



Smjernice o mogućnostima subvencioniranja i financiranja ruralne mobilnosti

Ugovor: MOVE/2022/OP/0008

Autori
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
Studenj - 2024.



EUROPSKA KOMISIJA

Glavna uprava za mobilnost i transport
Direktorat B - Ulaganja, inovativan i održiv prijevoz
Jedinica B3 - Inovacije i istraživanje

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

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

*Europska komisija
B-1049 Bruxelles*

Smjernice o mogućnostima subvencioniranja i financiranja ruralne mobilnosti

Ugovor: MOVE/2022/OP/0008

Glavna uprava za mobilnost i transport
Ulaganja, inovativan i održiv prijevoz

***Europe Direct je usluga koja vam pomaže pronaći odgovore
na vaša pitanja o Europskoj uniji.***

Besplatni telefonski broj(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Pružene informacije su besplatne, kao i većina poziva (iako neki operateri, telefonske govornice ili hoteli mogu izvršiti naplatu).

PRAVNA NAPOMENA

Ovaj je dokument pripremljen za Europsku komisiju, međutim on odražava samo stajališta autora i Komisija ne može biti odgovorna za bilo kakvu upotrebu informacija koje se u njemu nalaze.

Više informacija o Europskoj uniji dostupno je na internetu (<http://www.europa.eu>).

Luksemburg: Ured za publikacije Europske unije, 2025.

ISBN: 978-92-68-27215-2

doi: 10.2832/5404072

© Europska unija, 2025.

Reprodukcija je dopuštena uz navođenje izvora.

SADRŽAJ

KLJUČNI POJMOVI I DEFINICIJE	7
UVOD	8
1. IZAZOVI U PRISTUPU SREDSTVIMA ZA USLUGE RURALNE MOBILNOSTI	10
2. POGODUJUĆI ČIMBENICI ZA PRISTUP FINANCIRANJU	14
3. FINANCIJSKI OKVIRI ZA USLUGE ZAJEDNIČKE RURALNE MOBILNOSTI	16
4. FAZNO SUBVENCIONIRANJE I FINANCIJSKE STRATEGIJE	19
5. DEFINIRANJE KLJUČNIH ELEMENATA PROJEKTA	20
6. PROCJENA POTREBNIH SREDSTAVA I PLANOVA FINANCIRANJA	31
7. SNALAŽENJE U VISOKO REGULIRANOM TRŽIŠTU	40
8. ISTICANJE PRIJEDLOGA ZA FINANCIRANJE	43
ZAKLJUČCI	51

POPIS TABLICA

Tablica 1 Primjeri prilagođenih KPI-eva za procjenu nedostataka u ruralnoj mobilnosti	13
Tablica 2 Potencijal, ciljevi, ograničenja i partnerstvo za ciljane glavne predlagatelje	21
Tablica 3 Ključne vrste projekata mobilnosti u ruralnim područjima	23
Tablica 4 Mogućnosti izvora financiranja za rješenja ruralne mobilnosti	34

POPIS SLIKA

Slika 1 Osnovne i lokalizirane usluge prijevoza u ruralnim područjima.	9
Slika 2 Shema financiranja ruralne mobilnosti	10
Slika 3 Najvažniji dijelovi inicijative partnerstva KITE u Kilkennyju, Irska	15
Slika 4 BürgerBus prijevoz na zahtjev u Oberes Glantal, Njemačka.	15
Slika 5 Financijski okviri za rješenja mobilnosti	17
Slika 6 Financijski okviri za DRT u Medio Tejo, Portugal	17
Slika 7 Upravljanje organizacijskim i operativnim pitanjima	18
Slika 8 Sopotniki usluga od vrata do vrata u Sloveniji	18
Slika 9 Postupni pristup financiranju i financijskim strategijama za ruralnu mobilnost	19
Slika 10 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 1-3	20
Slika 11 Dijeljenje automobila u ruralnoj zajednici Villerouge-Termenès	22
Slika 12 Projekt VysoMarch na prekograničnom području između Austrije i Slovačke.	26
Slika 13 Zahtjevi za financiranje rješenja za dijeljenu mobilnost u ruralnim područjima.	28

Slika 14 Financijska pitanja za rješenja dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima...29	29
Slika 15 Projekt pametne mobilnosti u dolini Garfagnana, Italija.....30	30
Slika 16 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 4-6.....31	31
Slika 17 Vrste financiranja za rješenja ruralne mobilnosti31	31
Slika 18 Pregled potreba financiranja u različitim fazama projekta32	32
Slika 19 Sustav dijeljenja bicikala Sprotenflotte u regiji Kiel, Njemačka33	33
Slika 20 Iskorištavanje izvora financiranja u Retimnu, Grčka.....35	35
Slika 21 Održavanje sheme dijeljenja električnih automobila: FLUGS model u Istočnom Tirolu36	36
Slika 22 Financiranje potrebno za pred projektne troškove i kapitalne troškove37	37
Slika 23 Potrebna sredstva za operativne troškove u fleksibilnim transportnim uslugama38	38
Slika 24 Potrebna sredstva za operativne troškove u uslugama dijeljenja prijevoza...39	39
Slika 25 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 7.....40	40
Slika 26 Prijevoz na zahtjev u Médio Tejo, Portugal.....42	42
Slika 27 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 8-1043	43
Slika 28 Zadaci za izradu poslovnog plana usluge ruralne mobilnosti.....44	44
Slika 29 Model predložka za rješenja ruralne mobilnosti.45	45
Slika 30 Društvene koristi povezane s ruralnom mobilnošću47	47
Slika 31 Zelene željeznice u Valmieri, Latvija47	47
Slika 32 Ključni koraci za pripremu prijave prijedloga.....49	49
Slika 33 primjer: Snalaženje u spektru programa financiranja EU49	49

