulkopuolelta** ja korostaa sitä, kuinka helposti yritykset, matkailijat ja muut vierailijat pääsevät näille alueille. Tämä on kriittinen tekijä talouskehityksen edistämiseksi, matkailun tukemisessa ja paikallisten teollisuudenalojen tukemisessa.

Yhdessä nämä näkökulmat korostavat liikkumISRatkaisujen kaksitahoista merkitystä maaseutualueiden ja laajemman taloudellisen ja sosiaalisen rakenteen yhdistämisessä.

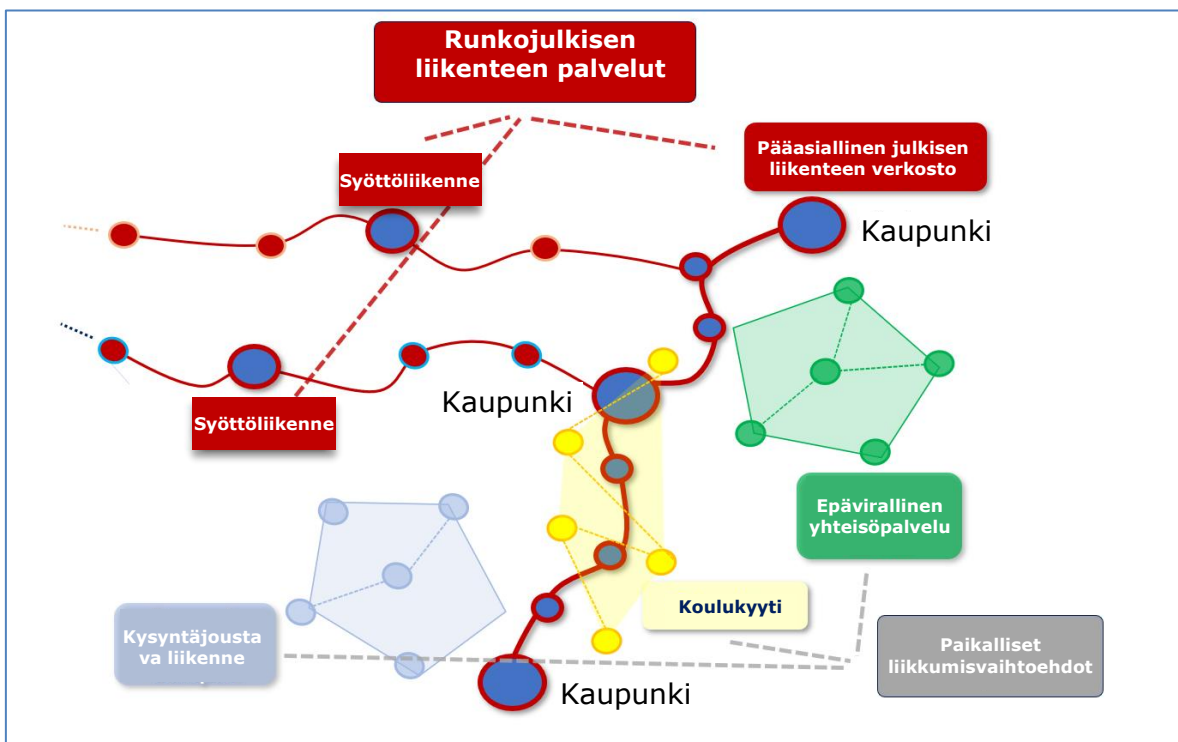
Käsitellessämme maaseudun liikkumisen rahoitusta erottelemme "*runkoverkot*" ja paikallisemmat liikkumisvaihtoehdot (Kuvio 1).

¹Kolme muuta ohjeasiakirjaa ovat: i) Ohjeet maaseudun jaettuihin liikkumISRatkaisuihin; ii) Ohjeet kestäväan liikkumiseen maaseudun matkailuyhteisöissä; ja iii) Ohjeet maaseudun liikkumisasioiden integroimiseksi kestävan kaupunkiliikenteen suunnitteluun – maaseudunäkökulman huomioiminen kestävan kaupunkiliikenteen suunnittelussa.

- **Runkoverkot**, kuten kaukoliikenteen linja-autoliikenne ja alueellinen liikenne, ovat integroitua osaksi virallista/perinteistä julkisen liikenteen verkostoa. Ne hyötyvät vakiintuneista suunnittelu-, organisaatio- ja rahoitusrakenteista. Näitä palveluita joko tuetaan valtion rahoituksella tai ne toimivat kaupallisesti yksityisen sektorin investointien kautta. Ne toimivat tärkeimpinä liikenneväylinä, jotka yhdistävät keskikokoisia kaupunkeja suurempiin kaupunkeihin ja alueellisiin liikennekeskuksiin. Niillä on rajoitetusti pysähdyksiä läpikuljetuilla alueilla.
- **Paikalliset liikkumispalvelut**, kuten ne, jotka tarjoavat pääsyn maaseutualueiden tärkeisiin kohteisiin tai yhdistävät runkoliikenteen keskuksiin, kohtaavat merkittäviä rahoitus- ja rakenteellisia haasteita. Nämä palvelut ovat ratkaisevan tärkeitä maaseutuyhteisöjen päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi, mutta niiden resurssit ovat olleet vakavasti alimitoitettuja vuosikymmenten ajan. Toisin kuin runkoverkoissa, paikallisten liikkumispalveluiden rahoitus on usein epävarmaa, hajanaista, eikä niillä ole erityisiä laillisia sitoumuksia tai johdonmukaisia tavoitteita. Lisäksi monissa tapauksissa paikallisia liikkumISRatkaisuja ei luokitella "julkiseksi liikenteeksi", joten ne eivät ole oikeutettuja tärkeimpiin rahoitusvirtoihin tai liikkumiseen.

Kuva 1 Runko- ja paikalliset liikennepalvelut maaseutualueilla.

Lähde: MemEx



1. RAHOITUKSEN SAAMINEN MAASEUDUN LIIKKUMISPALVELUIHIN: HAASTEITA

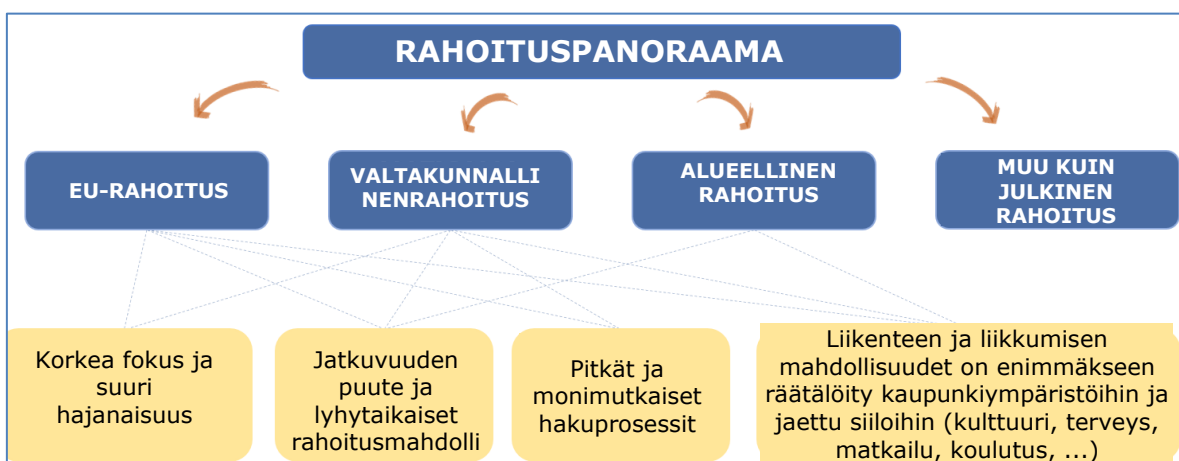
Erilaisia rahoitusmahdollisuuksia on tarjolla eri puolilla Euroopan unionin jäsenvaltioita. Maaseutuyhteisöillä on kuitenkin usein vaikeuksia hyödyntää niitä liikkumiseen liittyvien hankkeiden rahoittamiseen. Joissakin tapauksissa rahoitusta voidaan saada, mutta toimenpiteille myönnetään vain rajallinen rahoituskausi, joten ne eivät ole taloudellisesti kestäviä pitkällä aikavälillä. Jotta jaettujen liikkumisaloitteiden kestävyys voidaan varmistaa, on aina varmistettava vakaiden rahoituslähteiden jatkuvuus uuden toimenpiteen koko elinkaaren ajan. Maaseudun sidosryhmien keskuudessa ei usein ole riittävästi tietoa ja ymmärrystä kaikista mahdollisista rahoituslähteistä, joita he voisivat hakea.

Yleisesti ottaen rahoituspanoraama voidaan jakaa neljään pääluokkaan, kuten kuvassa 2 on esitetty. Kolme neljästä on erilaisia **julkisen sektorin rahoitusmuotoja**, jotka kaikki ovat korkeammalla hallinnon tasolla kuin kohdealue. Niillä kaikilla on kyky mobilisoida huomattavia taloudellisia resursseja, mutta ratkaiseva kysymys on, miten nämä resurssit jaetaan kaupunki- ja maaseutualueiden kesken.

Neljäs luokka on **muu kuin julkinen rahoitus**. Tähän sisältyvät yhteisöt, yksityishenkilöt, kansalaisjärjestöt, hyväntekeväisyysjärjestöt ja kaupalliset toimijat. Tämä voitaisiin jakaa edelleen "muuhun kuin julkiseen/ei-kaupalliseen" ja "kaupalliseen". On väistämätöntä, että joukkoliikenteen kaltainen liikkuminen maaseudulla vaatii julkista rahoitusta. Monien muiden maaseudun liikkumismuotojen rahoitustarpeet ovat kuitenkin pienempiä, ja ne voidaan toteuttaa eri tavoin yhteisön, sponsorien tai yritysten avulla. Se on usein ainoa tapa, jolla yhteisöt voivat itse käynnistää jotain, jos hallitus ei toimi heidän puolestaan.

Kuva 2 Maaseudun liikkumisen rahoituspanoraama

Lähde: SMARTA-NET



SMARTA-NET järjesti useita keskusteluja ERMN-jäsenten kanssa sekä läsnäolo- että verkkotapahtumissa arvioidakseen maaseutukuntien tarpeita ja haasteita rahoituksen saamisessa. Erityisesti Évorassa (Portugali, 14.-16. toukokuuta 2024) pidetyssä 5. ERMN-kokouksessa keskusteltiin perusteellisesti maaseudun liikkumishankkeiden rahoituksen kriittisestä aiheesta interaktiivisen World Café -formaatin avulla.

ERMN-jäsenillä oli mahdollisuus jakaa näkemyksiään ja kokemuksiaan maaseudun liikkumisen rahoitusohjelmista sekä strategioista lisäresurssien hankkimiseksi. Keskustelu keskittyi pääasiassa tiettyihin EU:n rahoitusohjelmiin (pääasiassa rakennerahastoihin, kuten Euroopan aluekehitysrahas²(EAKR) ja koheesiorahastoihin³) sekä EU:n elpymis- ja palautumistukivälineeseen.

SMARTA-NET laati myös analyysin saatavilla olevista eurooppalaisista, kansallisista ja alueellisista rahoituslähteistä maaseudun liikkumiselle⁴, jossa eritellään ohjelmia ja niiden painopistealueita. Analyysin tulokset korostavat eri rahoitustyyppien välistä epätasapainoa, sillä EU:n tasolla on huomattavasti enemmän rahoitusmahdollisuuksia ja maaseutukuntien ja muiden sidosryhmien mahdollisuudet toteuttaa liikkumispalveluita ja -ratkaisuja paikallisella tasolla ovat rajallisemmat.

Vaikka kunnat pystyvät tunnistamaan asiaankuuluvia rahoitusvaihtoehtoja maaseudun liikkumiselle sekä EU:n että kansallisella/alueellisella tasolla, niiden saavuttaminen tuo mukanaan useita haasteita, jotka myös nousivat esiin, kuten aiemmin mainittiin, keskusteluissa ERMN-jäsenten kanssa. Keskeisimmät havainnot ERMN-jäsenten kanssa käydyistä keskusteluista korostavat seuraavia kysymyksiä:

EU-rahoitukseen liittyvät haasteet

- EU:n rahoitushakujen laaja-alainen luonne ja hajanaisuus (erityisesti Horisontti Eurooppa, Verkkojen Eurooppa -väline⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE-ohjelmat) vaikeuttavat yhteisöjen tarpeiden yhteensovittamista rahoituskriteerien kanssa;
- EU:n haut (erityisesti Horisontti Eurooppa, Verkkojen Eurooppa -väline, INTERREG, LEADER, LIFE-ohjelmat) pyrkivät usein edistämään muita kuin liikkumiseen liittyviä tavoitteita – esimerkiksi tiettyjen teknologioiden käyttöä/kehittämistä, ympäristöä ja ilmastonmuutosta, hiilestä irtautumista, tasa-arvoa jne. Ehdottajat, joiden painopisteenä on puuttua alueensa perustavanlaatuisiin liikkumisvajaisiin, ovat vakavassa epäedullisessa asemassa verrattuna ehdottajiin, joiden vahvuutena ovat muut kuin liikkumiseen liittyvät näkökohdat, joita he (väittävät) soveltavansa liikkumiseen. Liikkumiseen keskittyvät ehdottajat yrittävät mukauttaa ehdotuksiaan hakupohjaan, joka ei aseta liikkumista etusijalle, ja päätyvät väistämättä heikkoon asemaan.

Haasteet kansalliseen rahoitukseen liittyen

- Vaikka maaseudun liikkumishankkeiden alkuvaiheen rahoitus, erityisesti pääoma- tai infrastruktuurikustannukset, tulevat usein valtion hankkeista, kunnat joutuvat joskus vastaamaan toimintakustannuksista, jos hankkeet osoittautuvat onnistuneiksi;
- Kansallisessa rahoituksessa ei ole jatkuvuutta, mikä ei ole linjassa pitkän aikavälin suunnittelun kanssa. Tämä epäjohdonmukaisuus voi aiheuttaa haasteita hankkeille, jotka vaativat jatkuvia investointeja useiden vuosien ajan (pitkäaikaiset hankkeet tarvitsevat vakaata ja ennustettavaa rahoitusta varmistaa onnistuneen toteutuksen ja saavuttaakseen tavoitellut vaikutukset);

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

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

⁴Tulokset on tiivistetty SMARTA-NET-raportissa "Yhteenvetoraportti rahoitusvirroista ja niihin liittyvistä kysymyksistä EU-maissa", (2024)

⁵Verkkojen Eurooppa -väline, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷Maaseudun talouden kehittämistoimien väliset yhteydet – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Maaseudun kehittämisohjelmat rahoittavat yleensä tiettyjä maaseudun toimia, jotka eivät liity liikkumispalvelujen toteuttamiseen ja/tai liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen (esim. CAP:n strateginen suunnitelma⁸).

Haasteet alueelliseen rahoitukseen liittyen

- Joukkoliikenne on vahvasti säännelty ala, jossa palvelutarjonnan ja rahoituksen jakamisesta päättää aina korkeammalla tasolla oleva viranomainen kuin maaseutukunta – yleensä alueelliset tai kansalliset viranomaiset. Nämä korkeamman tason viranomaiset hallinnoivat prioriteetteja, jolloin maaseutukuntien vaikutusvalta päätöksentekoprosesseihin on rajallinen. Vaikka ne voivat esittää palvelupyyntöjä, maaseutukunnilla on harvoin suoraa pääsyä näihin rahoitusvirtoihin, mikä luo kuivaumaa paikallisten tarpeiden ja käytettävissä olevien resurssien välille;
- Monet alueelliset rahoitusmahdollisuudet ovat projektipohjaisia, ja niillä on tiukat aikarajoitukset, jotka asettavat lyhyen aikavälin toteutuksen etusijalle pitkän aikavälin kestävyuden sijaan. Jatkuvuuden puute heikentää liikkumISRatkaisujen taloudellista kannattavuutta, sillä kuntien on usein vaikea ylläpitää palveluja uusien hankkeiden rahoituskauden jälkeen;
- Maaseutualueilla, jotka ulottuvat kansallisten tai alueellisten rajojen yli, alueellisen rahoituksen saaminen on entistä haastavampaa. Näiden alueiden on navigoitava hajanaisissa hallintorakenteissa, joissa resursseja hallinnoivat eri viranomaiset, joilla on erilaiset säännöt, prioriteetit ja hallinnolliset menettelyt.

Yleiset haasteet julkisen rahoituksen saamisessa

- Pitkät ja monimutkaiset hakuprosessit ovat yleisiä. Tätä voi pahentaa lopputulosten epävarmuus, olipa kyse sitten onnistumisprosentista tai myönnetystä rahoituksesta;
- Monet liikenteen ja liikkumisen rahoitusmahdollisuudet on suunniteltu kaupunkiympäristöjä ajatellen, eivätkä ne välttämättä sovellu hyvin maaseutu ympäristöihin;
- Tämä liittyy myös hyötyjen rahaksi muuttamisen vaikeuksiin. Maaseudun liikkumISRatkaisujen hyötyjen kvantifiointi on haastavaa. Arvoehdotukset eroavat merkittävästi kaupunkiympäristöistä. Esimerkiksi maaseudulla asuvien ikäihmisten tai nuorten liikkumisen sosiaalista arvoa on vaikeampi mitata, koska kyse on elämänlaadusta tai kyvystä jatkaa asumista alueella, verrattuna kustannus-hyötyanalyysissä käytettyihin vakioimittareihin, kuten matka-aikaan ja kustannussäästöihin.

Haasteet yksityisen sektorin rahoitukseen liittyen

- Perinteisten rahoitusohjelmien lisäksi lisäresurssien hankkiminen yksityisen sektorin osallistumisella, vapaaehtoistyön hyödyntäminen, sponsoroinnin saaminen, käyttäjämaksujen käyttöönotto ja tuen hakeminen demonstraatio- tai pilottihankkeille voi olla melko vaikeaa maaseutualueilla, joilla kysyntä on yleensä pienempi kuin kaupunkiympäristöissä ja siten tuottaa vähemmän voittoa;

⁸Jäsenvaltiot eivät välttämättä pidä maaseudun liikkumista ja/tai siihen liittyviä näkökohtia kansallisina prioriteetteina, mikä estää paikallisyhteisöjen tai jopa kuntien ja maakuntien pääsyn liikkuvuusrahoitukseen huolimatta käytettävissä olevien mahdollisuuksien laajasta kirjosta.

- Maaseutualueilla on pulaa saatavilla olevista liikennöitsijöistä ja palveluntarjoajista. Itse asiassa matkustajamäärien pienuus tekee liikennepalvelujen taloudellisen ylläpidon näillä alueilla vaikeaksi (joissakin maissa, esim. Italiassa, säänneltyjä liikennepalveluja rahoitetaan kansallisista julkisista varoista, jotka on osoitettu julkisille liikenneviranomaisille, ja tuet perustuvat ajettuihin kilometreihin).

Muita erityisesti pienten kaupunkien ja maaseutuyhteisöjen kohtaamia haasteita ovat:

- Asiantuntemuksen ja olemassa olevien rahoitusmahdollisuuksien perusteellisen tuntemuksen puute yhdistettynä rajallisiin henkilöstöresursseihin ja siitä jolloin aikarajoitteisiin. Tämä estää mahdollisuuksia ymmärtää sopivimmat rahoitusmahdollisuudet, jotka vastaavat heidän tarpeitaan, ja lisää vaikeuksia navigoida monimutkaisissa ja pitkissä hakuprosesseissa;
- Rajoitettu poliittinen tuki: koordinoinnin puute eri hallinnon tasojen välillä, kilpailu suurten kaupunkien kanssa, joilla on enemmän valmiuksia ja kokemusta rahoitushakemuksista;
- Rajalliset mahdollisuudet etsiä sisäistä rahoitusta hankkeen osarahoittamiseksi (jopa konseptivaiheessa); erityisten taitojen puute laatia pitkän aikavälin suunnittelustrategia investointitarpeiden kehystämiseksi.

Maaseudun liikkumishankkeiden rahoitusohjelmien ja -suunnitelmien tukemiseksi ja perustelmiseksi on tärkeää, että päättäjät, mukaan lukien alueelliset ja kansalliset viranomaiset, ottavat käyttöön erityisiä suorituskykyindikaattoreita (KPI), jotka on räätälöity maaseutualueiden ainutlaatuisiin haasteisiin ja tarpeisiin.