KLJUČNI POJMOVI I DEFINICIJE

Pojam	Definicija
Zajednička poljoprivredna politika (ZPP)	Zajednička poljoprivredna politika (ZPP) je zajednička politika za sve zemlje EU. Upravlja se i financira na europskoj razini iz sredstava proračuna EU-a. ZPP podržava otvoreno jedinstveno tržište za poljoprivredno-prehrambene proizvode EU-a, osiguravajući pristupačne cijene, održavajući neke od najviših svjetskih standarda sigurnosti i zaštite okoliša te održavajući ruralne zajednice živim.
Kapitalni izdaci	Kapitalni izdaci su troškovi potrebni za nabavu, nadogradnju i održavanje fizičke imovine (npr. cestovne infrastrukture, biciklističke staze, mostovi, tuneli itd.), uključujući tehnologiju ili opremu (sigurnosni sustavi i sustavi za određivanje prioriteta na cestama, sustavi za prodaju karata, sustavi za upravljanje informacijama itd.) i mobilnu imovinu, uključujući vozila.
ERMN	Europska mreža za ruralnu mobilnost (ERMN – European Rural Mobility Network) je paneuropska mreža za ruralnu mobilnost, dijeljenje znanja i iskustava među lokalnim vlastima i stručnjacima. Osnovana je i pokrenuta od strane projekta SMARTA-NET.
Financiranje	Proces osiguranja kapitala i dobivanja potrebnih sredstava za razvoj rješenja, što može uključivati kredite, kreditne linije, bespovratna sredstva ili ulaganja. Također uključuje sve preporuke za privlačenje ulaganja i za dobivanje sredstava.
Subvencioniranje	Pregled različitih fondova dostupnih za razvoj i održavanje rješenja ili usluge mobilnosti
Operativni troškovi	Operativni troškovi za vođenje usluge (npr. troškovi energije za pogon vozila, plaće i naknade zaposlenika, premije osiguranja, održavanje i popravak vozila i infrastrukture, prodaja i marketing), kao i ostali povezani troškovi potrebni za svakodnevno funkcioniranje usluge

UVOD

Ovaj dokument je posljednji od četiri dokumenta sa smjericama koje je pripremio SMARTA-NET¹. Ovi dokumenti pomažu u izgradnji kapaciteta općina za razvoj i provedbu održivih, uključivih i integriranih rješenja mobilnosti na njihovim područjima. Ove se smjernice posebno fokusiraju na ključni aspekt: mogućnosti financiranja i subvencioniranja inicijativa za mobilnost u ruralnim područjima, uključujući mobilnost u potpori ruralnom turizmu. Nedostatak resursa i specifičnog znanja u osiguravanju financiranja značajne su prepreke za ruralne zajednice koje žele razviti prilagođene usluge mobilnosti.

Kako bi se odgovorilo na ovu potrebu, ove Smjernice pružaju postupni pristup. Osmišljene su kako bi vodile ruralne općine i eksperte u razumijevanju, pripremi i podnošenju sveobuhvatnih prijedloga za financiranje i financijskih strategija za projekte mobilnosti i održavanju ciljanih usluga tijekom vremena. Svako poglavlje temelji se na ključnim elementima potrebnim za izradu snažnog plana projekta - od identificiranja izazova i prednosti unutar ruralnih zajednica, do procjene praktičnih financijskih okvira i definiranja bitnih komponenti projekta.

Ovaj strukturirani pristup ima za cilj pomoći lokalnim vlastima da se snađu u složenim financijskim okruženjima, jasno procijene financijske zahtjeve i razviju uvjerljive prijedloge koji se bave regulatornim i tržišnim razmatranjima koja mogu biti specifična za ruralnu mobilnost.

Bilo da ste predstavnik ruralne općine, regionalne vlasti, prijevoznika ili član lokalne zajednice, ove će Smjernice poslužiti kao praktičan alat za istraživanje i osiguravanje financijske podrške za inicijative ruralne mobilnosti.

Pristup ruralnim područjima može se promatrati iz dvije komplementarne perspektive.

- **Prva perspektiva fokusira se na to kako se stanovnici ruralnih područja povezuju s onim što im je potrebno.** To uključuje osnovne usluge, zapošljavanje, obrazovanje i druge mogućnosti, od kojih se mnoge nalaze izvan njihove neposredne blizine. Ova dimenzija pristupačnosti temeljna je za osiguravanje socijalne uključenosti i kvalitete života ruralnih zajednica.
- **Druga perspektiva razmatra pristupačnost ruralnim područjima izvana,** naglašavajući koliko lako poduzeća, turisti i drugi posjetitelji mogu doći do tih regija. Ovo je ključni čimbenik u poticanju gospodarskog razvoja, promicanju turizma i podršci lokalnim industrijama.

Zajedno, ove perspektive naglašavaju dvostruku važnost rješenja mobilnosti u povezivanju ruralnih područja sa širom ekonomskom i socijalnom strukturom.

Kada se radi o financiranju ruralne mobilnosti, razlikujemo "*osnovne usluge*" i više lokalizirane mogućnosti mobilnosti (Slika 1).

- **Osnovne usluge,** kao što su međugradske, autobusne linije na velike udaljenosti i regionalne prijevozne usluge, integrirane su u formalne/konvencionalne mreže javnog prijevoza. One imaju koristi od uspostavljenih struktura planiranja, organizacije i financiranja. Ove usluge ili su podržane državnim financiranjem ili posluju komercijalno putem ulaganja

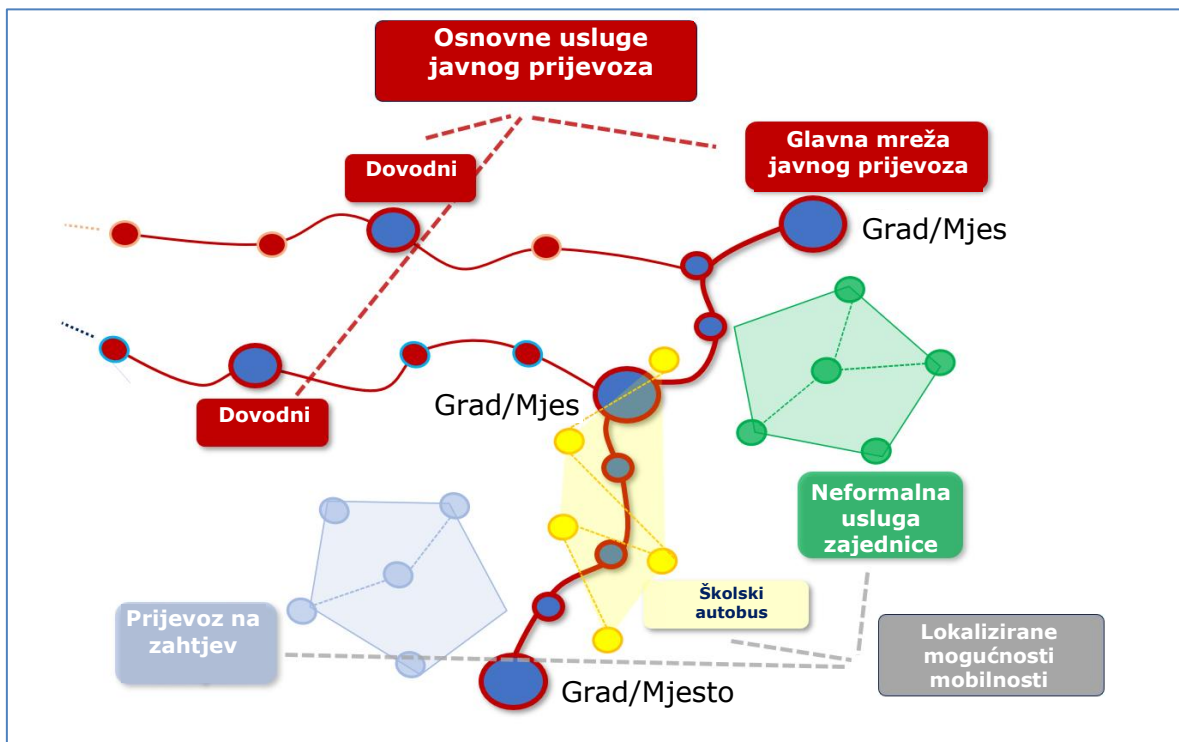
¹Ostala tri dokumenta s uputama su: i) Upute o rješenjima za dijeljenu mobilnost u ruralnim područjima; ii) Smjernice za održivu mobilnost u ruralnim turističkim zajednicama; i iii) Upute o integraciji aspekata ruralne mobilnosti u razvoj SUMP-a – rural proofing SUMP-s.

privatnog sektora. One služe kao glavne prometne arterije, povezujući gradove srednje veličine s većim gradovima i regionalnim prometnim čvorištima. Imaju ograničena stajališta u područjima kroz koja prolaze.

- **Lokalizirane usluge mobilnosti**, kao što su one koje pružaju pristup ključnim odredištima unutar ruralnih područja ili povezivanje s glavnim prometnim čvorištima - suočavaju se sa značajnim financijskim i strukturnim izazovima. Ove su usluge ključne za zadovoljavanje svakodnevnih potreba mobilnosti unutar ruralnih zajednica, no desetljećima su ozbiljno nedovoljno financirane. Za razliku od osnovnih usluga, financiranje lokalizirane mobilnosti često je neizvjesno, nepovezano i nedostaju mu namjenske zakonske obveze ili dosljedni ciljevi. Nadalje, u mnogim slučajevima lokalna rješenja mobilnosti ne klasificiraju se kao "javni prijevoz" te stoga nisu prihvatljiva za glavne tokove financiranja ili mobilnosti.

Slika 1 Osnovne i lokalizirane usluge prijevoza u ruralnim područjima.