Kohdennetut KPI:t tarjoavat selkeän kehyksen maaseudun liikkumisen aukkojen arvioimiseksi ja sen tunnistamiseksi, missä investointeja eniten tarvitaan. Aukkoja voi olla liikkumispalvelujen alueellisessa kattavuudessa, niiden saatavuusaikoissa tai siinä, miten palvelut yhdistyvät. Esimerkkejä näistä räätälöidyistä KPI:istä on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1 Esimerkkejä räätälöidyistä KPI:istä maaseudun liikkumisen aukkojen arvioimiseksi

KPI	Kuvaus
Pääsy terminaaleihin ja pysäkeille	Asukkaiden kotoa tai työpaikalta joukkoliikenne pysäkeille pääsemiseen kuluvan matka-ajan ja käytettävissä olevien vaihtoehtojen mittaaminen
Julkisen liikenteen laatu ja saatavuus	Asemien tai pysäkkien lukumäärän ja läheisyyden, palvelun tiheyden, päivittäisen reittitarjonnan ja täsmällisyyden arviointi
Palvelun saatavuus*	Asukkaiden kohtuullisen pääsyn varmistaminen välttämättömiin palveluihin, kuten sairaaloihin, kouluihin, supermarketteihin, posteihin, pankkeihin ja kulttuuripaikkoihin
Pääsy välttämättömiin palveluihin	Julkisilla liikennevälineillä tai autolla palveluihin pääsyn helppouden arviointi, mukaan lukien matka-aika ja vaihdot
Moni kuljetusvaihtoehdot	Integroidun liikenteen saatavuuden seuranta monenlaisten matkustus vaatimusten tukemiseksi
Koulubussi palveluiden saatavuus	Opiskelijoiden erityiskuljetus mahdollisuuksien seurannan toteuttaminen

**On syytä korostaa eroa "saatavuuden" mittaamisessa seuraavien osalta: (a) palvelujen tai tilojen olemassaolo yleisellä alueella; ja (b) kohdekäyttäjien kyky käyttää palveluja niiden aukioloaikoina, ottaen huomioon toiminnan keston ja ilman autoa, jos se on merkityksellistä kyseiselle kohdekäyttäjryhmälle. Esimerkiksi avohoidon terveyspalvelut, työllisyyspalvelut ja posti-/pankkipalvelut ovat tyypillisesti lyhytkestoisia, ajanvarauksella ja palveluntarjoajan asettaman aikataulun mukaisesti. Liikkumispalvelu vain työmatka-aikoina ei ole hyödyllinen tälle suurelle osalle väestöä.*

Nämä KPI:t auttavat arvioimaan maaseudun liikkumistarpeita tarkasti, ohjaamaan rahoituksen kohdentamista ja kehittämään ohjelmia, jotka on erityisesti suunnattu parantamaan maaseudun liikenneinfrastruktuuria ja saavutettavuutta.

2. RAHOITUKSEN SAAMISEN MAHDOLLISTAVAT TEKIJÄT

Tehokas rahoituksen saanti maaseudun liikkumishankkeisiin perustuu keskeisiin mahdollistaviin tekijöihin. ERMN-kokouksissa ja erityisesti Évorassa, Portugalissa, 15. toukokuuta 2024 pidetyssä ERMN-kokouksessa käytyjen keskustelujen perusteella nämä voidaan ryhmitellä neljään tyyppiin: **Yhteistyö**, **Suunnittelu**, **Sitoutuminen** ja **Tuki**. Yhdessä nämä elementit luovat tukevan perustan, joka vahvistaa maaseutuyhteisöjen kykyä saada ja ylläpitää rahoitusta kestäville liikkumisratkaisuille.

1. Yhteistyö

Yhteistyösopimukset kuntien, viranomaisten, yksityisten toimijoiden ja yhteisöyhdistysten (mukaan lukien paikalliset toimintaryhmät) välillä ovat ratkaisevan tärkeitä rahoitushakemusten vahvistamiseksi ja hankkeiden ylläpitämiseksi ajan mittaan. Yhteistyön avulla kumppanit voivat jakaa vastuita, yhdistää resursseja ja hyödyntää toistensa vahvuuksia vastatakseen tehokkaasti maaseutualueiden erityisiin liikkumistarpeisiin. Työskentelemällä yhdessä nämä ryhmät voivat varmistaa lisäresursseja ja varmistaa, että maaseudun liikkumisratkaisut ovat elinkelpoisia ja kestäviä alkuperäisen rahoituksen jälkeen.

2. Suunnittelu

Onnistuneet rahoitushakemukset edellyttävät hyvin määriteltyjä, toimivia tavoitteita, joita tukee yksityiskohtainen suunnittelu. Määrittelemällä selkeät toimintatavat ja suorittamalla perusteelliset kustannusarvioinnit, ehdottajat voivat määrittää ehdotettujen liikkumisratkaisujen täydelliset rahoitustarpeet. Kattava suunnittelutapa auttaa yhdenmukaistamaan hankkeita laajempien strategisten tavoitteiden kanssa sekä paikallisella että alueellisella tasolla. Kokonaisvaltainen näkökulma antaa hakijoille mahdollisuuden suunnitella hankkeita, jotka tehokkaasti ratkaisevat toisiinsa liittyviä liikkumisongelmia ja jotka esittävät ratkaisuja, jotka ovat sekä kestäviä että skaalautuvia ajan mittaan.

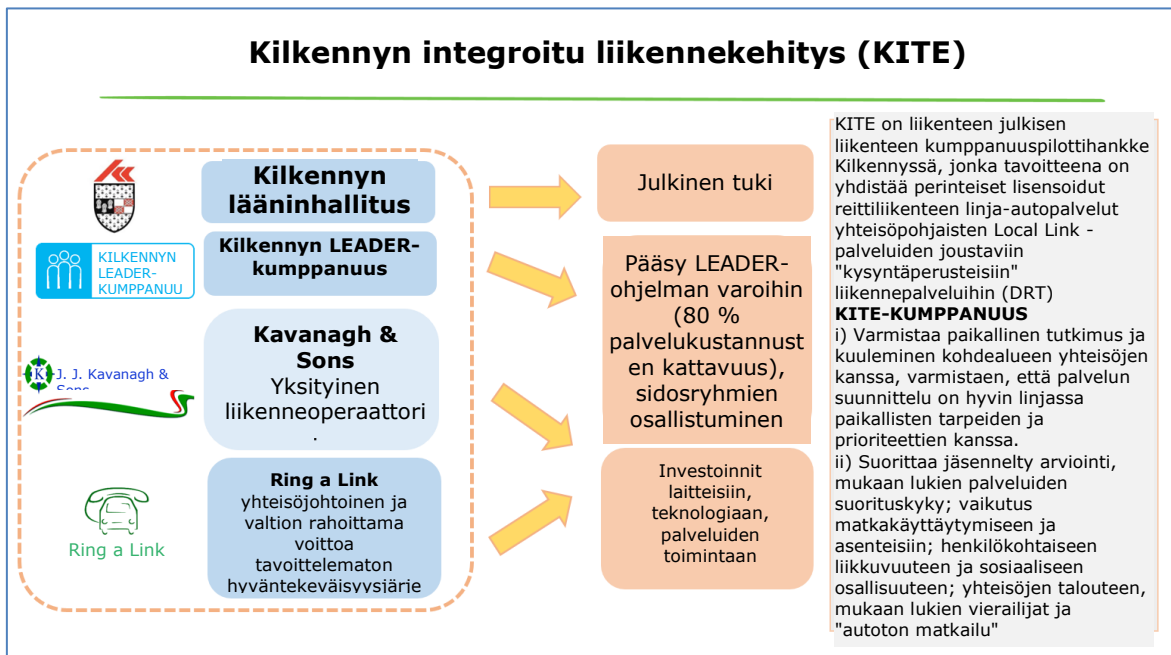
3. Sitoutuminen

Yhteisön osallistuminen on olennaista maaseudun liikkumishankkeiden onnistumiselle ja pitkäikäisyydelle. Kun paikalliset yhteisöt ja yritykset ovat aktiivisesti mukana, maaseudun liikkumishankkeet voivat edistää omistajuuden tunnetta. Tämä varmistaa, että ehdotetut ratkaisut todella vastaavat asukkaiden tarpeisiin. Monen sidosryhmän lähestymistapa kannustaa eri ryhmien osallistumiseen ja edistää yhteistyötä keskeisten sidosryhmien välillä.

4. Tuki

Alueellisten, kansallisten ja eurooppalaisten viranomaisten poliittinen tuki on korvaamatonta maaseudun liikkumisen rahoitukselle. Tällainen tuki tulee usein tiedon, datan ja parhaiden käytäntöjen jakamisen kautta maaseudun liikkumisratkaisuille.

Kuva 3 Kilkennyn, Irlannin, KITE-kumppanuushankkeen kohokohtia



Maaseutuyhteisöjen vahvuudet, resurssit ja työkalut

Maaseutualueilla on ainutlaatuisia vahvuuksia, jotka voivat parantaa merkittävästi liikkumishankkeiden onnistumista. Syvälinen ymmärrys paikallisista tarpeista antaa maaseutuyhteisöille mahdollisuuden kehittää kohdennettuja ratkaisuja, jotka tehokkaasti ratkaisevat erityisiä liikkumisongelmia. Maaseutualueet osoittavat myös huomattavaa joustavuutta rahoituksen hankinnassa, ja ne löytävät usein luovia tapoja yhdistää julkisia ja yksityisiä resursseja hankkeiden tukemiseksi. Lisäksi liikkuvuuden ja yhteisön kehittämisen välinen vahva yhteys vahvistaa hankkeiden sosiaalista vaikutusta, mikä tekee niistä merkityksellisempiä ja kestävämpiä paikallisessa kontekstissa. Kuva 6 osoittaa, miten eri sidosryhmät tekivät yhteistyötä Kilkennyssä, Irlannissa. Vapaaehtoistyö on toinen keskeinen vahvuus, ja paikalliset asukkaat usein tukevat ja ylläpitävät liikkumispalveluita, mikä edistää vahvaa omistajuuden tunnetta, esim. BürgerBus Kuselin piirikunnassa, Saksassa, kuten kuvassa 4 on esitetty. Lisäksi korkea sosiaalinen yhteenkuuluvuus ja jaettu maaseutuidentiteetti tarjoavat vankan perustan yhteisöpohjaisille tai jaetuille liikkumisvaihtoehdoille.

Kuva 4 BürgerBusin kysyntäjoustava liikenne Oberes Glantalissa, Saksassa.

Lähde: BürgerBus Oberes Glantal



3. MAASEUDUN JAETTujen LIKKUMISPALVELUIDEN RAHOITUSKEHYKSET

Maaseudun liikkumiskeskeisten kehittämisessä rahoituskehykset voidaan tyypillisesti jakaa kolmeen pääluokkaan:

- **Kaupalliset palvelut** toimivat taloudellisesti kestäväällä mallilla, jossa tulot käyttäjämaksuista, sponsoroinnista ja muista tulonlähteistä riittävät kattamaan kustannukset, mikä usein mahdollistaa kannattavuuden. Maaseudulla kaupalliset palvelut saattavat usein olla riippuvaisia lisätulonlähteistä tai julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista kattaakseen kustannukset, vaikka niitä ei virallisesti luokiteltaisi "tuetuiksi".
- **Tuetut palvelut** puolestaan kohtaavat korkeampia käyttökustannuksia kuin mitä niiden tulot kattavat; ne ovat riippuvaisia ulkoisista tuista kattaakseen tämän eron ja varmistaakseen, että ne voivat jatkaa liikkumispalvelujen tarjoamista maaseudulla. Näihin palveluihin solytetaan EU:n säännöksiä ja kansallisia hankintapolitiikkoja.
- **Vapaaehtois pohjaiset palvelut** hyödyntävät yhteisön osallistumista pitääkseen kustannukset alhaisina, ja vapaaehtoiset toimivat usein esimerkiksi kuljettajina tai hallintohenkilöstönä. Tämä vapaaehtoistoiminta vähentää työvoimakustannuksia, jolloin kokonaiskustannukset ovat lähempänä tai joskus jopa alle syntyneiden tulojen. Tämä voi tehdä tällaisista palveluista taloudellisesti toteuttamiskelpoisempia ja kestävämpiä maaseutu ympäristöissä.

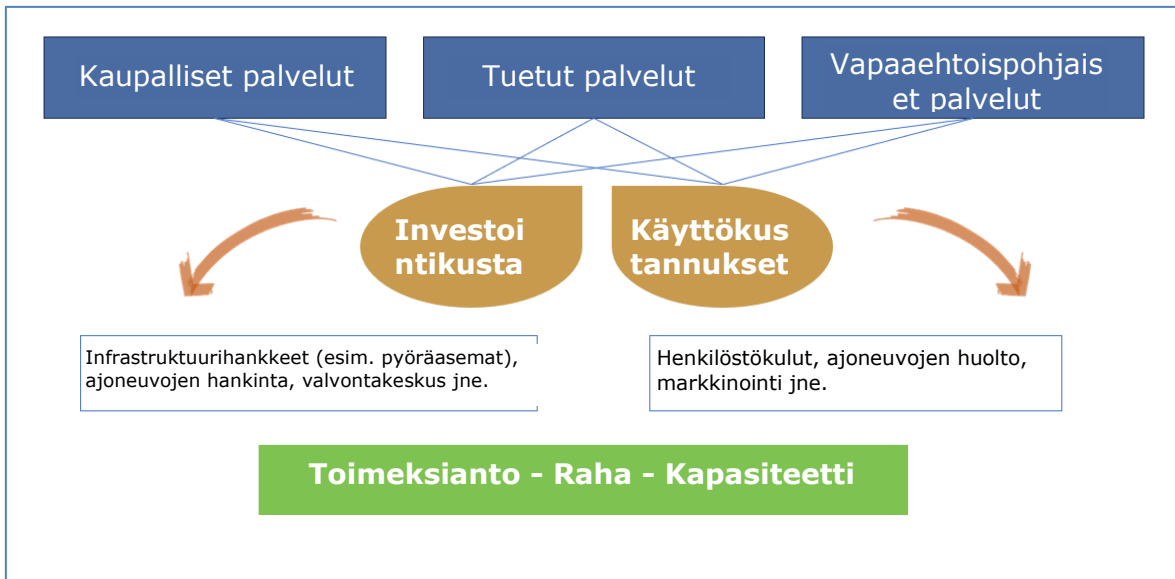
Näiden kolmen rahoituskehysten erojen pohjalta on tärkeää erottaa, miten investointi- ja käyttökustannuksia käsitellään kussakin mallissa. *Kaupalliset palvelut* kantavat tyypillisesti täyden vastuun sekä investoinneista että käyttökustannuksista; liikennöitsijät toimittavat omat ajoneuvonsa palveluidensa tukemiseksi. *Tuetut palvelut* toimivat samalla tavalla, mutta ne vaativat julkisia tukia kattaakseen keskeiset käyttökustannukset, kuten työvoiman, polttoaineen, ajoneuvojen huollon jne.; ja/tai ajoneuvojen rahoituskustannukset. Joissakin tapauksissa hallintoviranomaiset voivat rahoittaa ja omistaa ajoneuvokannan, mikä mahdollistaa jaetun käytön eri palveluissa. Joissakin maissa kaupallisia palveluita suositaan ja niillä on huomattava vapaus. Toisissa maissa kaupallisten palvelujen on sovittava kokonaisvaltaiseen suunnitelmaan eikä "häiritä" tuettuja palveluita. Lopuksi, vapaaehtois pohjaiset palvelut onnistuvat usein minimoimaan sekä investointi- että käyttökustannukset, koska vapaaehtoiset suorittavat usein ajo- ja taustatoimintoja - ja joissakin tapauksissa tarjoavat omat ajoneuvonsa (autopohjaisille palveluille). Tämä mahdollistaa kustannustehokkaan kimpakyyti-mallin, joka sopii erityisen hyvin maaseutu yhteisöille.

Riippumatta siitä, mikä rahoituskehys on käytössä tai mitä suunnitellaan käytettäväksi, on aina otettava huomioon Toimeksianto – Raha – Kapasiteetti:

- **Toimeksianto:** kenellä on laillinen toimeksianto ja organisaatio- ja henkilöstöresurssien kapasiteetti toimia maaseudun liikkumisen alalla?
- **Raha:** kenellä on liikkumispalvelun ylläpitämiseen tarvittavat taloudelliset resurssit?
- **Kapasiteetti:** kenellä on institutionaalinen ja operatiivinen sekä tekninen kapasiteetti hallita maaseudun liikkumispalvelua?

Kuva 5 LiikkumISRatkaisujen rahoituskehyykset

Lähde: SMARTA-NET



Kuva 6 Kysyntäjoustavien liikennepalveluiden rahoituskehyykset Médio Tejossa, Portugalissa

Oppien soveltaminen käytännössä: DRT-palveluiden taloudellinen kannattavuus Médio Tejo -alueella Portugalissa

Médio Tejon alueen eri kunnissa Portugalissa toteutetuilla kysyntäjoustavilla liikennepalveluilla (DRT) on julkinen mandaatti. Niitä hallinnoi CIMT -Comunidade Intermunicipal Médio Tejo, joka suunnittelee ne paikallisten kuntien ilmaisemien tarpeiden mukaisesti. Paikallisviranomaiset vastaavat taksinkuljettajien sopimisesta palveluiden operoimiseksi.



Palveluiden taloudellinen kannattavuus taataan:

- Kuntien paikallinen rahoitus
- Valtion varat:
 - o Fundo Ambiental, kansallinen ohjelma, joka rahoittaa joukkoliikenteen lippujen hinnan alentamista valtakunnallisesti
 - o PART, joukkoliikenteen lippuhintojen alentamista tukeva ohjelma
 - o PROTRansP, ohjelma joukkoliikennepalvelujen tiivistämiseksi ja vahvistamiseksi
- Lipputulot kattavat noin 16% palveluiden toimintakustannuksista
- Sopimus taksinkuljettajien kanssa, joka takaa korkealaatuiset palvelut alennetuin käyttökustannuksin

Tämä yhdistelmäkaava mahdollisti palveluiden laajentamisen ensimmäisestä pilottikokeilusta vuonna 2012 ja on taannut positiivisen kehityksen käyttäjämäärien suhteen sekä onnistuneita käyttöönottoja eri alueilla, kuten Coimbrassa ja Médio Tejossa.⁹

Maaseudun jaetut liikkumISRatkaisut voivat hyödyntää erilaisia organisaatorakenteita vastaamaan erilaisiin operatiivisiin tarpeisiin. LiikkumISPalvelun ylläpitäminen käsittää useita olennaisia tehtäviä, kuten asiakaspalvelun, ajoneuvologistiikan ja uudelleen sijoittamisen, IT-tuen ja digitaalisten alustojen ylläpidon.

Näitä tehtäviä voidaan hallita erilaisten organisaatiokehysten kautta, kuten kuvassa 7 on esitetty. Vaihtoehdot vaihtelevat ulkoistamisesta ulkopuoliselle yritykselle, vastuiden osoittamisesta kunnalliselle yritykselle, yhteisöpohjaisten ratkaisujen toteuttamisesta

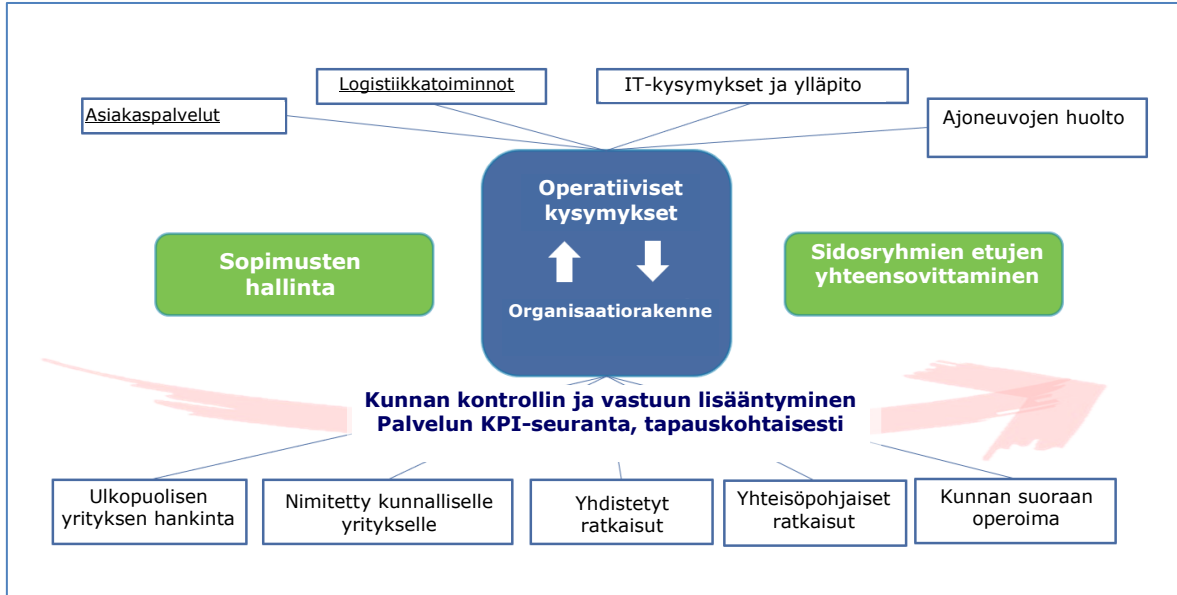
⁹Lisätietoja on esityksessä "Financing mechanisms and opportunities for rural mobility solutions in Portugal" (2024), saatavilla osoitteessa https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

tai palvelun suorasta ylläpidosta kunnan toimesta, jolloin paikallisviranomaisen vastuutaso kasvaa näiden vaihtoehtojen välillä¹⁰.

Saman kunnan sisällä erityyppisiä liikkumispalveluita voidaan sopia ja rahoittaa eri tavoin. Lisäksi tehokas sopimusten hallinta ja sidosryhmien etujen ja tarpeiden yhteensovittaminen ovat ratkaisevan tärkeitä menestyksen kannalta.

Kuva 7 Organisaatio- ja operatiivisten kysymysten hallinta

Lähde: SMARTA-NET



Kuva 8 Sopotniki-kuljetuspalvelu Sloveniassa

Oppimista käytännöstä: Sopotnikin ovelta ovelle -palvelu

Sopotnikin ovelta ovelle -kuljetuspalvelu¹¹ toimii 16 kunnassa ja sen ulkopuolella Sloveniassa ja toimii hyvänä esimerkkinä tehokkaasta organisatorisesta ja operatiivisesta rakenteesta. Sopotniki tarjoaa ilmaisia liikkumispalveluita ikääntyneille solidaarisuusmallin pohjalta, jossa vapaaehtoiset (pääasiassa eläkeläiset) toimivat kuljettajina. Palvelu on kokenut suurta menestystä perustamisestaan vuonna 2017 lähtien, ja käyttäjien määrä on noussut alkuperäisestä 312:sta yli 5,300:aan vuonna 2022. Tämä menestys johtuu pääasiassa vakiintuneista julkisen/yksityisen ja yksityisen/yksityisen sektorin kumppanuuksista, jotka ylläpitävät palvelun liiketoimintamallia, sekä mukana olevien kuntien tiiviistä yhteistyöstä. Palvelua ylläpitää Sopotniki-kansalaisjärjestö, ja se saa tukea kunnilta ja muilta yksityisiltä ja julkisilta sponsoreilta. Sillä on omistautunut tiimi, johon kuuluu 19 kokopäiväistä työntekijää paikallisten ryhmien ja kokonaiskoordinoinnin koordinointiin (4 Sopotniki-instituutin palveluksessa, 13 projektikumppaneiden – kuntien, Punaisen Ristin, sosiaalityön keskusten jne. – palveluksessa) ja laaja 263 vapaaehtoisen kuljettajan verkosto. Pääasialliset rahoituslähteet ovat:

- käyttäjien, yksityisten yritysten lahjoitukset ja sponsorit, jotka edustavat noin 5% rahoituslähteistä;
- julkisia varoja (kuntien avustuksia), jotka edustavat noin 75 %:a rahoituslähteistä;
- tulot, jotka edustavat noin 20 % rahoituslähteistä, ja jotka investoidaan uudelleen organisaatioon palvelujen tukemiseksi ja laajentamiseksi edelleen.



¹⁰Yksityiskohtaisempaa tietoa maaseudun jaettujen liikkumiskäytäntöjen erilaisista toiminta- ja organisaatiokehyksistä sekä rahoitusvaatimuksista on raportoitu kahdessa SMARTA-NET-raportissa: SMARTA-NET Guidance on Rural Shared Mobility Solutions, 2024, ja SMARTA-NET Catalogue of Rural Shared Mobility Solutions.

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

4. RAHOITUKSEN JA RAHOITUS STRATEGIOIDEN VAIHEISTAMINEN

Rajallinen alakohtainen osaaminen ja kokemus maaseudun liikkuvuuspalvelujen rahoituksen hankkimisessa voivat olla merkittäviä esteitä maaseutuyhteisöille. Heillä voi olla aista kokemusta rahoituksen hankkimisesta muiden alojen hankkeisiin, mutta liikkuvuusalue voi olla heille uusi. SMARTA-NET-hanke on kehittänyt vaiheittaisen lähestymistavan maaseudun liikkuvuusalueella navigoimisen helpottamiseksi. Nämä 10 vaihetta on suunniteltu ohjaamaan maaseutukuntia ja toimijoita liikkuvuushankkeiden rahoitusehdotusten, mukaan lukien rahoitusstrategia, ymmärtämisessä, valmistelussa ja jättämisessä sekä kohdepalvelujen ylläpitämisessä ajan kuluessa. Tämä on esitetty kuvassa 9.

Kuva 9 Vaiheittainen lähestymistapa maaseudun liikkuvuuden rahoitukseen ja rahoitusstrategioihin

Lähde: SMARTA-NET



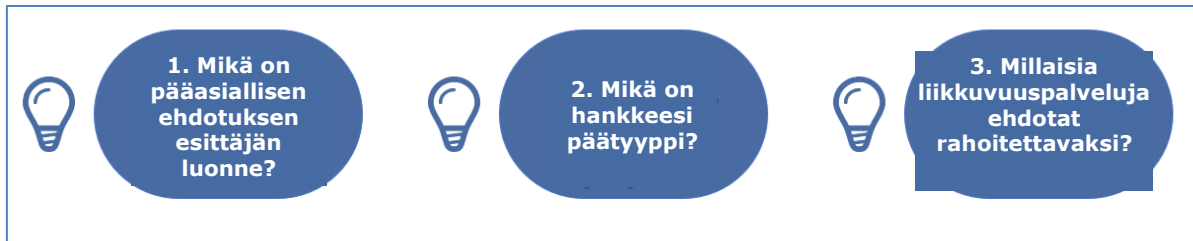
Jokainen luku rakentaa vahvan projektisuunnitelman kannalta keskeisten elementtien varaan – maaseutuyhteisöjen haasteiden ja vahvuuksien tunnistamisesta käytännöllisten rahoituskehysten arviointiin ja tärkeiden projektikomponenttien määrittelyyn. Tämä jäsenelty lähestymistapa auttaa paikallisviranomaisia navigoimaan monimutkaisissa rahoitusmaaisemissa, arvioimaan selkeästi rahoitustarpeita ja kehittämään vakuuttavia ehdotuksia, jotka ottavat huomioon maaseudun liikkumiseen liittyvät sääntelyyn ja markkinoihin liittyvät näkökohdat.

5. HANKKEEN KESKEISTEN ELEMENTTIEN MÄÄRITTELY

Onnistuneen rahoitusehdotuksen perusta alkaa hankkeen ydinasioiden selkeällä ja yksityiskohtaisella määrittelyllä. On tärkeää tunnistaa pääasiallinen ehdotuksen esittäjä uskottavuuden luomiseksi ja rahoitusmahdollisuuksien kelpoisuusperusteiden määrittämiseksi. Yhtä tärkeää on ilmaista hankkeen päätyyppi, maantieteellinen laajuus ja kypsyyssaste varmistaen, että ne ovat linjassa rahoitusprioriteettien ja ohjelmatavoitteiden kanssa. Lopuksi rahoitettavien liikkuvuuspalvelujen erityyppien määrittely mahdollistaa tarkan keskittymisen paikallisiin tarpeisiin samalla, kun täytetään mahdollisten rahoittajien kriteerit.

Kuva 10 Hankkeen keskeisten elementtien määrittely – Vaiheet 1-3

Lähde: SMARTA-NET



Vaihe 1: Mikä on pääasiallisen ehdotuksen esittäjän luonne?

Pääasiallisen ehdotuksen esittäjän luonne voi vaikuttaa esimerkiksi toimintavaltuuksiin, uskottavuuteen, kelpoisuuteen tiettyihin rahoitusohjelmiin/lähteisiin, lupien saamiseen ja taloudelliseen historiaan. Se voi kuitenkin tuoda mukanaan myös joitakin rajoituksia. Näitä ovat muun muassa asioiden etenemisvauhti, mukaan lukien sisäiset hyväksynnit, hankinnat ja muut noudatettavat prosessit, joustavuuden taso ja *ad hoc*-sopeutuminen. Nämä ovat lisäksi ehdotuksen esittäjän kykyä laatia hyvä ehdotus ja kykyä toteuttaa se onnistuneesti, kun/jos rahoitus on varmistettu.

Tässä yhteistyö ja kumppanuus tulevat mukaan laajentamaan valmiuksia yli sen, mitä pääasiallisella ehdotuksen esittäjällä on, jos se toimii yksin. Maaseudun liikkuvuushankkeita ja -aloitteita voivat ehdottaa eri toimijat, joilla kullakin on omat ainutlaatuiset tarpeensa ja tavoitteensa. Yksittäisillä maaseudun liikkuvuushankkeilla voi olla rajalliset vaikutukset, kun taas kumppanuuksien kautta kehitettäessä ne voivat johtaa merkittävämpiin tuloksiin.

Taulukko 2 esittää yhteenvedon kunkin ehdotuksen tekijätyyppien toimintapotentiaalista korostaen erityistarpeita, mahdollisuuksia ja tavoitteita. Taulukko näyttää kunkin ehdotuksen tekijätyyppien "potentiaaliset rajoitukset", erityisesti jos ne toimivat yksin. "Rajoitukset" auttavat tunnistamaan, miksi ehdotuksen tekijä voi hyötyä kumppanuuksista.

Taulukko 2 Kohdennettujen ehdotuksen tekijöiden potentiaali, tavoitteet, rajoitukset ja kumppanuudet

Lähde: SMARTA-NET

	Toimintapotentiaali	Tavoitetavoitteet	Mahdolliset rajoitukset	Yhteistyömahdollisuudet
Maaseutukunnat	Järjestä, yhteisrahoita ja toteuta paikallisia liikenne-ratkaisuja. Ne voivat tehokkaasti hallita infrastruktuurin päivityksiä ja tehdä yhteistyötä muiden tahojen kanssa palvelujen tarjoamisen varmistamiseksi.	Paranna paikallisia liikkumispalveluja, päivitä infrastruktuuria (esim. julkiset tilat, liikennekeskukset) ja tee yhteistyötä ulkoisten tahojen kanssa asukkaiden tarpeiden täyttämiseksi.	Toimintavaltuudet rajoittuvat heidän omalle alueelleen Vähän/ei lainkaan henkilökuntaa projektien kehittämiseen tai toteuttamiseen käytännössä Rajallinen budjetti uusille/laajennetuille hankkeille Ei suoria keinoja joidenkin liikkumispalveluiden toteuttamiseen	Tee yhteistyötä kansalaisjärjestöjen, liikennöitsijöiden, alueviranomaisten ja jopa kaupallisten toimijoiden kanssa resurssien yhdistämiseksi, ratkaisujen yhteiskehittämiseksi ja maaseudun liikkumistarpeiden yhteisten arviointien tekemiseksi.
Liikenneoperaattorit/ viranomaiset	Ole aktiivisesti mukana liikenneverkkojen toiminnassa ja laajentamisessa varmistaen esteettömyyden ja yhdenvertaisuuden maaseudun liikkumispalveluissa.	Laajenna alueellista liikennekattavuutta puuttumalla nykyisiin puutteisiin ja varmistaen samalla, että palvelut ovat kestäviä ja skaalautuvia.	Rajallinen joustavuus uusille liikkumisaloitteille. Jäykät puitteet estävät innovaatioita; Rajalliset investointiresurssit. Vaikeus koordinoida muiden sektoreiden tai sidosryhmien kanssa	Tee yhteistyötä kuntien, alueviranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa palveluiden laajentamiseksi, teknologian integroimiseksi ja sääntelyyn ja rahoitukseen liittyvän tuen varmistamiseksi
Kansalaisjärjestöt / Yhteisöryhmät	Ajaa syrjäseutujen osallistavia ja oikeudenmukaisia liikennejärjestelmiä. Ne voivat edustaa heikommassa asemassa olevien väestöryhmien	Varmista, että maaseudun liikennejärjestelyt vastaavat yhteisön tarpeita, ovat osallistavia ja tarjoavat riittävän pääsyn palveluihin kaikille asukkaille.	Riittämättömät varat laaja-alaisiin tai pitkäaikaisiin hankkeisiin. Rajallinen asiantuntemus liikkumispalveluiden kehittämisessä ja toiminnassa	Tee yhteistyötä paikallisten viranomaisten, liikenneviranomaisten tai kaupallisten toimijoiden kanssa kehittääksesi yhdessä liikenneratkaisuja, kuten vapaaehtoisvoimin

Ohjeita maaseudun liikkumisen rahoitus- ja hankintavaihtoehtoista

	liikkumistarpeita ja puuttua julkisten palvelujen toimitusaukkoihin.	Aja muutoksia käytäntöihin ja osallistu aktiivisesti palveluiden yhteiskehittämiseen.	Vapaaehtoistyöstä riippuvuus, joka vaikuttaa jatkuvuuteen ja luotettavuuteen. Virallinen valtuus liikkuvuushankkeiden hallinnointiin puuttuu	toteutettavia palveluita tai jaettuja liikkumisjärjestelmiä. Auta rahoituksen hankkimisessa.
Matkailujärjestöt	Matkailujärjestöt voivat edistää kestäviä liikkumisvaihtoehtoja maaseutualueiden vierailijoille, mikä vähentää ympäristövaikutuksia ja parantaa samalla matkailijoiden kokemuksia.	Varmista, että maaseutumatkailu tukee ympäristön kestävyttä tarjoamalla vierailijoille mahdollisuuden käyttää ympäristöystävällisiä kuljetusvaihtoehtoja, kuten sähkösuikkuloita, yhteiskäyttöisiä polkupyöriä tai sähköautoja.	Kausivaihtelu voi johtaa epätasaiseen kysyntään Puuttuva liikennesuunnittelu asiantuntemus Rajalliset rahoitusmahdollisuudet liikenteelle. Rajoitettu kyky koordinoida laajempien yhteisön tarpeiden kanssa	Tee yhteistyötä liikennöitsijöiden, paikallisviranomaisten ja muiden tahojen (esim. majoituspalvelujen) kanssa integroidaksesi liikennepalveluja, parantaaksesi kestävyttä ja pienentääksesi matkustamisen hiilijalanjälkeä.
Kaupalliset toimijat	Tue maaseudun liikkumista tukemalla yhteisrahoitusta ja edistämällä ratkaisuja, jotka parantavat maaseutualueiden saavutettavuutta, usein integroimalla vihreän energian ja liikkumisteknologioita kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamiseksi.	Paranna työntekijöiden, asiakkaiden ja kohdekäyttäjien pääsyä maaseutualueille. Edistä kestävä kehityksen tavoitteiden mukaisia liikkumISRatkaisuja ja paranna toiminnan tehokkuutta.	Liikennepalvelut eivät ole niiden ydintoimintaa Muuhun kuin ydintoimintaan investoimiseen liittyvät taloudelliset riskit Suoraa vaikutusvaltaa liikennesääntelyyn tai päätöksentekoon ei ole. Usein kohdistettu tiettyihin asiakasryhmiin	Yhteistyökumppanuudet kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa tarvittavan infrastruktuurin (esim. sähköajoneuvojen latausasemien) toteuttamiseksi ja osarahoitteisten maaseudun liikennejärjestelmien kehittämisen varmistamiseksi.

Kuva 11 Yhteisöpohjainen kimppa-autoilu Villerouge-Termenèsin maaseutuyhteisössä

Oppimista käytännöstä: Yhteisöpohjainen kimppakyyti maaseutuyhteisössä

Sähköautojen yhteiskäyttöprojekti Villerouge-Termenèsissä on erinomainen esimerkki yhteisölähtöisestä aloitteesta, joka vastaa maaseudun liikkumishaasteisiin. Pitkien etäisyyksien vuoksi tärkeisiin palveluihin ja rajoitetun julkisen liikenteen takia projekti parantaa asukkaiden pääsyä palveluihin tarjoamalla sähköauton lyhyille matkoille 40–80 km:n säteellä, mikä helpottaa esimerkiksi ruokakauppoihin ja terveydenhuollon palveluihin pääsyä. Lisäksi ajoneuvo palvelee turisteja edistämällä lähistöllä sijaitsevien nähtävyyksien, kuten Katarien maan, tutkimista. Palveluun on osallistunut merkittävästi kylän 150 asukkaasta lähes kolmannes, mikä on edistänyt yhteisön vuorovaikutusta järjestettyjen keskustelujen kautta. Tukemalla kaupungintalon tiimejä vihreän liikkumisen edistämiseksi aloite täyttää liikkumistarpeet kohtuulliseen 6 euron hintaan puolelta päivältä ja kannustaa samalla sähköautojen käyttöön. Projekti parantaa yhteyksiä naapurialueisiin, tukee paikallista matkailua ja luo sosiaalista vuorovaikutusta kimppakyytien kautta. Hankkeen kokonaisinvestointi oli 177 656 euroa. Rahoitus saatiin useista eri lähteistä.



Kuvat: Villerouge-Termenèsin kunta

Aurinkosähkökatoksen ja latauspisteen hankinta ja asennus		Sähköauton hankinta ja hallinta (mukaan lukien verkkohakemus ja verkkosivusto 3 vuoden ajan)	
Valtionhallinto	€61,000	Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto (EAFRD)	€29,667
Aude'n departementti	€26,600	Aude'n departementti	€2,524
SYADEN-energiayhtiö	€10,500	Alue	€4,040
Kunta	€32,200	Kunta	€10,123
Kylän kustannukset ovat 1 000 euroa vuodessa tämän palvelun toiminnan varmistamiseksi (verkkooalustan maksu, siivous, käyttäjätuki...)			

Vaihe 2: Mikä on projektisi ensisijainen tyyppi?

Uutta liikennealoitetta toteutettaessa on tärkeää määritellä selkeästi projektin ensisijainen painopiste. Tämä antaa alustavan kuvan rahoitustarpeiden laajuudesta, yhdistelmästä ja kestosta; todennäköisistä kohdekäyttäjistä ja potentiaalisista edunsaajista; sekä resursseista/tiloista ja potentiaalisista kumppanuuksista, jotka sopisivat parhaiten projektiin.

Selkeästi määritelty painopiste auttaa asettamaan selkeät tavoitteet, kohdentamaan resursseja ja sitouttamaan asiaankuuluvat sidosryhmät. Tämä puolestaan auttaa potentiaalisia rahoittajia ymmärtämään ehdotuksen ytimen; antamaan alustavan kuvan siitä, mitä osa-alueita he saattavat tai eivät halua rahoittaa; ja ehkä neuvomaan, miten ehdotusta voitaisiin mukauttaa paremmin vastaamaan heidän rahoituskriteerejään.

Alla on neljä keskeistä liikkuvuushankkeiden tyyppiä (ei-tyhjentävä luettelo) ja niihin liittyviä näkökohtia. Nämä esimerkit voivat auttaa selkeyttämään projekti-ideasi virtaviivaistamista.