Izvor: MemEx



1. IZAZOVI U PRISTUPU SREDSTVIMA ZA USLUGE RURALNE MOBILNOSTI

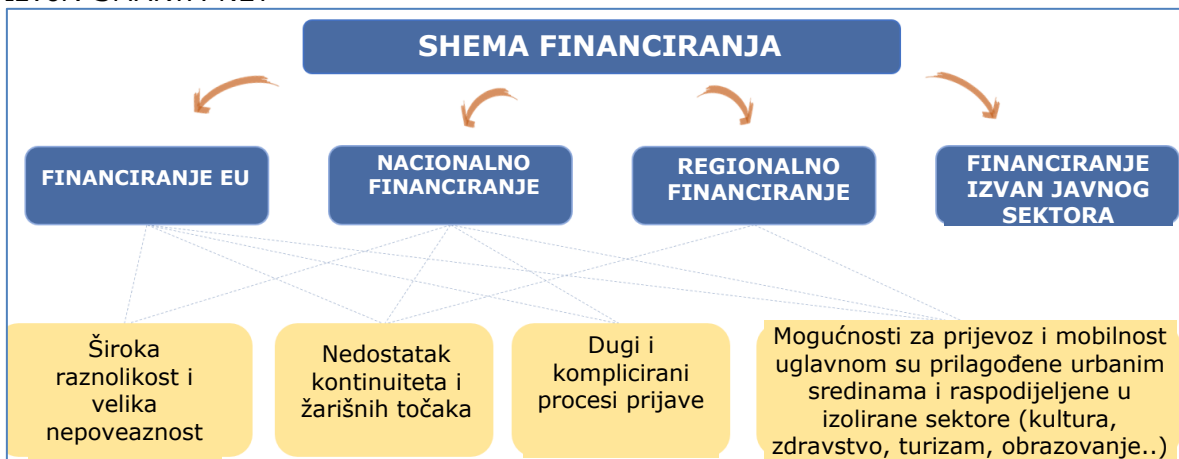
Različite mogućnosti financiranja dostupne su u državama članicama Europske unije. Ipak, ruralne zajednice obično su spriječene u korištenju mnogih od njih za financiranje usluga u mobilnosti. U nekim slučajevima gdje se može pristupiti financiranju, mjere se uvode, ali samo s ograničenim vremenskim okvirom u smislu financiranja, tako da nisu financijski održive dugoročno. Kako bi inicijative dijeljene mobilnosti bile trajne, uvijek je potrebno osigurati kontinuitet stabilnih izvora financiranja tijekom cijelog životnog vijeka nove mjere. Među ruralnim dionicima često nedostaje svijesti i razumijevanja svih potencijalnih izvora financiranja koje bi mogli isprobati.

Općenito govoreći, shema financiranja može se grupirati u četiri glavne kategorije, kao što je prikazano na Slici 2. Tri od četiri su različiti oblici **državnog financiranja**, koji su svi na višim razinama vlasti od ciljanog područja. Svi oni imaju sposobnost mobiliziranja značajnih financijskih sredstava, ali ključno pitanje je kako se ta sredstva distribuiraju između urbanih i ruralnih područja.

Četvrta kategorija je **financiranje izvan javnog sektora**. To uključuje zajednice, pojedince, nevladine organizacije, dobrotvorne organizacije i komercijalne subjekte. Ovo bi se moglo dalje podijeliti na "ne-javno/ne-komercijalno" i "komercijalno". Neizbježno je da mobilnost u smislu javnog prijevoza u ruralnim područjima zahtijeva izvor državnog financiranja. Međutim, mnoge druge vrste ruralne mobilnosti imaju manje financijske potrebe koje se mogu postići na različite načine iz zajednice, sponzorstva ili poduzeća. To je često jedini način na koji zajednice mogu same pokrenuti nešto ako vlast neće djelovati za njih.

Slika 2 Shema financiranja ruralne mobilnosti

Izvor: SMARTA-NET



SMARTA-NET je organizirao nekoliko rasprava s članovima ERMN-a, kako uživo tako i online, kako bi procijenio potrebe i izazove ruralnih općina u pristupu sredstvima. Posebno tijekom 5.sastanka ERMN-a u Évori (Portugal, 14.-16.svibnja 2024.), kritična tema financiranja shema ruralne mobilnosti detaljno je raspravljena korištenjem interaktivnog formata grupne rasprave. Članovi ERMN-a imali su mogućnost podijeliti svoja opažanja i iskustva s programima financiranja za ruralnu mobilnost, kao i strategije za osiguravanje dodatnih resursa. Rasprava se uglavnom fokusirala na specifične programe financiranja EU (uglavnom strukturne fondove, npr. Europski fond

za regionalni razvoj (EFRR) i Kohezijski fond) kao i mehanizam EU za oporavak i otpornost.²³

SMARTA-NET je također razvio analizu dostupnih europskih, nacionalnih i regionalnih izvora financiranja za ruralnu mobilnost⁴ detaljno opisujući programe i njihova fokusna područja. Rezultati ove analize ističu neravnotežu među različitim vrstama financiranja, s relevantno većim brojem mogućnosti financiranja na razini EU i ograničenim mogućnostima za ruralne općine i druge dionike za implementaciju usluga i rješenja mobilnosti na lokalnoj razini.

Čak i kada općine mogu identificirati relevantne mogućnosti financiranja za ruralnu mobilnost, kako na razini EU tako i na nacionalnoj/regionalnoj razini, pristup njima predstavlja različite izazove koji su se također pojavili, kao što je prethodno navedeno, tijekom rasprava s članovima ERMN-a. Ključna zapažanja iz interakcija s članovima ERMN-a ističu sljedeća pitanja:

Izazovi vezani uz financiranje EU

- Široka raznolikost i nepovezanost poziva za financiranje EU (posebno Obzor Europa, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE programi), što otežava usklađivanje potreba zajednice s kriterijima financiranja;
- Pozivi EU (posebno Obzor Europa, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE programi) često nastoje unaprijediti ciljeve koji nisu vezani uz mobilnost - npr. korištenje/razvoj specifičnih tehnologija, okoliš i klimatske promjene, dekarbonizacija, jednakost itd. Predlagatelji čiji je fokus pronalaženje temeljnih nedostataka mobilnosti u svom području nalaze se u ozbiljnom nepovoljnom položaju u usporedbi s predlagateljima čija je snaga u aspektima koji nisu vezani uz mobilnost, a koje (tvrde da) primjenjuju na mobilnost. Predlagatelji usmjereni na mobilnost na kraju pokušavaju prilagoditi svoje prijedloge kako bi odgovarali predlošku poziva koji ne daje prioritet mobilnosti i neizbježno završavaju u nepovoljnom položaju.