Taulukko 3 Keskeiset liikkuvuushankkeiden tyypit maaseutualueilla

Lähde: SMARTA-NET

Tyyppi A: Alueellinen yleisliikennepalvelu	
Tavoite	Paranna liikennettä tietyille maantieteelliselle alueelle.
Soveltamisala	Yleinen liikkumisprojekti voi keskittyä eri näkökohtiin, kuten julkisen liikenteen parantamiseen, kysyntäperusteisten palvelujen käyttöönottoon, pyöräily- ja jalankulkuinfrastruktuurin parantamiseen ja autoilusta riippuvuuden vähentämiseen asukkaiden, työmatkalaisten ja matkailijoiden saavutettavuuden parantamiseksi.
Projektin rakenne	Alueellisesti kattavalla yleisellä liikkuvuushankkeella on luonnostaan laaja maantieteellinen kattavuus, se koostuu useista palveluista ja voi sisältää useita liikennemuotoja. Tämä voi johtaa fokuksen hajoamiseen ja haasteisiin eri elementtien vaatimusten tasapainottamisessa. Tällaiseen hankkeeseen liittyy todennäköisesti useita sidosryhmiä, useita rinnakkaisia toteutuksia ja mahdollisesti erilaisia rahoituslähteitä/yhdistelmiä kullekin palvelutyypille. Se vaatii siksi vahvaa johtajuutta ja tehokasta koordinaointia.
Keskeiset suositukset	<ul style="list-style-type: none"> • Projektin perusta: Kohdista hanke paikallisiin liikkumissuunnitelmiin ja -käytäntöihin uskottavuuden parantamiseksi ja tuen saamiseksi. • Kohderyhmät: Määrittele selkeästi ensisijaiset liikkumistarpeet ja yhdistä ne tiettyihin palvelutyyppeihin liiketoimintatapauksen kehittämisen helpottamiseksi. • Integrointi: Varmista sujuva institutionaalinen, organisatorinen ja taloudellinen integrointi olemassa oleviin julkisen liikenteen verkkoihin. • Kestävyys: sisällytä kestäviä liikennemuotoja, kuten vähäpäästöisiä ajoneuvoja, sähköbussseja tai sähköpyöräjärjestelmiä, erityisesti herkillä alueilla. • Pitkän aikavälin suunnittelu: Keskity tulevaan kasvuun ja kehitykseen, ennakoiden palvelukysynnän ja liikkumistarpeiden muutoksia.
Tyyppi B: Liikkuvuuspalvelu tiettyyn kohteeseen	
Tavoite	Tarjoo luotettavia ja käteviä kuljetusvaihtoehtoja tiettyyn maaseutu kohteeseen ja sieltä pois, kuten kylään, matkailukohteeseen tai yhteisöpalvelu keskukseen.
Soveltamisala	Paranna asukkaiden ja vierailijoiden saavutettavuutta yhdistämällä maaseutukohde tärkeisiin liikenneliikennekeskuksiin ja solmukohtiin, kuten läheisiin kaupunkeihin, julkisen liikenteen pysäkkeihin tai rautatieasemiin.
Projektin rakenne	Rakenne on tyypillisesti paikallisempaa verrattuna alueellisiin aloitteisiin ja sisältää usein vähemmän, mutta kohdennettumpia palveluita. Hanke voi perustua kohdennettuihin liikennöinti ratkaisuihin, kuten pikkubussseihin tai joustaviin tilausliikennepalveluihin, jotka on tiiviisti koordinoitu alueellisten julkisen liikenteen järjestelmien kanssa ja jotka

	yhdistävät käyttäjät tärkeisiin liikenteen solmukohtiin. Tämä lähestymistapa vähentää monimutkaisuutta, mutta voi silti sisältää useita kumppaneita, kuten paikallisviranomaisia, liikenteen tarjoajia ja paikallisia yrityksiä. Rahoitus voi tulla sekä julkisista että yksityisistä lähteistä, erityisesti jos palvelu tukee paikallisia yrityksiä tai edistää matkailua, ja se vaatii tehokasta koordinoitua, jotta palvelun sopeutumiskyky kausivaihteluihin voidaan varmistaa.
Keskeiset suositukset	<ul style="list-style-type: none"> • Kumppanuudet: Tee yhteistyötä paikallisten yritysten kanssa yhteisrahoituksen ja yhteismarkkinoinnin merkeissä kustannusten alentamiseksi. • Alhainen asukastiheys ja alueelliset haasteet: Suunnittele joustavia ja kusteneffektiviä palveluita (esim. tilausajopalvelut tai kimppekyydit); Ota huomioon pitkät etäisyydet ja vaikeat maastot. • Paikallinen osallistuminen: Räätelöi palvelut yhteisön tarpeiden ja aikataulujen mukaan. • Kestävyys: Käytä ympäristöystävällisiä vaihtoehtoja, kuten sähköajoneuvoja, aina kun mahdollista.
Tyyppi C: Kehitys-/toimintaprojekti, joka tarvitsee liikkumiselementin	
Tavoite	Integroi liikenne-ratkaisut uusien maaseutu-infrastruktuurien tai -toimintojen, kuten asuntohankkeen, maatalouden keskuksen tai yhteisöllisen keskuksen, kehittämiseen.
Soveltamisala	Maaseudulla liikkumistarpeet on otettava huomioon osana laajempia kehittämissuunnitelmia. Tämä tarkoittaa, että kaikki uudet hankkeet – olipa kyseessä asuinalueen kehittäminen, yrityspuisto tai virkistysalue – sisältävät hyvin harkitun liikennekomponentin. Tavoitteena on tarjota esteettömät ja tehokkaat yhteydet laajemmalle alueelle, mikä auttaa vähentämään maaseudun eristytymistä ja mahdollistaa kehityksen kukoistamisen varmistamalla, että ihmiset pääsevät paikalle ja sieltä pois helposti ilman, että heidän on pakko käyttää autoa.
Projektin rakenne	Liikkuvuuskomponentit kehityshankkeissa integroidaan tyyppillisesti osaksi laajempaa hankekehystä, mikä edellyttää yhdenmukaistamista pääasiallisen hankkeen yleisten tavoitteiden ja aikataulujen kanssa. Kuljetus Elementti tulisi suunnitella täydentämään ja parantamaan kehityshankkeen saavutettavuutta varmistamalla yhteydet lähialueiden asutuskeskuksiin ja liikenneverkkoihin. Tämä voi sisältää uutta infrastruktuuria, kuten sukkulabussi liikennettä, pyöräteitä tai jalankulkijaystävällisiä suunnitteluratkaisuja, sekä kumppanuuksia julkisen liikenteen tarjoajien kanssa. Vahva painotus sidosryhmäyhteistyöhön on olennaista, koska hanke usein sisältää kehittäjiä, paikallisviranomaisia ja loppukäyttäjiä. Rahoitus voi tulla useista lähteistä, mukaan lukien julkiset avustukset, yksityiset investoinnit tai kehityshankkeen omat rahoitusosuudet.
Keskeiset suositukset	<ul style="list-style-type: none"> • Rajallinen olemassa oleva infrastruktuuri: Maaseutualueilla on usein puutteita julkisissa liikennepalveluissa, joten liikenne ratkaisujen on täytettävä tämä aukko. Vaihtoehtoja voisivat olla uuden linja-autoreitin perustaminen, kysyntäperusteinen liikenne tai jaetut yhteisöajoneuvot.

	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteydet ympäröiviin alueisiin: Varmista, että kehitystyö yhdistyy olennaisiin palveluihin, kuten terveydenhuoltoon, koulutukseen ja työkeskuksiin läheisissä kaupungeissa. • Sidosryhmäyhteistyö: Tee tiivistä yhteistyötä paikallisten asukkaiden, kuntien ja yritysten kanssa varmistaaksesi, että liikkumISRatkaisut vastaavat yhteisön tarpeita ja paikallisia olosuhteita.
Tyyppi D: Kapealla kaupallisella liikkuvuudella (esim. kimppekyydit)	
Tavoite	Tarjota erikoistuneita kuljetuspalveluita, jotka on suunniteltu vastaamaan maaseutualueiden erityisiin kaupallisiin tai yhteisöllisiin tarpeisiin.
Soveltamisala	Maaseudulla erikoistuneet liikkumispalvelut keskittyvät usein tiettyjen käyttäjäryhmien tai toimintojen ainutlaatuisten liikennepuutteiden korjaamiseen. Näitä voivat olla esimerkiksi kimppekyytipalvelut yhteisöille, joilla on rajoitetusti ajoneuvoja, tai maatalouden kuljetuspalvelut, jotka auttavat paikallisia viljelijöitä kuljettamaan tuotteita markkinoille. Maaseudun hajautuneen väestön ja pitkien etäisyyksien vuoksi näiden palveluiden on oltava kustannustehokkaita ja räätälöityjä tiettyihin tarpeisiin, jotta ne ovat sekä käytännöllisiä että taloudellisesti kannattavia.
Projektin rakenne	Niche-liikkuvuushankkeet rakentuvat kohdennettujen, pienimuotoisten palveluiden ympärille, jotka on räätälöity tiettyjen käyttäjien tarpeisiin tai toimintoihin. Näihin hankkeisiin osallistuu usein vähemmän sidosryhmiä, ja palvelua hallinnoi yksi operaattori tai osuuskunta. Kontekstista riippuen ne voivat perustua yhteisölähtöisiin malleihin, kumppanuuksiin paikallisten yritysten kanssa tai julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön. Erikoistuneen luonteensa vuoksi nämä hankkeet edellyttävät käyttäjäryhmien ja kysynnän selkeää tunnistamista sekä joustavia palvelumalleja, jotka pystyvät sopeutumaan muutoksiin. Rahoitus on tyypillisesti peräisin yhteisön rahoitusosuuksista, paikallisista tuista ja yksityisistä investoinneista. Jotta hanke pysyy kannattavana, sen rakenteeseen tulisi sisältyä vankka liiketoimintasuunnitelma, joka keskittyy kustannustehokkuuteen, skaalautuvuuteen ja palvelun mukautuvuuteen.
Keskeiset suositukset	<ul style="list-style-type: none"> • Maaseudun aukkojen paikkaaminen: Tunnista maaseutualueiden erityiset liikkuvuushaasteet, kuten harva julkinen liikenne tai yksityisautojen puute, ja suunnittele paikalliseen kontekstiin räätälöityjä ratkaisuja. • Yhteisöpohjaiset ratkaisut: Ota mukaan paikallisia yrityksiä, majoituspalveluja, tiloja ja yhteisöryhmiä palvelun luomiseen ja hallintaan. Esimerkiksi osuuskuntapohjaisia kimppekyyti- tai kyytipalveluja voivat kehittää ja ylläpitää paikalliset toimijat. • Teknologia ja saavutettavuus: Hyödynnä teknologiaa, kuten mobiilisovelluksia, kimppekyytien koordinointiin, mutta ota huomioon myös digitaalisen laajakaistan rajoitukset. Varmista, että palvelut ovat ikääntyneen väestön ja digitaaliseen pääsyyn rajoittuneiden henkilöiden saavutettavissa. • Skaalattavuus: Aloita pienestä ja skaalaa kysynnän kasvaessa pitäen toimintakulut alhaisina joustavilla, jaettujen resurssien malleilla.

Kuva 12 VysoMarch-projekti Itävallan ja Slovakian rajalla

Oppimista käytännöstä: VysoMarch-hanke Itävallan ja Slovakian rajalla

VysoMarch-hankkeen päätavoitteena on edistää kestävä ja ympäristöystävällistä liikkumista sekä vahvistaa Itävallan ja Slovakian välistä rajat ylittävää verkostoitumista. Uuden Morava-joen ylittävän jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitetun sillan on tarkoitus luoda houkutteleva ja turvallinen yhteys päivittäiselle pyöräliikenteelle ja samalla varmistaa ekologinen kestävyys. Hankkeen laajuuteen kuuluu:i) Ripustetun sillan (273 metriä pitkä, 4 metriä leveä) rakentaminen pyörä- ja kävelyteiden yhdistämiseksi Slovakian Hochstettenin ja Itävallan Marcheggin kuntien välillä;ii) Kestävä liikkumista tukevat oheistoimenpiteet, kuten erillinen pyörätie paremman turvallisuuden takaamiseksi, nopea yhteys Marcheggin rautatieasemalle, lukittavat pyörälaatikot, pyöräliikenteen laskurit ja rajat ylittävä opastejärjestelmä;iii) Luonnonsuojelu- ja lintujen suojelutoimenpiteet: Suojelutoimenpiteet rakennusvaiheen aikana ja ekologinen kunnostus rakennustöiden valmistuttua, mukaan lukien lintujen varoituspalloja ja -liput törmäysten estämiseksi. Hankkeen kumppaneina ovat Bratislavan itsehallintoalue ja Ala-Itävallan osavaltion hallitus. Hankkeen kokonaiskustannukset olivat 5,9 miljoonaa euroa, josta 5 miljoonaa euroa on Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoitusta. Hanke toteutettiin Euroopan unionin, Euroopan aluekehitysrahaston tuella osana Interreg V-A Slovakia-Itävalta 2014–2020 -rajatylittävään yhteistyöhön keskittyvää ohjelmaa



Tekijänoikeudet: [Ala-Itävallan osavaltion](#) hallitus

Vaihe 3: Millaisia liikkumis palveluita ehdotat rahoitettavaksi?

Laaja valikoima maaseudun liikkumisratkaisuja on jo olemassa eri EU:n maaseutu-ympäristöissä, ja ne voidaan ryhmitellä kolmeen päätyyppiin:

- **Joustavat liikennepalvelut**, mukaan lukien tilausliikenne;
- **Kimppakyyti Palvelut**, kuten kimppa-autoilu ja yhteiskäyttötaksit;
- **Omaisuuksien jakamispalvelut**, mukaan lukien autojen ja pyörien yhteiskäyttö.

Näistä tulee paljon tehokkaampia, kun ne koordinoitetaan tai integroidaan kiinteäreittisten bussi- ja junapalveluiden kanssa.

Lisäksi on otettava huomioon:

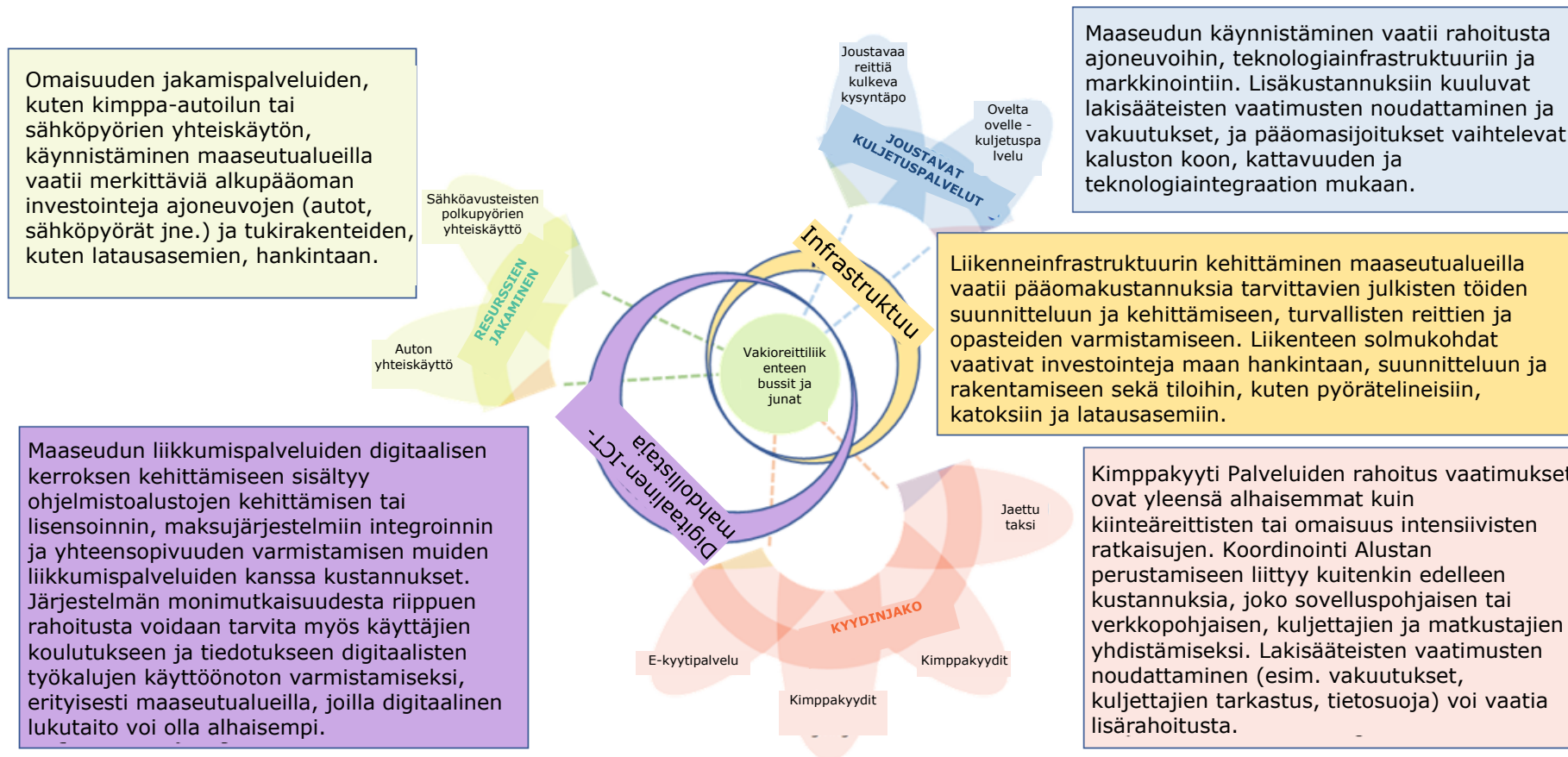
- **Aktiivisen liikkumisen** mahdollistavat fyysiset infrastruktuurit, kuten pyörätiet ja kävelyreitit, sekä liikkumisen solmukohtat ja vaihtopaikat;
- **ICT-mahdollistaja ja digitaalinen kerros**, mukaan lukien IT-järjestelmä varaamiseen, lipunmyyntiin, käyttäjätiedotukseen jne.

Rahoitus- ja taloudelliset vaatimukset vaihtelevat palvelutyypin mukaan. Yhteisö saattaa ajatella aloittavansa vaiheesta 3, jos se esimerkiksi jo tietää (tai luulee tietävänsä) rahoitettavaksi ehdotettavan liikkumispalvelun. Suosittelemme kuitenkin käymään läpi vaiheet 1 ja 2, koska ne voivat auttaa miettimään uudelleen parasta osallistujien yhdistelmää ja kehittämään tavoitteita. Tämä auttaa myöhemmin, kun ehdotuksen tekijä haluaa esittää vakuuttavan perustelun rahoituslähteille.

Keskeiset rahoitus- ja taloudelliset vaatimukset palvelutyyppejä kohti on esitetty yhteenvetona alla.

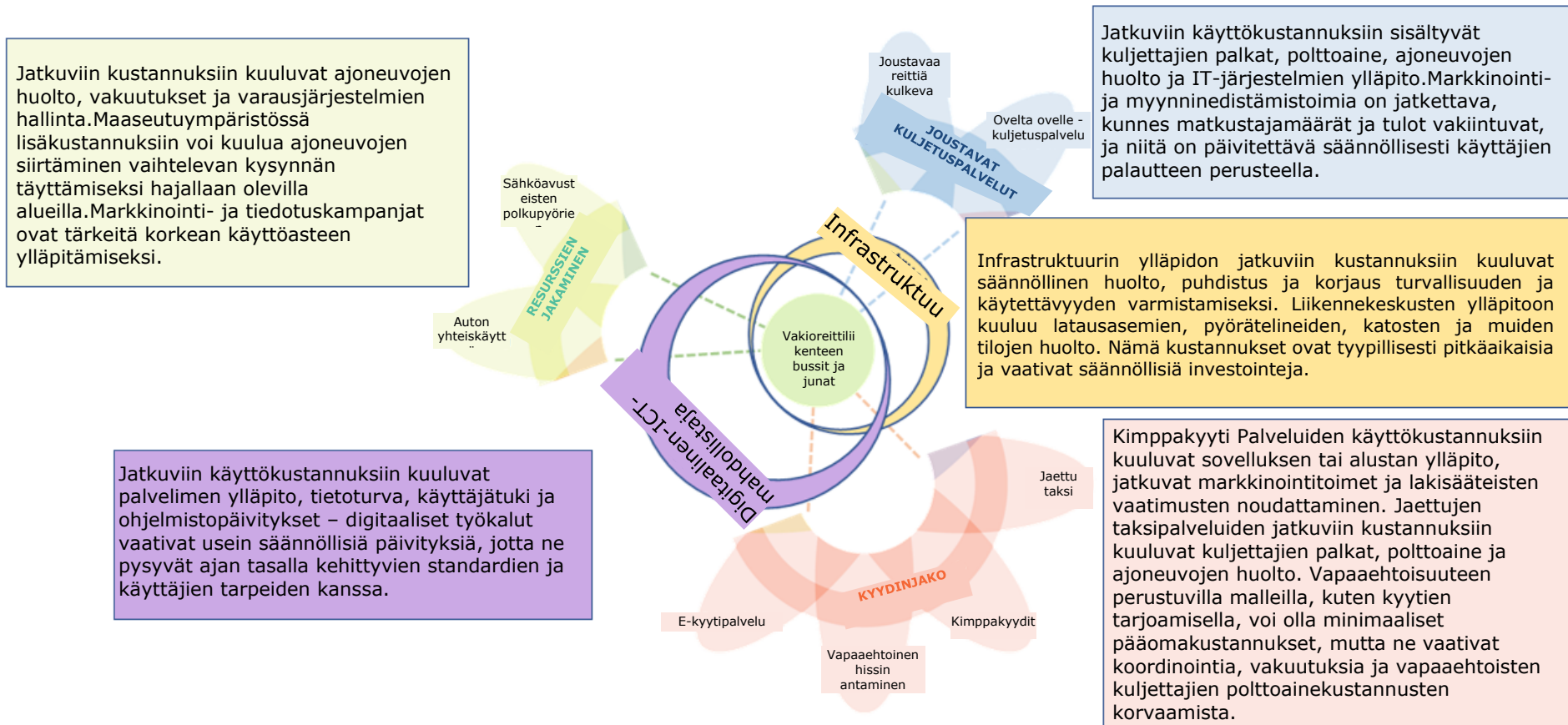
Kuva 13 Maaseudun yhteisen liikkuvuuden ratkaisujen rahoitus vaatimukset

Lähde: MemEx



Kuva 14 Maaseudun jaettujen liikkumisratkaisujen taloudelliset kysymykset

Lähde: MemEx



Kuva 15 SMART Mobility -projekti Garfagnana-laaksossa, Italiassa.