Izazovi vezani uz nacionalno financiranje

- Iako početno financiranje shema ruralne mobilnosti, posebno njihovi kapitalni ili infrastrukturni troškovi, često dolazi iz vladinih projekata, općine su ponekad primorane preuzeti operativne troškove ako se projekti pokažu uspješnima;
- Nacionalno financiranje nema kontinuitet, što nije u skladu s dugoročnim planiranjem. Ta nedosljednost može predstavljati izazove za projekte koji zahtijevaju kontinuirano ulaganje tijekom nekoliko godina (dugoročni projekti trebaju stabilno i predvidljivo financiranje kako bi se osiguralo uspješno dovršenje i postizanje željenih učinaka).
- Programi ruralnog razvoja obično financiraju specifične intervencije u ruralnim područjima koje nisu povezane s provedbom usluga mobilnosti i/ili razvojem prometne infrastrukture (npr. Strateški plan ZPP-a⁸).

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

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

⁴Rezultati su sažeti u izvješću SMARTA-NET-a „Sažeto izvješće o tokovima financiranja i povezanim pitanjima u zemljama EU-a“, (2024)

⁵Instrument za povezivanje Europe, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷Veza između aktivnosti za razvoj ruralnog gospodarstva – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

⁸Države članice možda ne smatraju mobilnost u ruralnim područjima i/ili povezane aspekte nacionalnim prioritetima, što lokalnim zajednicama, pa čak i općinama i županijama, otežava pristup sredstvima za mobilnost unatoč širokom spektru dostupnih mogućnosti.

Izazovi vezani uz regionalno financiranje

- Javni prijevoz je snažno regulirano područje u kojem ponudu usluga i raspodjelu financiranja neizostavno određuje agencija na višoj razini od ruralne općine – obično regionalne ili nacionalne agencije. Ti organi više razine upravljaju prioritetima, ostavljajući ruralnim općinama ograničen utjecaj na procese donošenja odluka. Iako mogu podnijeti zahtjeve za usluge, ruralne općine rijetko imaju izravan pristup tim tokovima financiranja, stvarajući ne ravnotežu između lokalnih potreba i dostupnih resursa;
- Mnoge regionalne mogućnosti financiranja temelje se na projektima, sa strogim vremenskim ograničenjima koja daju prednost kratkoročnoj provedbi u odnosu na dugoročnu održivost. Taj nedostatak kontinuiteta narušava financijsku održivost rješenja za mobilnost, jer se općine često bore s održavanjem usluga nakon razdoblja financiranja novih projekata;
- Za ruralna područja koja se prostiru preko nacionalnih ili regionalnih granica, pristup regionalnom financiranju postaje još izazovniji. Ta područja moraju se snalaziti u nepovezanim strukturama upravljanja, gdje resursima upravljaju različiti organi s različitim propisima, prioritetima i administrativnim procedurama.

Opći izazovi u pristupu javnom financiranju

- Dugi i komplicirani postupci prijave su uobičajeni. To se može pogoršati neizvjesnošću ishoda, bilo u stopi uspješnosti bilo u dodijeljenom financiranju;
- Mnoge mogućnosti financiranja za promet i mobilnost osmišljene su u fokusu s urbanim sredinama, što se možda neće dobro prevesti u ruralna okruženja;
- To je također povezano s poteškoćama u monetizaciji koristi. Kvantificiranje koristi od rješenja ruralne mobilnosti je izazovno. Vrijednost prijedloga u ruralnim područjima značajno se razlikuju od urbanih sredina. Primjerice, društvena vrijednost mobilnosti za starije stanovnike ili mlade u ruralnim područjima teže se kvantificira jer se radi o kvaliteti života ili sposobnosti da se nastavi živjeti u tom području, u usporedbi sa standardnim mjerilima korištenim u analizi troškova i koristi, kao što su ušteda vremena putovanja i troškova.

Izazovi vezani uz financiranje izvan javnog sektora

- Osim tradicionalnih programa financiranja, osiguravanje dodatnih resursa uz sudjelovanje privatnog sektora, iskorištavanje volonterskih napora, dobivanje sponzorstava, uvođenje korisničkih naknada i traženje podrške za demonstracijske ili pilot projekte može biti prilično teško u ruralnim područjima gdje je potražnja općenito niža nego u urbanim sredinama i stoga generira nižu razinu profita;
- Ruralna područja pate od nedostatka dostupnih prijevoznika i pružatelja usluga. Zapravo, mali broj putnika otežava financijsko održavanje prometnih usluga u tim područjima (u nekim zemljama, npr. Italiji, regulirane prometne usluge financiraju se iz nacionalnih javnih sredstava dodijeljenih tijelima javnog prijevoza, a subvencije se temelje na prijađenim kilometrima).

Ostali izazovi s kojima se suočavaju mali gradovi i ruralne zajednice odnose se na:

- Nedostatak stručnosti i dubinskog poznavanja postojeće sheme mogućnosti financiranja, u kombinaciji s ograničenim ljudskim resursima i posljedičnim vremenskim ograničenjima. To ometa potencijal za razumijevanje najprikladnijih mogućnosti financiranja koje odgovaraju njihovim potrebama i povećava poteškoće u snalaženju u kompliciranim i dugim postupcima prijave;
- Ograničena politička podrška: nedostatak koordinacije između različitih razina vlasti, konkurencija s velikim gradovima koji imaju više sposobnosti i iskustva s prijedlozima za financiranje;

- Ograničene mogućnosti traženja unutarnjih sredstava za sufinanciranje projekta (čak i u fazi koncepta); nedostatak specifičnih vještina za izradu dugoročne strategije planiranja kako bi se zaokružile investicijske potrebe.

Kako bi se podržali i opravdali programi financiranja i planovi za projekte ruralne mobilnosti, ključno je da kreatori politika i donositelji odluka, uključujući regionalne i nacionalne vlasti, usvoje specifične ključne pokazatelje uspješnosti (KPI- Key Performance Indicators) prilagođene jedinstvenim izazovima i potrebama ruralnih područja.

Ciljani KPI-evi pružaju jasan okvir za procjenu nedostataka u ruralnoj mobilnosti i utvrđivanje gdje su ulaganja najpotrebnija. Nedostaci mogu biti u prostornoj pokrivenosti usluga mobilnosti, vremenima u kojima su dostupne ili u načinu na koji se usluge povezuju. Primjeri ovih prilagođenih KPI-eva navedeni su u Tablici 1.

Tablica 1 Primjeri prilagođenih KPI-eva za procjenu nedostataka u ruralnoj mobilnosti

Izvor: SMARTA-NET

KPI	Opis
Pristupačnost terminalima i stajalištima	Mjerenje vremena putovanja i dostupnih opcija stanovnicima za dolazak do stanica javnog prijevoza od kuće ili posla
Kvaliteta i dostupnost javnog prijevoza	Procjena broja i blizine stanica ili stajališta, učestalosti usluge, dnevne dostupnosti rute i točnosti
Dostupnost usluge*	Osiguravanje da stanovnici imaju razuman pristup osnovnim uslugama kao što su bolnice, škole, supermarketi, pošte, banke i kulturne ustanove
Pristup osnovnim uslugama	Procjena koliko se lako do usluga može doći javnim prijevozom ili automobilom, uključujući vrijeme putovanja i potrebe za promjenom prijevoznog sredstva
Multimodalne mogućnosti prijevoza	Praćenje dostupnosti integriranih prijevoznih načina za podršku različitim potrebama putovanja
Dostupnost usluga školskog autobusa	Praćenje dostupnosti namjenskih prijevoznih opcija za učenike

**Vrijedi istaknuti razliku između mjerenja "dostupnosti" u smislu(a) postojanja usluga ili objekata u općem području; i (b) sposobnosti ciljanih korisnika da pristupe uslugama tijekom vremena kada su usluge dostupne, uzimajući u obzir trajanje aktivnosti i bez automobila gdje je to relevantno za tu kategoriju ciljanih korisnika. Na primjer, ambulantne zdravstvene usluge, podrška za zapošljavanje i pošta/bankarstvo obično su kratkog trajanja, po dogovoru s vremenom koje određuje pružatelj usluga. Usluga mobilnosti samo u vrijeme putovanja na posao nije od koristi ovom velikom dijelu stanovništva.*

Ovi KPI-evi pomoći će u točnoj procjeni potreba ruralne mobilnosti, čime će se usmjeriti raspodjela sredstava i razvoj programa posebno usmjerenih na poboljšanje prometne infrastrukture i pristupačnosti u ruralnim područjima.

2. POGODUJUĆI ČIMBENICI ZA PRISTUP FINANCIRANJU

Učinkovit pristup financiranju projekata ruralne mobilnosti oslanja se na skup ključnih pogodujućih čimbenika. Na temelju iskustva stečenog kroz sastanke ERMN-a, a posebno rasprave održane u Évori, Portugal, tijekom sastanka ERMN-a uživo 15. svibnja 2024., oni se mogu grupirati u četiri vrste: **Suradnja, Planiranje, Angažmani Podrška**. Zajedno, ovi elementi stvaraju potporni temelj koji jača sposobnost ruralnih zajednica da dobiju i održe financiranje za održiva rješenja mobilnosti.

1. Suradnja

Sporazumi o suradnji između općina, javnih vlasti, privatnih subjekata i udruga zajednice (uključujući Lokalne akcijske grupe) ključni su za jačanje prijave za financiranje i održivost projekata tijekom vremena. Kroz suradnju, partneri mogu dijeliti odgovornosti, udruživati resurse i iskoristiti međusobne snage kako bi učinkovito odgovorili na specifične potrebe mobilnosti ruralnih područja. Zajedničkim radom, ove skupine mogu osigurati dodatne resurse i osigurati da rješenja ruralne mobilnosti budu održiva i nakon početnog financiranja.

2. Planiranje

Uspješne prijave za financiranje zahtijevaju dobro definirane, provedive ciljeve podržane detaljnim planiranjem. Utvrđivanjem jasnih operativnih postupaka i provođenjem temeljite procjene troškova, predlagatelji mogu odrediti pune financijske zahtjeve predloženih rješenja mobilnosti. Sveobuhvatan pristup planiranju pomaže u usklađivanju projekata sa širim strateškim ciljevima, kako na lokalnoj tako i na regionalnoj razini. Holistička perspektiva omogućuje podnositeljima zahtjeva da osmisle projekte koji učinkovito rješavaju međusobno povezana pitanja mobilnosti i koji nude rješenja koja su i održiva i prilagodljiva tijekom vremena.