Lähde: MemEx

Oppimista käytännöstä: SMART Mobility -hanke Garfagnanan laaksossa, Italiassa

- Aloite, jota johtaa **Garfagnanan kuntien liitto**,
- Noin **600.000 €** rahoitusta **Italian sisäalueiden strategian (SNAI) 2014-2020** kautta;
- Rahoitetut toimenpiteet: i) Älykkään liikkuvuuden **palvelu skenaarioiden** määrittely; ii) Alueen **liikennepäällikön** asettaminen; iii) Älykkään liikkuvuuden **investoinnit** (ajoneuvot ja IT-alusta);
- **Käyttäjät** potentiaalisina liikkuvuuspalvelujen tarjoajina



Liikkuvuuspalveluiden tyyppi: **ratkaisujen yhdistelmä**

Ilmoitustaulu verkossa

**Verkko-
kimpakyyti**
satunnaisiin
matkoihin

**Kysyntäjousta
va liikenne**

Minibussi kattaa alle 20
minuutin ajomatkan päässä
kunnan keskustasta tai
minibussin pysäköintiasemalta
olevan alueen

**Sosiaaliset
ryhmät**

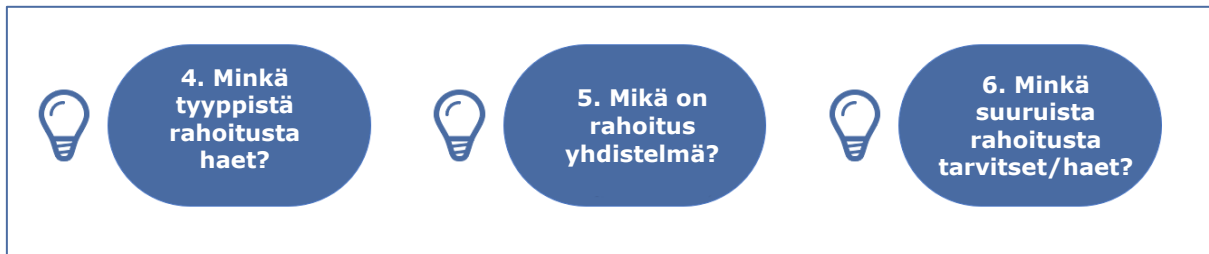
Järjestetty ja sertifioitu
kyytien tarjoaminen
paikallisyhteisössä toistuvilla
matkoille

6. RAHOITUSTARPEIDEN JA - SUUNNITELMIEN ARVIOINTI

Perusteellinen ymmärrys rahoitusvaatimuksista on ratkaisevan tärkeää hankkeen taloudellisen kannattavuuden ja kestävyuden varmistamiseksi. Tämä edellyttää tarvittavan rahoituksen tyyppien määrittämistä, pääomakustannusten (Capex) ja käyttökustannusten (Opex) vaikutusten arviointia sekä sopivan rahoitusyhdistelmän löytämistä julkisten ja yksityisten rahoitusosuuksien tasapainottamiseksi. Vaadittavan rahoituksen laajuuden määrittäminen auttaa sovittamaan hankkeen tavoitteet realistisiin rahoitusmahdollisuuksiin ja varmistamaan räätälöidyn ja saavutettavissa olevan rahoitussuunnitelman. Kuten jo todettiin, hanke-ehdottajilla voi olla aiempaa kokemusta muilta aloilta. Tämä osio pyrkii antamaan tietoa maaseudun liikkuvuuteen liittyvistä erityispiirteistä.

Kuva 16 Hankkeen keskeisten elementtien määrittely – Vaiheet 4-6

Lähde: SMARTA-NET



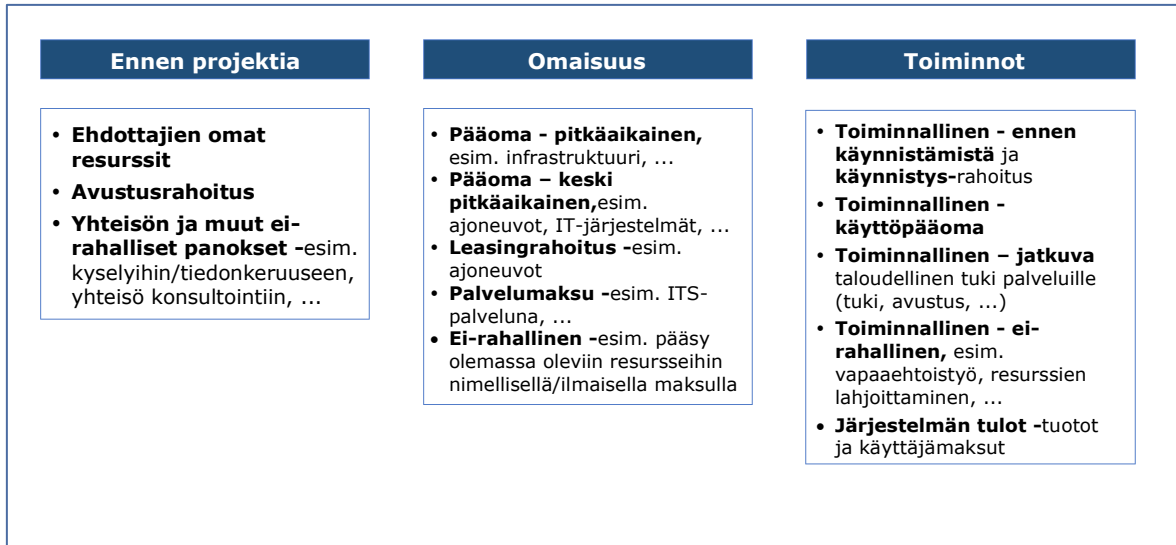
Vaihe 4: Minkä tyyppistä rahoitusta haet?

Kun maaseudun jaettuja liikkumISRatkaisuja suunnitellaan, kunnat kohtaavat haasteita ennakoida vaatimuksia ja varmistaa riittävä ja asianmukainen rahoitus projektin eri vaiheissa. Tämä ohjeistuksen vaihe hahmottelee keskeiset näkökohdat maaseudun jaettujen liikkumispalvelujen rahoittamiseen. Sen tavoitteena on auttaa paikallisviranomaisia navigoimaan erilaisissa rahoitustarpeissa konseptoinnista pitkäaikaiseen toimintaan. Ymmärtämällä erilliset rahoitus vaatimukset kussakin vaiheessa – konseptin kehittäminen, suunnittelu ja jatkuva toiminta – varmistetaan, että kunnat voivat kohdentaa resurssejaan tehokkaasti.

Asiaankuuluvat rahoitustyyppit esitellään lyhyesti kuvassa 17.

Kuva 17 Maaseudun liikkumISRatkaisujen rahoitustyytit

Lähde: SMARTA-NET



Kuva 18 tarjoaa yleiskatsauksen rahoitustarpeista näissä vaiheissa ja kuvaa yksityiskohtaisesti kunkin vaiheen keston, tarkoituksen ja tarvittavan rahoituksen tyyppin. Se korostaa, kuinka kunnat voivat jäsentää rahoituksensa alustavista toteutettavuus tutkimuksista ja investoinneista toiminta kustannuksiin ja palvelun pitkäaikaiseen kestävyteen.

Maaseudun jaettujen rahoitustarpeet kehittyvät eri vaiheissa – konsepti, suunnittelu ja toiminta – ja kukin vaihe rakentuu edelliselle. Aluksi konseptivaiheessa kustannukset keskittyvät toteutettavuustutkimuksiin, joilla arvioidaan palvelun elinkelpoisuutta. Se tekee myös alustavan arvion varojen saatavuudesta varmistaen tarvittavat "realiteetti tarkistukset". Nämä kustannukset vaikuttavat suoraan suunnitteluvaiheeseen, jossa tehdään yksityiskohtainen palvelumuotoilu ja investoinnit, kuten ajoneuvoihin ja IT-infrastruktuuriin. Tehokas suunnittelu varmistaa, että tässä vaiheessa tehdyt investoinnit ovat linjassa suunnitellun toimintamallien kanssa.

Kun projekti siirtyy toimintavaiheeseen, esiin nousevat jatkuvat kustannukset, kuten kuljettajien palkat, polttoaine, huolto ja seuranta. Tämän vaiheen onnistuminen riippuu suuresti siitä, kuinka hyvin resursseja on hallittu aiemmissa vaiheissa. Esimerkiksi investoinnit tehokkain ajoneuvoihin tai digitaaliseen infrastruktuuriin voivat vähentää pitkän aikavälin toimintakuluja ja parantaa palvelun taloudellista kestävyttä. Näin ollen jokainen vaihe on yhteydessä toisiinsa, ja konsepti- ja suunnitteluvaiheessa tehdyt päätökset vaikuttavat suoraan toimintavaiheen tehokkuuteen ja taloudenhoitoon. On tärkeää, että kaikki päätökset perustuvat realistisille arvioille.

Kuva 18 Yleiskatsaus rahoitustarpeista projektin eri vaiheissa

Lähde: SMARTA-NET

	KONSEPTI	SUUNNITTELU	TOIMINTA Seuranta	
Kesto	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Rahoituksen tyyppi/tarkoitus rahoitus	Toteutettavuust	Palvelun suunnittelu	Käynnistys	Toimintamenot
	Suunnittelu	Investoinnit	Pilotointi	Pitkäaikainen toiminta
		Perustamisvaihe	Seuranta ja arviointi	

Kuva 19 Pyörän Jakamis Järjestelmä Sprotenflotte Kielin alueella, Saksassa

Oppimista käytännöstä: polkupyörän jakojärjestelmä Sprotenflotte Kielin alueella, Saksassa

SprotenFlotte on Kielin alueen kaupunkipyöräjärjestelmä. Noin 1 200 polkupyörää on vuokrattavissa ja palautettavissa noin 200 asemalla Kielin kaupungissa, Rendsburg-Eckernförden ja Plönin piirikunnissa sekä Schlein alueella. Näihin kuuluu myös sähköavusteisia polkupyöriä, tavarapyöriä ja sähköavusteisia tavarapyöriä. Polkupyöriä voi vuokrata ilmaiseksi tai erittäin edulliseen hintaan.

- Rahoitustyyppi: 50 % liittovaltion varoja (liikenne- ja digitaaliministeriö BMDV) + 50 % kunnan varoja (noin 350 000 € kummaltakin).
- Konsepti ja suunnittelu: Strategisena perustana toimi KielRegionin liikkuvuuden yleissuunnitelma. Yksittäisten kaupunkien yksityiskohtainen suunnittelu kehitettiin tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien ja käyttäjien kanssa.
- Pilottivaihe: SprotenFlotte käynnistettiin vuonna 2019 pilottivaiheessa Kielissä ja ympäröivissä kunnissa. Kokemusta ja yhteistyökumppaneita kerättiin tämän vaiheen aikana, ennen kuin järjestelmä otettiin pysyvästi käyttöön ja laajennettiin vuonna 2021. Hanke alkoi pilottihankkeena ja sitä jatkettiin kestävästi rahoituksen ja jatkuvien yhteistyömallien avulla. Toiminta vakiintui pilottivaiheen jälkeen ja lopulta laajeni muihin kuntiin.
- Investointikulut (Capex): Alkuinvestointi koostui asemien ja polkupyörien infrastruktuuri kustannuksista sekä mittavasta markkinointikampanjasta järjestelmän esittämisiksi.
- Toiminnan kulut (jatkuvat käyttökustannukset): Käyttökustannuksiin sisältyivät pyörien leasingkustannukset, henkilöstökulut sekä pienemmät jatkuvat markkinointitoimenpiteet ja oppaan tuottamiskustannukset.



Tekijänoikeudet: [KielRegion](#)

Keskeiset suositukset projektin rahoituksen hallintaan ovat:

- *Kokonaisvaltainen suunnittelu:* Aloita perusteellisella toteutettavuustutkimuksella varmistaaksesi, että kaikki palvelun osa-alueet infrastruktuurista kysyntään on huomioitu ennen merkittävien investointien tekemistä. Tämä auttaa välttämään odottamattomia kustannuksia myöhemmin.
- *Vaiheittainen rahoitus:* Varmista vaiheittainen rahoitus kattamaan kustannukset jokaisessa vaiheessa varmistaen, että resursseja on käytettävissä projektin edetessä konseptista pitkäaikaiseen toimintaan. Tämä lähestymistapa mahdollistaa myös joustavuuden sopeutua odottamattomiin muutoksiin kysynnässä tai toiminnallisissa tarpeissa.
- *Optimoi investoinnit:* Investoi skaalautuviin ja kustannustehokkaisiin teknologioihin ja infrastruktuuriin tulevien käyttökustannusten alentamiseksi. Aloita myös yksinkertaisesta rakenteesta ja laajenna sitten palvelua ja kohderyhmiä vaiheittain.
- *Seuraa ja säädä:* Säännöllinen seuranta toimintavaiheen aikana on kriittistä. Dataan perustuvat päätökset reiteistä, palvelun tiheydestä ja ajoneuvojen tehokkuudesta voivat auttaa hiomaan palvelun toimitusta ja vähentämään tarpeettomia kuluja.
- *Hyödynnä kumppanuuksia:* Tee yhteistyötä paikallisten yritysten, yhteisöryhmien ja valtion ohjelmien kanssa projektin osa rahoittamiseksi. Kumppanuudet voivat helpottaa taloudellista taakkaa ja rakentaa paikallista tukea palvelulle.

Vaihe 5: Mikä on rahoitus yhdistelmä?

Perinteiset liikenne budjetit kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla eivät ole koskaan riittäneet tarjoamaan riittävää kattavuutta tai palvelua maaseudun liikkumiselle¹². Näiden budjettien kasvattamisen odottaminen saattaa olla epärealistista tai liian optimistista, koska se vaatisi merkittäviä poliittisia muutoksia, jotka ovat hitaita toteuttaa ja tuskin tapahtuvat pian. Aitojen muutosten aikaansaamiseksi maaseudun liikkumisessa on olennaista hyödyntää laajempaa rahoituslähteiden yhdistelmää, yhdistämällä julkisia, yksityisiä ja vaihtoehtoisia investointeja integroitu enemmän lähestymistavan saavuttamiseksi.

¹²Tämä tunnistettiin SMART-hankkeessa (2018-2020), joka muun muassa tutki kunkin EU:n jäsenvaltion maaseudun liikkumisen viitekehystä. Katso SMARTA-hanke, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), ladattavissa osoitteesta https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf.

Yksittäisten jäsenvaltioiden raportit ovat saatavilla osoitteesta <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Taulukko 4 Maaseudun liikkumis ratkaisujen rahoituslähteiden yhdistelmä

Lähde: SMARTA-NET

	Mitä	Aikataulu	Katettu rahoitustyyppi			Rahoitettavat kustannusluokat
			C	P	O	
Kohdennettu julkinen yksittäinen lähde	EU:n, kansallisen, alueellisen tai paikallisen (kunnallisen) tason julkiset rahavarat	Kertaluonteinen tai toistuva julkisten tukien tapauksessa				Kaikki, mukaan lukien fyysiset infrastruktuurit ja IT-ratkaisut
Useita tukilähteitä	Rahoituslähteitä käytetään useita. Esimerkiksi EU-rahastoja käytetään konseptin ja suunnittelun rahoittamiseen, ja toimintakuluja (OpEx) tuetaan kansallisilla tai alueellisilla julkisilla tuilla	Yksi lyhyt tai toistuva julkisten tukien tapauksessa				Kaikki, mukaan lukien fyysiset infrastruktuurit ja IT-ratkaisut
Yksityisen sektorin investoinnit	Avustus myönnetty ajoneuvojen hankintaan tai julkisten alueiden kunnostukseen	Yksi laukaus				Kaikki, mukaan lukien fyysiset infrastruktuurit ja IT-ratkaisut
Kaupalliset sponsorit	Autoteollisuusyrityksiltä, teknologiayrityksiltä, energia- ja palveluyrityksiltä jne. mobilisoidut resurssit	Kertaluonteinen pääomakustannuksiin tai toistuva				Omaisuus (mukaan lukien ajoneuvot ja IT-alustat)
Muu julkinen tuki	Resursseja hankitaan muilta julkisilta yhdistykseltä (esim. joukkoliikenne viranomaisilta, aluekehitys virastoilta, ympäristövirastoilta jne.)	Kertaluonteinen tai toistuva julkisten tukien tapauksessa				Kaikki, mukaan lukien fyysiset infrastruktuurit ja IT-ratkaisut
Vapaaehtoisten panos	Vapaaehtoiset osallistuivat palvelun joidenkin operatiivisten näkökohtien hoitamiseen	Usein				(yleensä) Liikennepalveluiden toiminta
Käyttäjämaksut	Matkustajat maksavat palvelun käytöstä maksun	Tietyllä taajuudella. Määrä vaihtelee				Liikennepalvelujen toiminta

Kuva 20 Rahoituslähteiden hyödyntäminen Rethymnossa, Kreikassa

Käytännöstä oppiminen: Rahoituslähteiden hyödyntäminen Rethymnonissa, Kreikassa

Kreikan ensimmäinen telakoimaton sähköpyöräjärjestelmä lanseerattiin Rethymnonissa, korvaten riittämättömän edeltäjäjärjestelmän. Järjestelmän tavoitteena on edistää siirtymistä kestäviin liikennemuotoihin. Toteutus mahdollistettiin tehokkaalla julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöllä, jota tuki Kreikan kumppanuussopimuksen 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) alueellisen toimintalojelman "Kreeta" kautta saatu EU-rahoitus, jota EAKR on osarahoittanut.

Eurooppalainen rahoitus auttoi käynnistämään pyöräilyhankkeen alueella. Kun nämä varat oli käytetty loppuun, kävi kuitenkin selväksi, että pelkästään yksityisten toimijoiden varaan jättäminen palvelun jatkamiselle ei ollut kannattavaa. Tämä yhteiskäyttöinen sähköpyöräjärjestelmä kuitenkin avasi jaettujen ajoneuvojen potentiaalın alueella. Kunnan sitoutuminen ja jatkuvat ponnistelut jaetun liikkuvuuden edistämiseksi houkuttelivat yksityisiä jaetun liikkuvuuden toimijoita ja johtivat uusiin investointeihin asiaankuuluviin palveluihin.

Esimerkiksi Rethymnoon otettiin käyttöön uusi yksityinen sähköpotkulautojen yhteiskäyttöjärjestelmä heinäkuussa 2019. Myöhemmin vuonna 2024 asennettiin upouusi pyöränjakojärjestelmä (44 sähköpyörää/6 telakointiasemaa) toisen eurooppalaisen rahoituksen tuella Kreikan kumppanuus sopimuksesta 2014–2020 (ESPA) alakohtaisen toimenpideohjelman "Liikenneinfrastruktuuri, ympäristö ja kestävä kehitys" puitteissa ja koheesiorahastosta osarahoitettuna¹³.

Tämä uusi rahoitusvirta mahdollisti aloitteen hyödyntää alueen kasvavaa pyöräilypotentiaalia ja varmistaa sen jatkuvan menestyksen. Rethymnon kunta yrittää löytää keinon, jolla entinen järjestelmä (telakoimaton) voitaisiin sisällyttää uuteen.

Tämä tapaustutkimus on erityisen merkityksellinen, koska se korostaa useiden rahoituslähteiden käytön tärkeyttä pitkän aikavälin taloudellisen kestävyuden varmistamiseksi.



Kuvat : Rethymnon kunta

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

Kuva 21 Maaseudun sähköautojen yhteiskäyttöjärjestelmän ylläpitäminen: FLUGS-malli Itä-Tirolissa

Oppimista käytännöstä: Flugs e-auton jakaminen

Flugs 14 on Itä-Tirolin alueella, Itävallassa toimiva sähköautojen yhteiskäyttöjärjestelmä, joka perustuu asemille. Flugs-järjestelmän päätavoitteena on vähentää yksityisautoilla tehtyjen matkojen määrää yksilöiden ja perheiden keskuudessa ja tarjota vaihtoehtoinen ratkaisu 1s, 2stai 3sauton omistamiselle.

Palvelu on käynnistetty vuonna 2015, ja sitä hallinnoi Regionalenergie Osttirol, joka tarjoaa FLUGS eCarsharing -palvelua ja hoitaa ylläpitotoimet, paikan päällä

tapahtuvan tuen, käsittelyn, laskutuksen, arvioinnit,

suhdetoiminnan, markkinoinnin ja muut sisäiset resurssit. Tällä hetkellä Regionalenergie Osttirol ylläpitää palvelua pääasiassa kaupallisista syistä (eli ollakseen läsnä alueella energiatoimittajana) eikä niinkään itse autojen yhteiskäyttöliiketoiminnan vuoksi. Vaikeus löytää ja aktiivisesti sitouttaa autojen yhteiskäyttöpalvelun tarjoaja johtuu maaseutualueiden vähäisestä kysynnästä, joka estää yksityisiä toimijoita rakentamasta vahvaa liiketoimintatapausta investoinneille.

FLUGS eCarsharing on osittain ulkoistettu (varausalusta ja telemetria). Ainoa sponsori on Itä-Tirolin aluehallinto (RMO), aluekehitysvirasto, jolla on osaamista kestävästä liikkuvuuden projekteissa, aloitteissa ja strategioissa. RMO hoitaa mainos- ja tiedotustoimintaa. Tulot kattavat vain osittain kaluston kiinteät kustannukset.



Kuvat: Flugs e-car sharing Itä-Tirolissa, Itävallassa © E. Bachmann

Vaihe 6: Minkä suuruista rahoitusta tarvitset/haet?

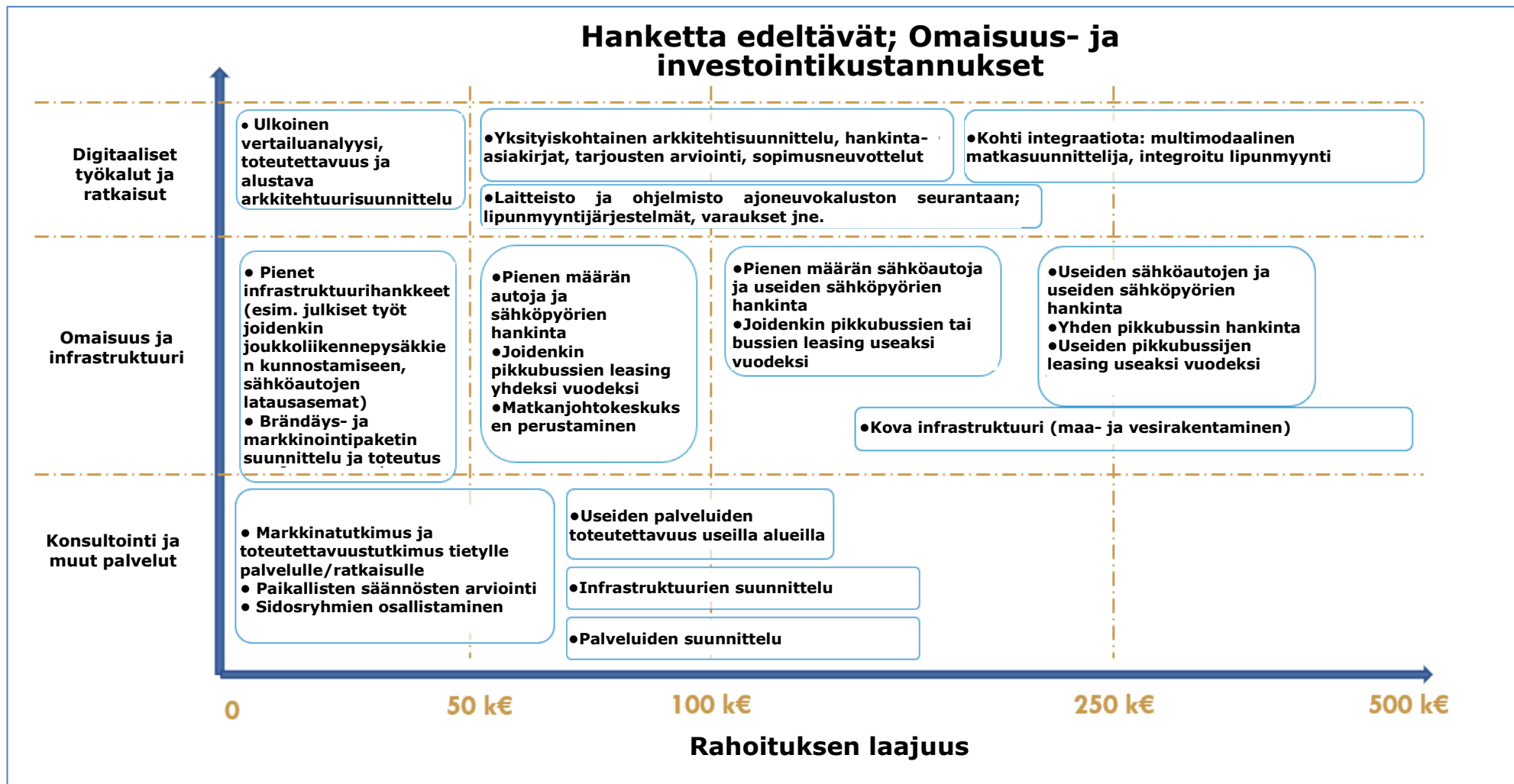
Maaseudun liikkumISRatkaisut vaativat strategisen lähestymistavan rahoitukseen, sillä tarvittavan investoinnin suuruus vaihtelee merkittävästi projektin laajuuden ja luonteen mukaan. Tämä luku tarjoaa ohjeita projektin rahoitustarpeiden arviointiin ja valmisteluun, tarjoten näkemyksiä tyypillisistä kustannus kategorioista, vertailuarvoista ja toiminnallisista näkökohdista.

Rahoituksen laajuuden ymmärtäminen edellyttää erottelua hanketta edeltävien investointien, jotka luovat perustan aloitteelle, ja toimintakustannusten välillä, jotka varmistavat sen jatkuvan elinkelpoisuuden. Jokaisella kehitysvaiheella – toteutettavuus tutkimuksista toteutukseen ja päivittäiseen toimintaan – on omat rahoitus vaatimuksensa. Kuvissa 14 ja 15 esittelemme keskeiset alueet, joilla rahoitusta tarvitaan, sekä arvioidut kustannusalueet yleisille toiminnoille ja palveluille. Tarvittavan rahoituksen todellinen laajuus riippuu kuitenkin useista tekijöistä, kuten suunnitellun palvelun tyypistä, maantieteellisestä ja demografisesta kontekstista sekä käytettävissä olevista resursseista.

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

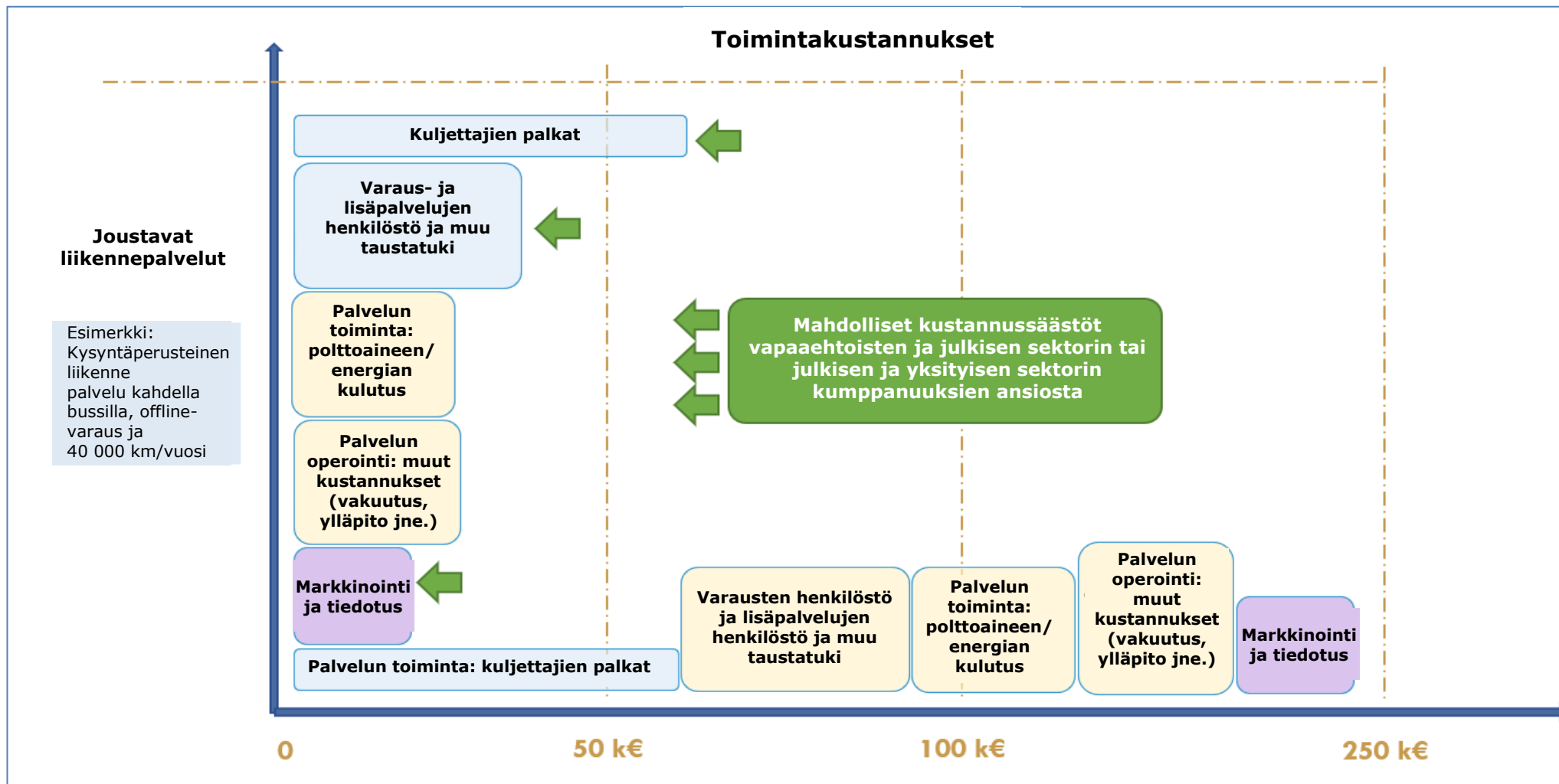
Kuva 22 Rahoitustarve hanketta edeltävälle ja investointikustannuksille

Lähde: SMARTA-NET



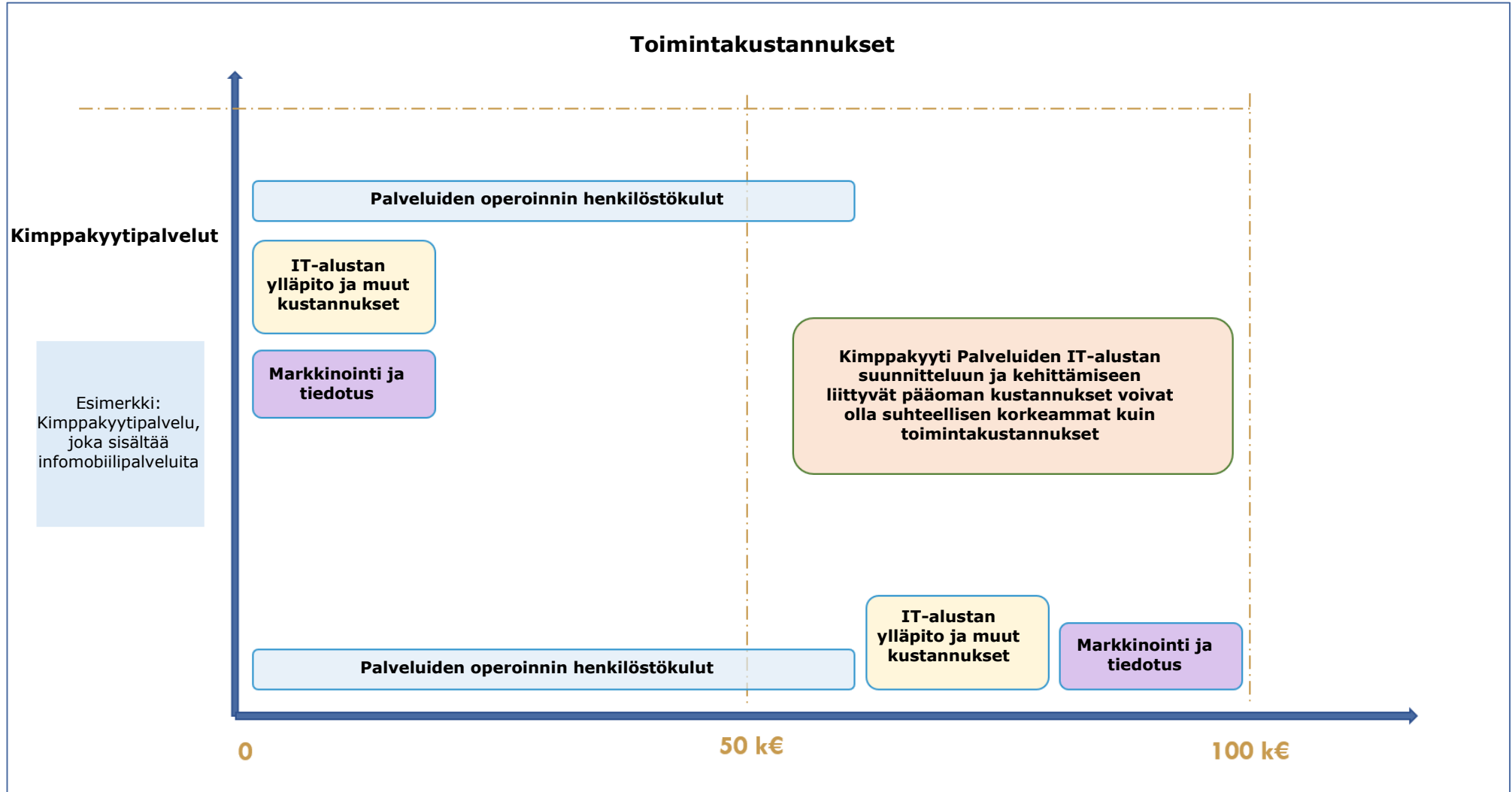
Kuva 23 Joustavien liikennepalveluiden toiminta kustannuksiin tarvittava rahoitus

Lähde: SMARTA-NET



Kuva 24 Kimppakyyti Palveluiden toiminta kustannuksiin tarvittava rahoitus

Lähde: SMARTA-NET

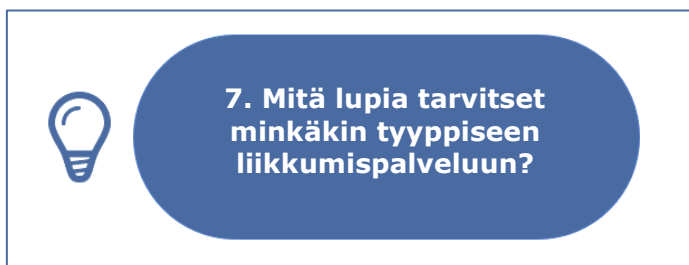


7. NAVIGOINTI ERITTÄIN SÄÄNNELLYILLÄ MARKKINOILLA

Maaseudun liikkumispalvelut toimivat usein monimutkaisessa sääntelykehyksessä, joka vaatii huolellista navigointia. Tarvittavien lupien tunnistaminen ehdotettujen palveluiden toteuttamiseksi on ratkaiseva askel lakisääteisten ja toiminnallisten vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi. Tämä sisältää paikallisten, alueellisten ja kansallisten sääntelymaisemien ymmärtämisen viivästysten tai esteiden välttämiseksi projektin toteutusvaiheessa.

Kuva 25 Projektin keskeisten elementtien määrittely – Vaihe 7

Lähde: SMARTA-NET



SMARTA Insight Papers¹⁵ julkaisuissa esitetyt kansalliset puitteet Euroopan maissa velvoittavat paikallishallinnot ja viranomaiset (mukaan lukien kunnat, maakunnat ja alueet) järjestämään liikkumispalveluita.

Liikkumispalveluiden järjestäminen ja tarjoaminen on toteutettava yksittäistä yhteisöä korkeammalla tasolla, tahon toimesta, jolla on resursseja ja vakautta varmistaa pitkäaikaiset palvelut. Maaseutualueet tarvitsevat yhteyksiä muihin paikkoihin, mitä yksittäiset yhteisöt eivät voi saavuttaa toimimalla ad hoc -periaatteella. Vaikka yhteisö voi paikallisesti järjestää kimpakyytejä, sähköpyöriä tai vapaaehtoista kyytien tarjoamista paikallisiin tarkoituksiin, ne eivät voi tarjota koko yhteisön tarvitsemää liikkuvuutta. Tämä edellyttää korkeampaa suunnittelu- ja organisointitasoa, vaikka osa toimitetaan paikallisella tasolla.

Kukin maaseudun liikkumispalvelu tyyppi vaatiiko erilaisen yhdistelmän lupia, vakuutuksia, kaupallisia sopimuksia ja turvallisuussertifikaatteja. Tarvittavat luvat riippuvat palvelutyypistä, laajuudesta ja paikallisista määräyksistä. Noudattamalla näitä lupia liikkuvuuspalvelujen tarjoajat voivat varmistaa, että niiden palvelut ovat turvallisia, laillisia ja hyvin integroituja muihin alueellisiin liikennepalveluihin. Alla on lyhyt yhteenveto tärkeimmistä eri liikkuvuuspalvelu tyypeille vaadittavista luvista.

- **Lupa tai elinkeinotoiminta lupa**

Ennen liikkuvuuspalvelujen tarjoamista kaikkien palveluntarjoajien on hankittava tarvittavat luvat tai elinkeinotoimintaluvat paikallisilta, alueellisilta tai kansallisilta viranomaisilta. Nämä luvat varmistavat, että palvelu noudattaa paikallisia liikennelakeja ja -määräyksiä. Tarkka lupa voi vaihdella palvelutyyppin mukaan:

¹⁵Lisätietoja on osoitteessa: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Kysyntäjoustava liikenne (DRT): Tarvitaan lupa toimia julkisen liikenteen tarjoajana, jota usein sääntelevät liikenneviranomaiset.
- Auton ja polkupyörän jakaminen: Ajoneuvojen ja polkupyörien vuokrausliiketoimintaa varten on hankittava luvat, erityisesti alueilla/maissa, joissa liikennesuunnittelua säännellään tiukasti.
- Kimppakyydit ja jaetut taksit: Joissakin maissa saatetaan vaatia erityinen lupa kimppakyyteille tai yhteiskuljetuksille sekä julkisen liikenteen viranomaisten hyväksyntä, jos se toimii yhteistyössä olemassa olevien palvelujen kanssa.

- **Ajoneuvo- ja kuljettaja vakuutus**

Kaikilla liikkuvuuspalveluilla on oltava kattava ajoneuvovakuutus, joka kattaa sekä ajoneuvon että sen matkustajat. Esimerkiksi:

- Auton jakaminen: Vakuutus, joka kattaa jaetun ajoneuvon vahinkojen, onnettomuuksien, varkauksien ja kuljettajan ja matkustajien vastuusta, on välttämätön.
- Polkupyörän jakaminen: Vakuutukset voivat kattaa vastuun onnettomuuksien varalta, erityisesti vilkkaasti liikennöidyillä alueilla tai maaseututeillä.
- Jaetut taksi- ja DRT-palvelut: Kaupallinen vakuutus, joka kattaa kaikki taksi- tai DRT-palvelun toimintaan liittyvät riskit, mukaan lukien ammattikuljettajien vakuutus, on pakollinen.

Joillakin lainkäyttöalueilla vaaditaan myös vakuutus kuljetettaville matkustajille ja tavaroille. On tärkeää, että kuljettajilla, erityisesti DRT- tai jaettujen taksipalvelujen kuljettajilla, on ajokortit, jotka saattavat vaatia viranomaisten lisätarkastuksia tai hyväksyntää.

- **Kaupalliset sopimukset**

Infrastruktuurista riippuvaisille palveluille, kuten polkupyöränjako- tai DRT-palveluille, saatetaan tarvita kaupallisia sopimuksia paikallisten viranomaisten tai yksityisten toimijoiden kanssa. Nämä sopimukset voivat koskea: i) julkisen infrastruktuurin käyttöä: sopimuksia paikallisten viranomaisten kanssa pysäköintipaikkojen, tieyhteyksien ja pyörätelineiden käytöstä; ii) kumppanuuksia julkisen liikenteen toimijoiden kanssa: DRT- ja jaettujen taksipalvelujen osalta sopimukset alueellisten liikenneviranomaisten kanssa integroidusta lipunmyynnistä tai täydentävistä palveluista ovat usein tarpeen; iii) yksityisen sektorin yhteistyötä: autonjakoyritykset saattavat tarvita sopimuksia ajoneuvojen leasing-yritysten tai huoltopalvelujen tarjoajien kanssa varmistaakseen kalustonsa toimintakyvyn.