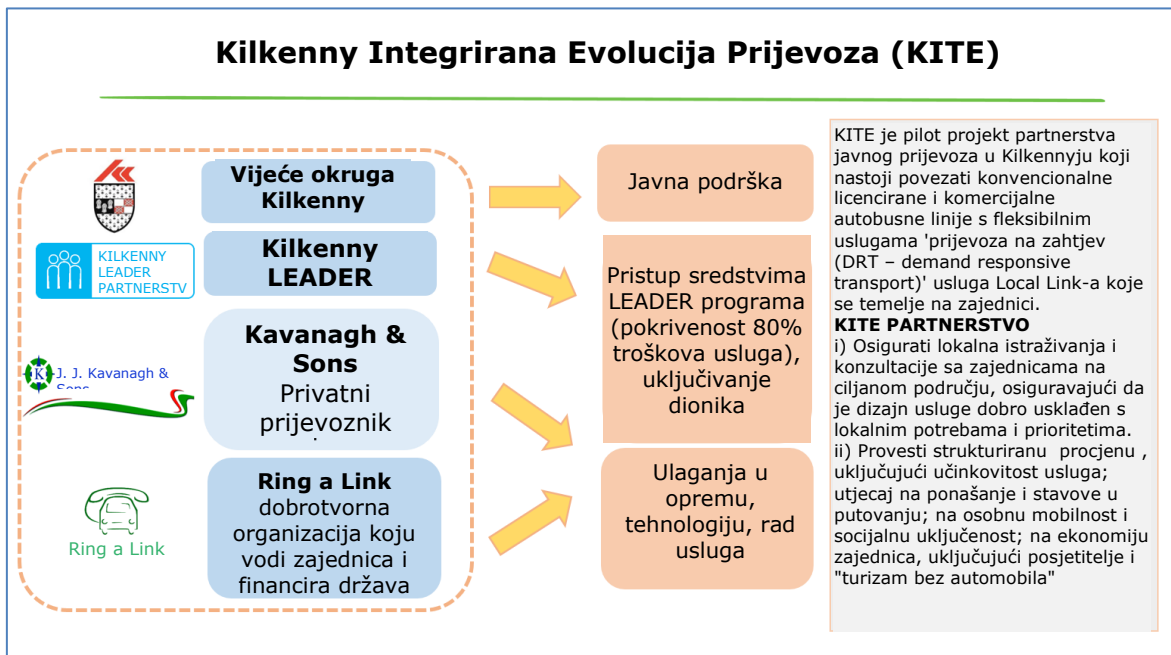
3. Angažman

Uključivanje zajednice ključno je za uspjeh i dugoročnost inicijativa ruralne mobilnosti. Kada su lokalne zajednice i poduzeća aktivno uključeni, projekti ruralne mobilnosti mogu potaknuti osjećaj vlasništva. To osigurava da predložena rješenja istinski zadovoljavaju potrebe stanovnika. Prihvatanje pristupa s više dionika potiče sudjelovanje različitih skupina i promiče suradnju među ključnim dionicima.

4. Podrška

Politička podrška regionalnih, nacionalnih i europskih vlasti neprocjenjiva je za financiranje ruralne mobilnosti. Takva podrška često dolazi kroz dijeljenje znanja, podataka i najboljih praksi za rješenja ruralne mobilnosti.

Slika 3 Najvažniji dijelovi inicijative partnerstva KITE u Kilkennyju, Irska



Kapaciteti, prednosti i alati u ruralnim zajednicama

Ruralna područja posjeduju jedinstvene kapacitete koje mogu uvelike poboljšati uspjeh projekata mobilnosti. Duboko razumijevanje lokalnih potreba omogućuje ruralnim zajednicama da razviju ciljana rješenja koja učinkovito rješavaju specifične izazove mobilnosti. Ruralna područja također pokazuju izvanrednu fleksibilnost u pronalaženju izvora financiranja, često pronalazeći kreativne načine kombiniranja javnih i privatnih resursa za podršku inicijativama. Osim toga, jaka veza između mobilnosti i razvoja zajednice pojačava društveni utjecaj projekata, čineći ih relevantnijima i održivijima u lokalnom kontekstu. Slika 6 prikazuje kako su različiti dionici surađivali u Kilkennyju, Irska. Volontiranje je još jedna ključna stavka, pri čemu lokalni stanovnici često pristupaju podršci i održavanju usluga mobilnosti, potičući snažan osjećaj vlasništva, npr. BürgerBus u gradu Kusel, Njemačka, prikazan na slici 4. Štoviše, visoka razina društvene kohezije i zajedničkog ruralnog identiteta pružaju čvrst temelj za mogućnosti mobilnosti temeljene na zajednici ili dijeljenoj mobilnosti.

Slika 4 BürgerBus prijevoz na zahtjev u Oberes Glantalu, Njemačka.

Izvor: BürgerBus Oberes Glantal



3. FINANCIJSKI OKVIRI ZA USLUGE ZAJEDNIČKE RURALNE MOBILNOSTI

U razvoju rješenja za mobilnost u ruralnim područjima, financijski okviri obično se mogu podijeliti u tri glavne kategorije:

- **Komercijalne usluge** posluju s financijski održivim modelom gdje su prihodi od korisničkih naknada, sponzorstava i drugih izvora prihoda dovoljni za pokrivanje troškova, često omogućujući profitabilnost. U ruralnim sredinama, komercijalne usluge često se mogu oslanjati na dodatne izvore prihoda ili javno-privatna partnerstva kako bi premostile neravnotežu, čak i ako nisu formalno klasificirane kao 'subvencionirane'.
- **Subvencionirane usluge**, nasuprot tome, suočavaju se s većim operativnim troškovima nego što ih mogu pokriti njihovi prihodi; oslanjaju se na vanjske subvencije kako bi premostile tu neravnotežu, osiguravajući mogućnost nastavka pružanja pristupa mobilnosti ruralnim područjima. Ove usluge podliježu propisima EU i nacionalnim politikama javne nabave.
- **Volonterske usluge** koriste uključenost zajednice kako bi troškovi bili niski, a volonteri često popunjavaju uloge poput vozača ili administrativnog osoblja. Ovo volontersko angažiranje smanjuje troškove rada, približavajući ukupne troškove ostvarenim prihodima, a ponekad čak i ispod njih. To takve usluge može učiniti financijski izvedivijim i održivijim za ruralna područja.