- **Turvallisuussertifikaatit ja standardien noudattaminen**

Kunkin palvelutyyppin on noudatettava tiukkoja turvallisuusstandardeja, erityisesti henkilöliikenteessä. Tärkeimpiä turvallisuuteen liittyviä lupia ja sertifikaatteja ovat:

- Kuljettajien turvallisuusstandardit: DRT- tai jaettuja taksipalveluja tarjoavien kuljettajien on täytettävä tietyt pätevyysvaatimukset, mukaan lukien taustatarkastukset, kuljettajien turvallisuuskoulutus ja tieliikennelakien noudattaminen.
- Ajoneuvojen turvallisuussertifiointi: Ajoneuvojen on läpäistävä säännölliset turvatarkastukset varmistaakseen, että ne täyttävät vaaditut toimintastandardit. Tämä sisältää ajoneuvojen huoltotarkastukset, erityisesti DRT- ja jaettujen taksipalvelujen osalta, joissa ajokelpoisuus on kriittistä.
- Polkupyörien ja sähköpyörien turvallisuus: Polkupyöränjakopalveluissa on tärkeää varmistaa, että pyörissä on turvavarusteet, kuten valot, lukot ja säännölliset huoltotarkastukset.

Alueesta riippuen liikkuvuuspalvelujen tarjoajien on ehkä noudatettava ympäristösäännöksiä, joiden tarkoituksena on vähentää päästöjä. Tällä on kuitenkin merkittäviä vaikutuksia kaupunkiliikenteeseen, ei maaseutualueilla. Esimerkiksi joissakin kaupungeissa autonjakopalveluilta saatetaan vaatia vähäpäästöisten tai nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöä. Tämä voi sisältää myös tukia tai kannustimia sähköajoneuvojen käyttöön.

Kaiken kaikkiaan meidän tulisi myös ottaa huomioon vastuukysymykset. Yhteisöt ja kansalaisjärjestöt voivat joutua henkilökohtaisesti vastuuseen, jos asiat menevät pieleen tai tapahtuu onnettomuus jne. He ovat paremmin suojattuja, jos he voivat tehdä yhteistyötä laitoksen tai kaupallisen yksikön kanssa, joka on paremmin asemoitu hallitsemaan vastuuta.

Kuva 26 Kysyntäjoustava liikenne Médio Tejossa, Portugalissa

Oppimista käytännöstä: Kysyntäjoukkoinen liikenne Médio Tejossa, Portugalissa

Médio Tejon alue on NUTS3-alalaji Keski-Portugalissa, osa NUTS2:n keskialuetta. Se kattaa kuusi pientä kaupunkia: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento ja Fátima, joiden väkiluku vaihtelee 20.000:sta 45.000:een asukkaaseen. Alueen tilauspohjaiset joukkoliikennepalvelut rahoittaa paikallisviranomaisten yhteenliittymä 'CIM Médio Tejo', joka hallinnoi julkista liikennettä sopimusperusteisten taksien ja pikkubussien avulla.

Keskity sääntelykehykseen

- Portugalin kansallisen lain (RJSPTP) mukaan toimivaltaiset viranomaiset DRT-palveluiden toteuttamisessa ja koordinoinnissa ovat liikenneviranomaiset (kunnat tai kuntayhtymät). Liikenneviranomaiset voivat toteuttaa DRT-palveluita omilla keinoillaan, esimerkiksi kunnallisten tai kuntien välisten palveluiden kautta tai sopimuksilla paikallisten yritysten (liikennöitsijät tai taksit) kanssa sokerimmin voimassa olevaa lainsäädäntöä.
- Liikenteenharjoittajien, jotka aikovat tarjota DRT-palveluita nykyisten henkilöliikennepalveluidensa lisäksi, on ilmoitettava tästä Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. :lle (IMT, I. P.), joka on kansallinen viranomainen, joka valvoo julkisen liikenteen toimintaa. Tämä tehdään yksinkertaisella ennakoilmoituksella IMT:lle, I. P. :lle, joka voidaan tehdä millä tahansa laissa säädetyllä tavalla, nimittäin sähköpostitse IMT:n, I. P. :n verkkosivustolla ilmoitettuun osoitteeseen.
- Mikäli palvelu on ulkoistettu yksityiselle liikennöitsijälle tai taksityhtiölle, on tehtävä taloudellinen ja kannattavuusselvitys julkisen tuen tarpeen arvioimiseksi. Ennen julkisen hankintasopimuksen käynnistämistä kansallinen liikenneviranomainen (AMT), joka vastaa taloudellisesta ja rahoitussellisesta valvonnasta, valvoo teknisiä ja hallinnollisia eritelmiä.
- Jos sopimuksen arvo ylittää tietyn summan, on Tilintarkastustuomioistuinta (Tribunal de Contas) kuultava.
- Uudet julkiset henkilöliikennepalvelut, mukaan lukien ennalta määritellyillä reiteillä toimivat DRT-palvelut, on myös rekisteröitävä pakollisesti IMT, I. P. :n hallinnoimaan kansalliseen tietojärjestelmään.



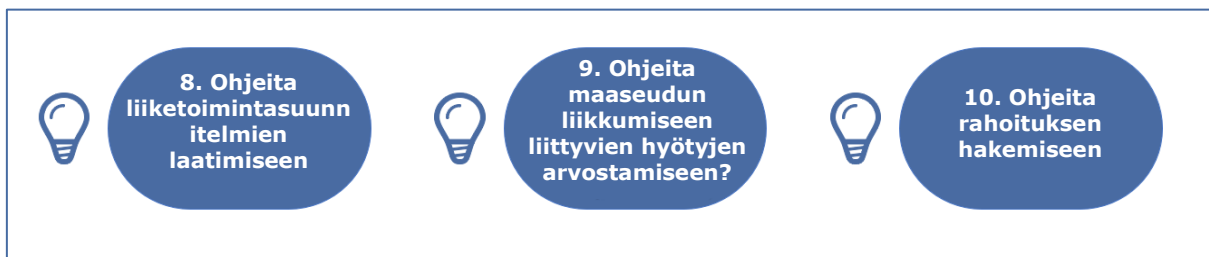
Lähde: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. EHDOTUSTEN ÄÄNENVUORO

Hyvin suunnitellun projektin muuttaminen vakuuttavaksi rahoitushakemukseksi vaatii strategista valmistelua ja esittelyä. Vankan liiketoimintasuunnitelman laatiminen osoittaa projektin taloudellisen ja toiminnallisen toteuttamiskelpoisuuden. Sen hyötyjen rahaksi muuttaminen korostaa sen laajempaa arvoa eri sidosryhmille, kuten päästöjen vähentämistä, saavutettavuuden parantamista tai talouskasvua ja maaseudun kehittämistä. Ohjeet rahoituksen hakemiseen tehokkaasti ovat viimeinen askel vakuuttavan ehdotuksen toimittamisessa, joka vetoaa rahoittajiin ja lisää tuen saamisen todennäköisyyttä.

Kuva 27 Hankkeen avainelementtien määrittely – Vaiheet 8-10

Lähde: SMARTA-NET



Vaihe 8: Ohjeita liiketoimintasuunnitelmien laatimiseen

Liiketoimintasuunnitelma on virallinen kirjallinen asiakirja, joka sisältää yrityksen tavoitteet, menetelmät näiden tavoitteiden saavuttamiseksi ja aikataulun tavoitteiden saavuttamiseksi. Se kuvaa myös liiketoiminnan luonteen, taustatietoja organisaatiosta, organisaation taloudelliset ennusteet ja strategiat, joita se aikoo toteuttaa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kokonaisuudessaan tämä asiakirja toimii tiekarttana (suunnitelmana), joka antaa suunnan liiketoiminnalle¹⁶.

Tämä vaihe ei pyri tarjoamaan kattavaa ohjeistusta näin monitahoiseen asiaan. Sen sijaan se tiivistää keskeiset näkökohdat, jotka on otettava huomioon liiketoimintasuunnitelmia laadittaessa, ja raportoi asiaankuuluvista tietolähteistä tiedon syventämiseksi ja inspiraation saamiseksi muista kokemuksista Euroopassa.

Jaetun liikkumISRatkaisun liiketoimintasuunnitelman ja -mallin määrittely maaseudulla on monimutkainen prosessi, johon liittyy useita tekijöitä. Keskeisiä näkökohtia ovat tarjotun palvelun tyyppi, kohdemarkkinoiden erityiset liikkumistarpeet ja palvelun operatiivinen rakenne. Lisäksi organisaatioon liittyvät kysymykset ja lakien ja asetusten noudattaminen ovat ratkaisevan tärkeitä sen varmistamiseksi, että ratkaisu on elinkelpoinen ja kestävä. Jokainen näistä elementeistä on käsiteltävä huolellisesti, jotta voidaan luoda tehokas ja toimiva maaseudun liikkumispalvelu.

Useimmissa tapauksissa maaseudun jaetuille liikkumISRatkaisuille ei ole kannattavaa liiketoimintamallia. Tämä johtuu suurelta osin haasteista, joita operaattorit kohtaavat jaetun liikkumisen liiketoiminnan harjoittamisessa, pääasiassa pienten tai olemattomien voittomarginaalien vuoksi – riittävän tuoton ansaitseminen jakamispalveluista on vaikeaa. Maaseudulla alhainen asukastiheys johtaa siihen, että käyttäjien tulot eivät riitä kattamaan toimintakuluja. Tämän seurauksena paikalliset osuuskunnat, joilla ei ole kaupallisia tavoitteita, ovat yleisempiä, ja julkiset viranomaiset, kuten kunnat,

¹⁶Liiketoimintasuunnitelman määrittely - Yrittäjä pienyritysten tietosanakirja, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

liikenneviranomaiset ja julkisen sektorin toimijat, ovat paremmassa asemassa aloittamaan tai järjestämään jaettuja liikkumispalveluita.

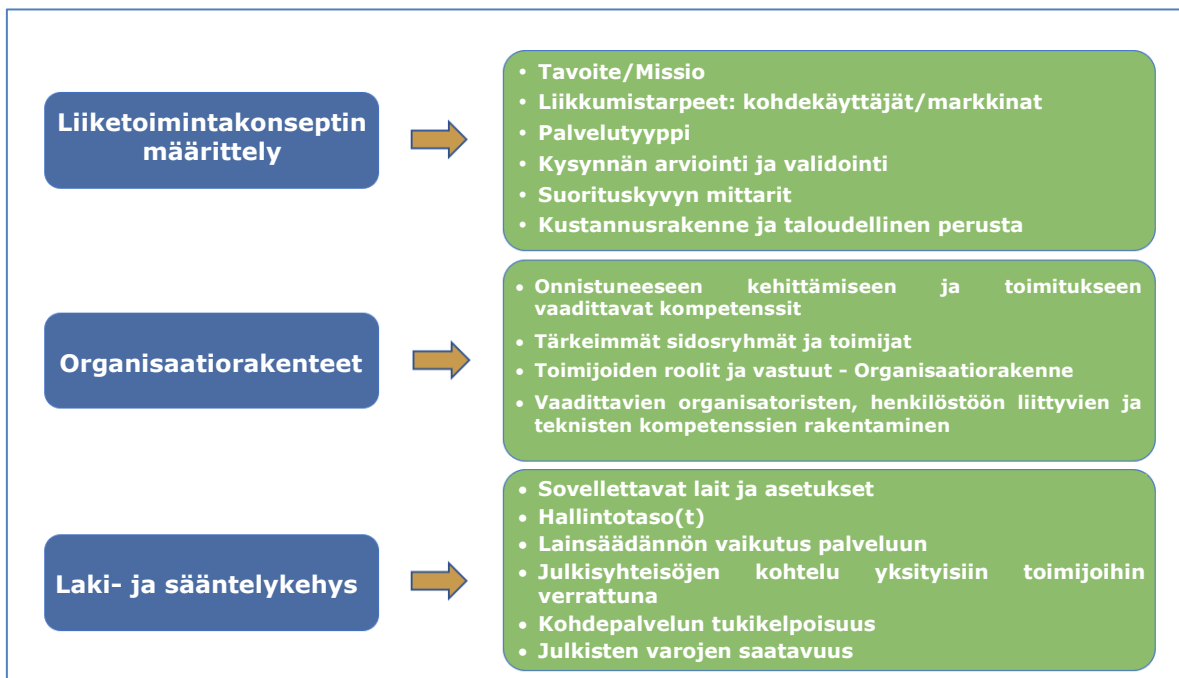
On tärkeää huomata, että palvelu ei ole kannattava, kun kaikki kustannukset otetaan huomioon. Jotkin yksittäiset elementit voivat kuitenkin olla kannattavia niille, jotka tarjoavat tietyn palvelun tai infrastruktuurin. Esimerkiksi IT-järjestelmän tarjoajalle tai yritykselle, joka huoltaa ajoneuvoja, maksettaisiin kaupallinen hinta.

Siten samassa hankkeessa voi olla useita liiketoimintatapauksia. Jonkun on tehtävä kokonaisvaltainen liiketoimintatapausta ja perusteltava mahdollinen tukirahoitus, mikä voi edellyttää sosioekonomista liiketoimintatapausta. Muiden, kuten liikenneoperaattoreiden, ITS-palveluntarjoajien jne., on tehtävä voittoon suuntautunut liiketoimintatapausta tai vakuuttava sisäinen tapaus tappiollisen/voittoa tuottamattoman osallistumisen hyväksymiseksi tulevaisuuden takaisinmaksun odotuksessa.

Maaseudun liikkumispalvelun liiketoimintamallin suunnittelu voidaan jakaa kolmeen keskeiseen tehtävään:(i) Liiketoimintakonseptin määrittely,(ii) Organisaatorakenteen arviointi ja(iii) Lakien ja asetusten tarkastelu. Jokainen näistä tehtävistä sisältää sarjan vaiheita, jotka on suoritettava ennen ratkaisun toteuttamista. Aluksi tunnista ne erityiset liikkumistarpeet, joihin pyrit vastaamaan, ja arvioi, täyttävätkö nykyiset liikennepalvelut nämä tarpeet. Tämän analyysin perusteella valitse palvelumalli, joka parhaiten vastaa näihin tarpeisiin, arvioi kysyntää markkinatutkimuksen tai aiempien kyselyjen avulla ja laadi alustava kustannusrakenne ja rahoitussuunnitelma. Seuraavaksi ota mukaan asiaankuuluvat sidosryhmät, määrittele roolit ja vastuut ja hahmottele organisaatorakennetta. Samanaikaisesti tarkista sääntely- ja lainsäädäntövaatimukset, tarkista tukikelpoisuus ja tutki julkisen rahoituksen mahdollisuuksia.

Kuva 28 Tehtävät maaseudun liikkumispalvelun liiketoimintasuunnitelman laatimiseksi

Lähde: SMARTA-NET



Oppimista käytännöstä: CONNECT-hanke

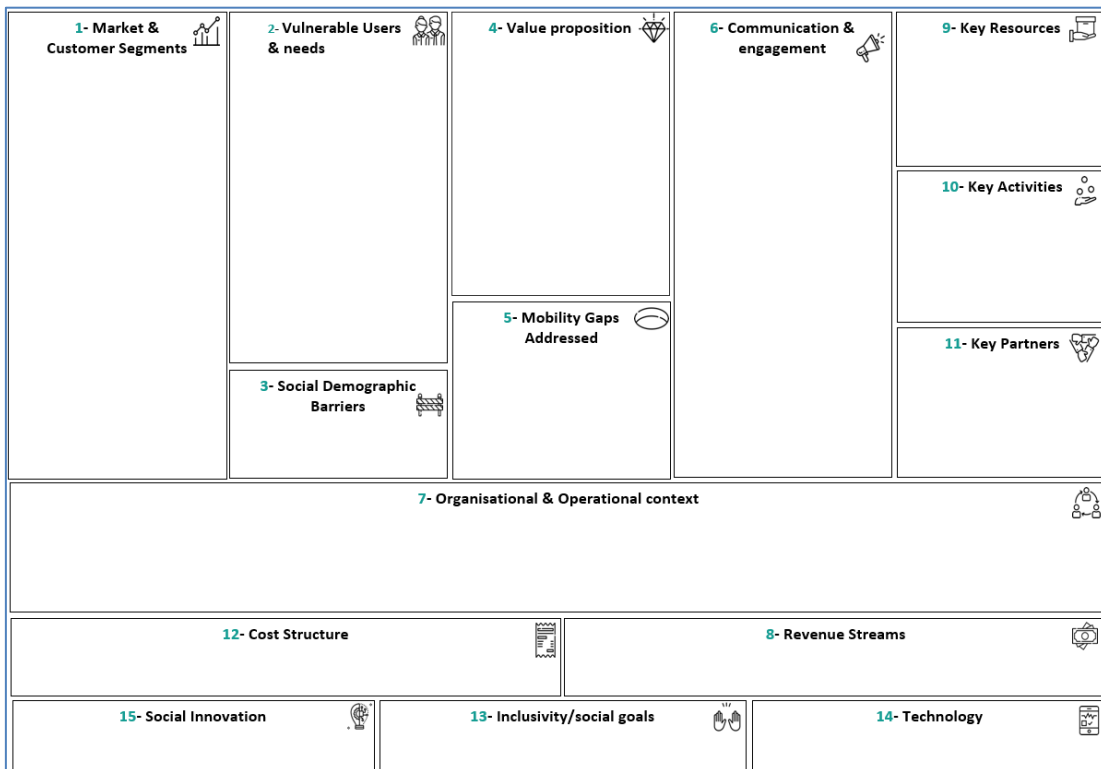
CONNECT-projekti rahoitettiin Euroopan komission kuudennessa puiteohjelmassa, Tutkimuksen pääosaston kautta. Sen keskeisenä tavoitteena oli koota yhteen tietoa ja kokemusta joustavasta liikenteestä (mukaan lukien kysyntäohjattu liikenne) hyvien käytäntöjen tunnistamiseksi ja liiketoiminnan kehittämismenetelmien parantamiseksi. CONNECT-konsortion muodostivat pääasiassa alan asiantuntijat. Sillä ei ollut demonstraatiokohteita, vaan se tukeutui laajaan valikoimaan tapaustutkimuksia, joita täydennettiin alan kyselyillä. Projektissa tuotettiin kaksi erillistä raporttia, joissa korostettiin keskeisiä suosituksia joustavien liikennepalvelujen (kysyntäohjatun liikenteen ja kimpakyytien kaltaisten) liiketoimintasuunnitelmien kehittämiseksi:

- D10: Innovatiiviset ratkaisut ja testitapaukset liiketoiminnan kehittämisen osalta¹⁷: IT esittelee havaintoja 19 kysynnän mukaan joustavasta liikenteestä (DRT) tehdystä tapaustutkimuksesta (10 Euroopassa, 9 Yhdysvalloissa). Se tarkastelee liiketoimintamalleja, organisaatorakenteita sekä sääntely- ja lainsäädäntökonteksteja korostaen keskeisiä rajoitteita.
- D14: Suositukset liiketoiminnan kehittämiseen: CONNECT-hankkeessa kehitetyn tiedon ja työpajojen kautta saatujen ulkopuolisten näkökulmien perusteella se syntetisoi keskeiset kysymykset liiketoimintamallien, organisatoristen näkökohtien sekä oikeudellisten ja sääntelyllisten puitteiden osalta. Seuraavnie se esittää yleiskatsauksen alan tilanteesta kaikkialla Euroopassa (perustuen sekä D10-tapaustutkimuksiin että lisätutkimukseen) ja päättyy pohdintaan keskeisistä näkökohdista, jotka on otettava huomioon DRT:n liiketoiminnan kehittämisessä.

Edellä mainittujen näkökohtien virtaviivaistamiseksi voi olla hyvä aloittaa yhteiskehittämisen prosessi paikallisten sidosryhmien (mukaan lukien kunnan edustajat, yhteisöryhmät, liikennöitsijät jne.) kanssa täyttämällä tietty Canvas-malli. Esimerkki on esitetty alla.

Kuva 29 Canvas-malli maaseudun liikkumISRatkaisuille.

Lähde: INCLUSION H2020 -hanke¹⁸



¹⁷Nämä CONNECT-raportit ovat saatavilla osoitteessa <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

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

Keskeiset suositukset maaseudun jaettujen liikkumiskäytäntöjen kehittämiseksi on tiivistetty alla.

- *Arvonluonti*: Maaseudun liikkumiskäytäntöjen kehittämistamallien tulisi keskittyä monimuotoisen arvon luomiseen – sekä rahallista että ei-rahallista (esim. sosiaalinen arvo) – eri sidosryhmille. Näitä sidosryhmiä voivat olla rahoittajat, julkinen hallinto, liikennöitsijät, paikalliset yritykset ja kansalaiset. Pelkän kustannusten ja tulojen taloudellisen vertailun sijaan on tärkeää tunnistaa näiden palveluiden laajemmat sosiaaliset ja yhteisölliset hyödyt.
- *Useiden toimijoiden osallistaminen*: Tehokkaiden kehittämistamallien tulisi ottaa huomioon koko liikkumisen sidosryhmien ekosysteemi sen sijaan, että keskityttäisiin yhteen palveluun tai tuotteeseen. Maaseudun saavutettavuuden varmistamiseksi on tärkeää arvioida sekä hyötyjä että haasteita jokaisen mukana olevan toimijan näkökulmasta. Tämä voi sisältää useiden palveluiden tai käyttöjen yhdistämisen kattavan kehittämistamallin luomiseksi, joka vastaa yhteisön monimuotoisiin tarpeisiin.
- *Voittoa tavoittelemattomien organisaatioiden sisällyttäminen*: Vaikka se saattaa tuntua epäloogiselta, voittoa tavoittelemattomien organisaatioiden sisällyttäminen maaseudun liikkumisen kehittämistamallien keskeisiksi toimijoiksi voi olla hyödyllistä. Julkinen rahoitus on usein välttämätöntä näiden palveluiden tukemiseksi maaseudulla, jossa kysyntä on vähäistä. Kehittämistamallien tulisi ottaa huomioon julkisten varojen uudelleenkohdentaminen ja pyrkiä joustavuuteen sääntelyrajoitusten puitteissa toiminnan ylläpitämiseksi.
- *Pitkän aikavälin kestävyys*: Maaseudun liikkumiskäytäntöjen pitkän aikavälin kestävyys varmistamiseksi kehittämistamallien tulisi kannustaa sosiaalisten yrittäjien osallistumista. Näiden toimijoiden integrointi palveluntuotantoon, jos kansalliset määräykset sen sallivat, voi parantaa näiden palveluiden elinkelpoisuutta. Tarvittaessa sääntelyn mukauttamiseen tähtäävä edunvalvonta voi entisestään vahvistaa kehittämistamallin kestävyyttä.

Vaihe 9: Kuinka arvottaa maaseudun liikkumiseen liittyviä hyötyjä

Maaseutu on aktiivinen talousalue, jolla on laaja valikoima maatalous-, teollisuus-, kaivos- ja vapaa-ajan yrityksiä, jotka liittyvät alueen luonnonvaroihin ja yrittäjyys perinteisiin.

Maaseudun liikkumisesta voidaan pitää "mahdollistajana" tai "kertoimena", joka voi mahdollistaa tai parantaa tuloksia ja lisätä arvoa muille investoinneille¹⁹. Monissa tapauksissa liikkumiskäytäntö on arvoa lisäävä osa muille taloudellisille, sosiaalisille, matkailuun tai ympäristöön liittyville hankkeille ja politiikoille.

Maaseudun liikkumisen rahoitustoimien liikenteeseen liittyviä tuloksia ovat muun muassa:

- Ajettujen ajoneuvokilometrien (VKT) vähentäminen;
- Polttoaineenkulutuksen ja CO₂-päästöjen vähentäminen;
- Vähemmän liikennettä, vähemmän saasteita, vähemmän melua, vähemmän onnettomuuksia;

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Kestävän jaetun liikkumisen ja julkisen liikenteen toimintapolitiittiset suositukset Euroopan maaseutualueilla", SMARTA-projektin julkaisu.

- Paikallisista teistä tulee turvallisempia kävelyille ja pyöräilylle;
- Infrastruktuurimenoja tarvitaan vähemmän;
- Yritysten ja palveluiden asiakaskunnan ylläpitäminen tai kasvattaminen.

Maaseudun liikkumispalvelut on ensisijaisesti tarkoitettu sosiaalisten hyötyjen tuottamiseen alueilla, joilla on sosiaalisen syrjäytymisen tai eriarvoisuuden riski. Palveluja kuitenkin usein kritisoidaan niiden korkeista kustannuksista, vaikka ne täyttäisivätkin sosiaalisen tehtävänsä.

Joitakin maaseudun liikennepalvelujen parantamisen etuja on lueteltu kuvassa 30 ja luokiteltu tiettyjen luokkien (saavutettavuus, kätevyys jne.) mukaan. On tärkeää ymmärtää, miten nämä edut voivat vaikuttaa liikkumiskäytön käyttöönottoon/kehittämiseen.

Kuva 30 Maaseudun liikkumiseen liittyvät sosiaaliset hyödyt

Lähde: SMARTA-NET



Kuva 31 Vihreät rautatiet Valmierassa, Latviassa

Oppimista käytännöstä: Vihreät rautatiet Valmierassa, Latviassa

Vihreät rautatiet -hanke Valmierassa, Latviassa, elvyttää käytöstä poistettuja rautatielinjoja 32 kilometrin pituiseksi vaellus- ja pyöräilyreitistöksi Vidzemen alueella. Tämä hanke, joka on osa laajempaa 750 kilometrin hanketta Etelä-Virossa ja Latviassa, pyrkii parantamaan paikallista liikkumista ja edistämään kestävä matkailua. Keskeisiä toimia ovat esteiden poistaminen, puisiltojen asentaminen ja virkistysalueiden luominen levähdyspenkkeineen. Vihreät rautatiet -hanke on yhteistyöhön perustuva rajat ylittävä hanke, jota johtaa Vidzemen matkailuyhdistys yhteistyössä 25 paikallishallinnon kanssa Vidzemen alueelta Latviasta ja Etelä-Virossa, Latvian vihreiden teiden yhdistyksen tuella. Paikallisviranomaisten ja kansalaisjärjestöjen tukemana tämä hanke kunnioittaa alueen historiallista rautatiemerkitystä samalla, kun se edistää yhteisön osallistumista ja talouskasvua lisääntyneiden matkailumahdollisuuksien ja terveellisempien elämäntapojen kautta.

Tällä paikallisella älykkään liikkumisen ratkaisulla katetulla 32 kilometrin raideosuudella (osa Valmiera-Kocēni-Ainaži-reittiä) rakennettiin uudelleen seitsemän siltaa pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallista kulkua varten. Investointikustannukset olivat arviolta 47.000 euroa, mikä oli noin 4 % projektin kokonaiskustannuksista, jotka olivat 1.174.938 euroa. Pääasiallinen

rahoituslähde oli Interreg Viro-Latvia Euroopan aluekehitysrahasto, josta saatiin 40.000 euroa, ja muut kumppanit rahoittivat 7.000 eurolla.

"Vihreät rautatiet" -hanke **parantaa elämänlaatua** kohdealueilla parantamalla liikkumista ja luomalla uusia mahdollisuuksia asukkaille. Aloite edistää terveellisempiä ja onnellisempia yhteisöjä lisäämällä ulkoilumahdollisuuksia. Paikalliset huomaavat nopeasti, että nämä entistetyt reitit tarjoavat erinomaiset mahdollisuudet kävelyyn, pyöräilyyn ja jopa hiihtoon talvikuukausina.



Hanke vauhdittaa myös talouskasvua. Maisemareittien houkuttelemien

turistien virran myötä paikalliset yritykset alkavat kehittää uusia tuotteita ja palveluita, mukaan lukien majoitus- ja ruokailumahdollisuudet. Tämä matkailun kasvu tuo alueelle lisää taloudellista elinvoimaa, luo työpaikkoja ja stimuloi paikallista taloutta.

Tekijät: J. Sijats, S. Lawrence

Lisäksi verkosto yhdistää Vidzemen alueen Etelä-Viroon, **laajentaen liikkumismahdollisuuksia** sekä asukkaille että vierailijoille. Parannettu saavutettavuus mahdollistaa ihmisten tutustua laajemmalle alueelle, edistäen yhteisöllisyyttä ja vuorovaikutusta. Kaiken kaikkiaan Vihreät rautatiet -hanke asettaa liikkumisen keskeiseksi mahdollistajaksi laajempien taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa, muuttaen alueen kukoistavaksi ulkoilun ja matkailun keskuksiksi ympäri vuoden.

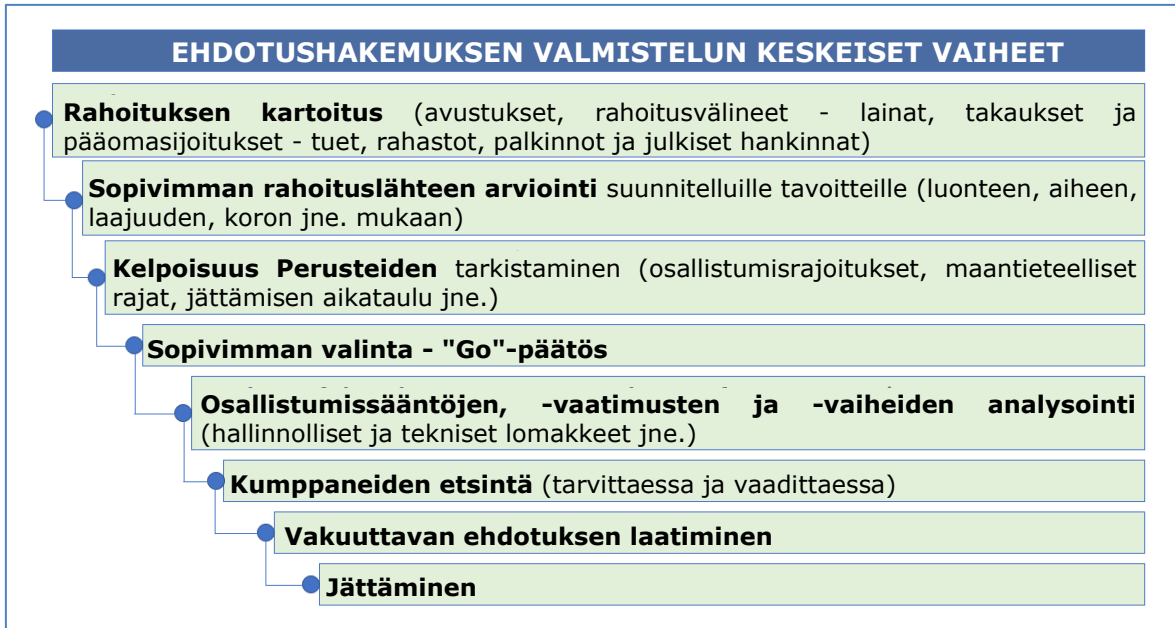
Vaihe 10: Ohjeet rahoituksen hakemiseen

Maaseudun liikkumISRatkaisun rahoituksen turvaaminen edellyttää hyvin jäsenNELTYÄ lähestymistapaa EU:n, kansallisten tai alueellisten rahoitusohjelmien monimutkaisuudessa navigoimiseen. Tässä vaiheessa esitetään onnistuneen ehdotuksen valmistelun keskeiset tehtävät sopivimpien rahoitusmahdollisuuksien tunnistamisesta vakuuttavan hakemuksen jättämiseen.

Järjestelmällisesti arvioimalla rahoituslähteitä, varmistamalla kelpoisuuden ja yhdenmukaistamalla tavoitteet ohjelmavaatimusten kanssa hakijat voivat varmistaa, että heidän ehdotuksensa erottuvat joukosta. Olipa kyse sitten avamuksista, rahoitusvälineistä tai julkisista hankinnoista, seuraavien vaiheiden noudattaminen parantaa mahdollisuuksia saavuttaa rahoitus maaseudun tarpeisiin räätälöidyille innovatiivisille liikkumISRatkaisuille.

Kuva 32 Ehdotushakemuksen valmistelun keskeiset vaiheet

Lähde: SMARTA-NET



Kuva 33 Esimerkki: EU:n rahoitusohjelmien kirjo navigointi

Oppimista käytännöstä: EU:n rahoitusohjelmien kirjon hahmottaminen

Maaseudun työkalupakkion kattava opas EU:n rahoitus- ja tukimahdollisuuksiin maaseutualueilla Euroopan unionissa. Sen tarkoituksena on auttaa paikallisviranomaisia, laitoksia ja sidosryhmiä, yrityksiä ja yksityishenkilöitä tunnistamaan ja hyödyntämään olemassa olevia EU:n rahastoja, ohjelmia ja muita rahoitus- ja tukialoitteita sekä edistää maaseutualueiden kehitystä.



Rural toolkit

Käyttäjät voivat löytää sopivimmat EU-rahoitusmahdollisuudet tukeakseen tiettyjä hankkeitaan ja aloitteitaan. Se tarjoaa kattavaa tietoa avustuksista, tuista ja ohjelmista, jotka mahdollistavat maaseutualueiden ja -yhteisöjen kehittämisen ja elvyttämisen.

Työkalupakki on saatavilla osoitteessa: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=fi>

Muita hyödyllisiä linkkejä EU:n rahoitusmahdollisuuksien tutkimiseen:

- Yleistä tietoa hakuprosessista - Euroopan komissio: [Linkki](#)
- Julkisten elinten rahoitusmahdollisuudet - Euroopan komissio: [Linkki](#)
- EU:n rahoitusmahdollisuudet paikallisliikenteelle - UITP: [Linkki](#)

Vaikka esitetty vaiheittainen lähestymistapa tarjoaa yleisen kehyksen, erityisiä mukautuksia tarvitaan kullekin rahoitustasolle.

- EU-rahoituksen osalta kansainväliset kumppanuudet ja monimutkaisten hallinnollisten ohjeiden noudattaminen ovat ratkaisevan tärkeitä.
- Kansallisessa rahoituksessa korostetaan usein kansallisten strategioiden mukaista toimintaa, edellyttäen hakijoilta osoittamaan, miten heidän hankkeensa vastaavat kansallisia liikkumistavoitteita.
- Alueellinen rahoitus edellyttää tyypillisesti tiivistä yhteistyötä alueviranomaisten kanssa ja vahvaa painotusta paikallisten tarpeiden ratkaisemiseen.

Tuen saaminen on ratkaisevan tärkeää maaseutukuntien pyrkiessä kehittämään onnistuneita rahoitusehdotuksia. Prosessin ohjaamiseksi on saatavilla useita resursseja:

- Julkaise erillinen kiinnostuksenilmaisupyyntö ulkopuolisille asiantuntijoille/konsultointi toimistoille saadaksesi tukea ehdotuksen kehittämiseen;
- Ota yhteyttä ohjelmien kansallisiin/alueellisiin yhteyspisteisiin selvennysten saamiseksi (hallinnolliset tai tekniset);
- Ota yhteyttä kansallisiin yhteyspisteisiin, jotka edistävät osallistumista EU:n tutkimus- ja innovaatio-ohjelmiin ja tarjoavat tiedotus-, koulutus- ja tukipalveluita ²⁰;
- Osallistuminen (EU:n, kansallisten tai alueellisten) ohjelmien webinaareihin ja tapahtumiin (verkostoitumiseen muiden mahdollisten kumppaneiden kanssa, lisätietojen saamiseksi hakukierroksista). Jäsenyydet (paikallisviranomaisten yhdistykset, EU:n asiaankuuluvat verkostot²¹ jne.).

²⁰Euroopan komissio tarjoaa tukipalveluportaalin, joka sisältää tietoja useiden EU:n rahoitusohjelmien kansallisista yhteyspisteistä (NCP):

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

Se tarjoaa myös Horisontti Eurooppa -ohjelmaan keskittyvän kansallisten yhteyspisteiden verkoston: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/>

²¹Esimerkkejä tällaisista verkostoista ovat: Älykkäiden kylien verkostot (<https://www.smart-village-network.eu/>); POLIS-verkosto (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – EU:n historiallisten kaupunkien ja alueiden yhdistys (<https://www.historic-towns.org/>)

JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämä ohjeasiakirja on suunniteltu antamaan kunnille tietoa ja työkaluja, joita tarvitaan kestävien, osallistavien ja integroitujen liikkumISRatkaisujen kehittämiseen ja toteuttamiseen maaseutualueilla.

Keskittymällä rahoituksen ja investointien kriittiseen kysymykseen – erityisesti maaseudun liikkumishankkeiden ja maaseutumatkailua tukevan liikkumisen osalta – se puuttuu merkittävään esteeseen: resurssien ja erityisosaamisen puutteeseen rahoituksen hankkimisessa. Nämä haasteet estävät usein maaseutuyhteisöjä luomasta räätälöityjä liikkumispalveluita.

Asiakirja tarjoaa vaiheittaisen lähestymistavan, jonka avulla maaseutukunnat ja toimijat voivat navigoida monimutkaisissa rahoitusmaisemissa, arvioida rahoitustarpeita ja laatia vakuuttavia hanke-ehdotuksia. Paikallisten haasteiden ja vahvuuksien tunnistamisesta keskeisten hankekomponenttien määrittelyyn ja sääntelyyn ja markkinanäkökohtiin sopeutumiseen, ohjeistuksen tavoitteena on edistää liikkumispalveluiden pitkän aikavälin kestävyyttä. Noudattamalla tätä jäseneltyä menetelmää maaseutuyhteisöt voivat muuttaa liikkumishaasteet kasvun ja yhteyksien mahdollisuuksiksi.

Joukko keskeisiä suosituksia ja yhteenvetoja ehdotetaan, jotta voidaan syntetisoida joitakin tämän asiakirjan keskeisiä neuvoja.

Aseta selkeät ja toimintasuunnitelmaan sopivat tavoitteet

- Hyvin määritellyt indikaattorit ja KPI:t
- Konkreettiset toimintamenettelyt
- Hankkeen tavoitetta laajemman vision korostaminen
- Hyvin määritellyt yhteydet erityistavoitteiden ja tulosten välillä

Yhteisöpohjaiset aloitteet

- Lähestymistapa alhaalta ylöspäin, ottaen huomioon maaseutuyhteisöjen tarpeet ja haasteet
- Paikallisten yhteisöjen aktiivinen osallistuminen (esim. foorumit, kerhot jne.), jotka edustavat eri ryhmiä ja taustoja

Monitoimija-lähestymistapa

- Kumppanuudet eri sidosryhmien kanssa, mukaan lukien paikalliset poliitikot ja yhteisöjohtajat
- Yhteistyön varmistaminen eri kohderyhmien ja toimijoiden välillä

Kustannusarviot

- Realististen ja kattavien rahoitustarpeiden varmistaminen
- Tarkat budjettiarviot

Tehokas suunnittelu

- Kaikkien tarvittavien resurssien ja toimintojen arviointi ja suunnittelu
 - Henkilöstöresurssit
 - Tekninen osaaminen
 - Puuttuvat taidot (monialaiset tiimit)
- Verkostoituminen
- Tarkka aikataulu

Poliittinen ja alueellinen konteksti

- Poliittisen kehyksen ja alueellisen dynamiikan ymmärtäminen
- Hankkeen yhdenmukaistaminen laajempien poliittisten tavoitteiden ja paikallisten tarpeiden kanssa

YHTEYDENOTTO EU: HUN

Henkilökohtaisesti

Ympäri Euroopan unionia on satoja Europe Direct -tiedotuskeskuksia. Löydät lähimmän keskuksen osoitteen osoitteesta:

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

Puhelimitse tai sähköpostitse

Europe Direct on palvelu, joka vastaa kysymyksiisi Euroopan unionista. Voit ottaa yhteyttä tähän palveluun:

- maksuttomaan numeroon: 00 800 6 7 8 9 10 11 (tiedot operaattorit voivat veloittaa näistä puheluista),
- seuraavaan vakionumeroon: +32 22999696, tai
- sähköpostitse osoitteeseen: https://europa.eu/european-union/contact_en

TIETOJEN LÖYTÄMINEN EU:STA

Verkossa

Tietoa Euroopan unionista kaikilla EU:n virallisilla kielillä on saatavilla Europa-verkkosivustolla osoitteessa: https://europa.eu/european-union/index_en

EU:n julkaisut

Voit ladata tai tilata maksuttomia ja maksullisia EU:n julkaisuja osoitteesta: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Useita kappaleita maksuttomia julkaisuja voi saada ottamalla yhteyttä Europe Direct -palveluun tai paikalliseen tiedotuskeskukseen (katso https://europa.eu/european-union/contact_en).

EU:n lainsäädäntö ja siihen liittyvät asiakirjat

Pääset EU:n oikeudellisiin tietoihin, mukaan lukien kaikki EU:n lainsäädäntö vuodesta 1952 lähtien kaikilla virallisilla kieliversioilla, EUR-Lexissä osoitteessa <http://eur-lex.europa.eu>

Avoin data EU:sta

EU:n avoimen datan portaali (<http://data.europa.eu/euodp/en>) tarjoaa pääsyn EU:n tietoaisteihin. Tietoja voi ladata ja käyttää uudelleen maksutta sekä kaupallisiin että ei-kaupallisiin tarkoituksiin.



Euroopan unionin
julkaisutoimisto

ISBN: 978-92-68-27212-1

doi: 10.2832/7406416