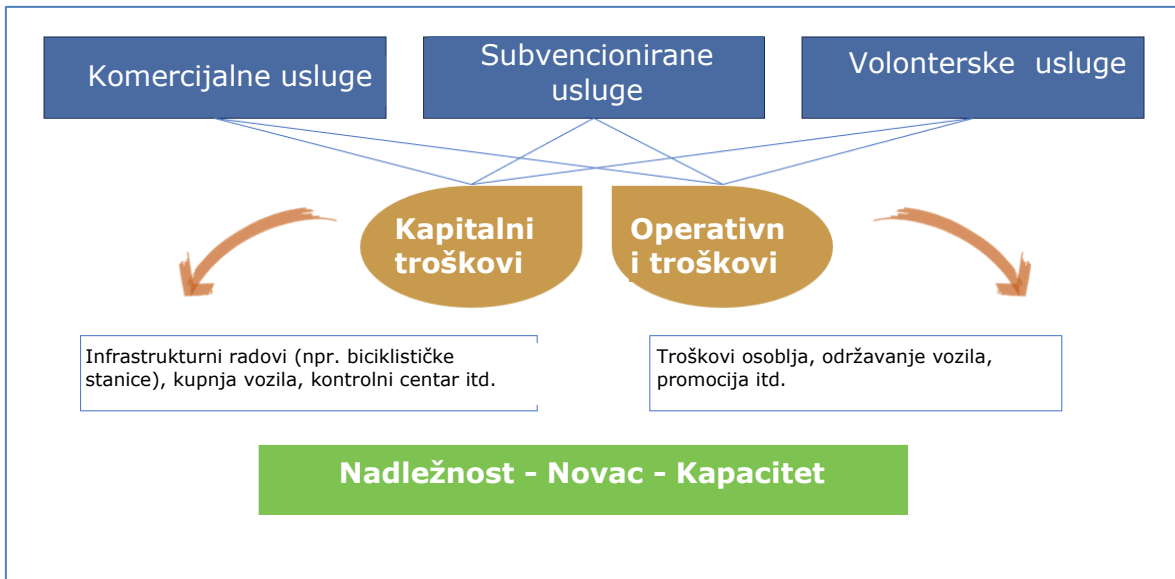
Nadovezujući se na razlike među ova tri financijska okvira, važno je razlikovati kako se kapitalni i operativni troškovi obrađuju unutar svakog modela. *Komercijalne usluge* obično snose punu odgovornost za kapitalna ulaganja i operativne troškove; prijevoznici sami osiguravaju svoj vozni park za podršku svojim uslugama. *Subvencionirane usluge*, iako posluju slično, zahtijevaju javne subvencije za pokrivanje ključnih operativnih troškova, kao što su radna snaga, gorivo, održavanje vozila itd.; i/ili za pokrivanje troškova financiranja vozila. U nekim slučajevima, tijela upravljanja mogu financirati i posjedovati vozni park, omogućujući zajedničko korištenje u svim uslugama. U nekim zemljama preferiraju se komercijalne usluge i imaju znatnu slobodu. U drugim zemljama, komercijalne usluge moraju se uklopiti u cjelokupni plan i ne 'ometaju' subvencionirane usluge. Konačno, usluge temeljene na volontiranju često uspijevaju smanjiti i kapitalne i operativne troškove, jer volonteri često obavljaju vozačke i administrativne funkcije - a u nekim slučajevima osiguravaju i vlastita vozila (za usluge temeljene na automobilima). To omogućuje isplativ model dijeljenja prijevoza koji je posebno prikladan za ruralne zajednice.

Bez obzira na financijski okvir koji je na snazi ili se planira primijeniti, uvijek se postavlja pitanje nadležnosti – Novca – Kapaciteta:

- **Nadležnosti:** tko ima zakonske ovlasti, organizacijske i ljudske resurse za djelovanje u području ruralne mobilnosti?
- **Novac:** tko posjeduje financijska sredstva potrebna za rad usluge mobilnosti?
- **Kapacitet:** tko ima institucionalne, operativne i tehničke kapacitete za upravljanje uslugom ruralne mobilnosti?

Slika 5 Financijski okviri za rješenja mobilnosti

Izvor: SMARTA-NET



Slika 6 Financijski okviri za DRT u Medio Tejo, Portugal

Učenje iz prakse: Financijska održivost DRT usluga u regiji Medio Tejo, Portugal

Usluge prijevoza na zahtjev (DRT) implementirane u različitim općinama regije Medio Tejo u Portugalu provode se uz podršku javnih institucija. Njima upravlja CIMT - *Comunidade Intermunicipal Medio Tejo* koji ih razvija u skladu s potrebama koje su izrazile lokalne općine. Lokalne vlasti zadužene su za ugovaranje taxi prijevoznika za obavljanje usluga.



Financijsku održivost usluga jamči:

- Lokalna sredstva općine
- Nacionalna sredstva:
 - o Fundo Ambiental, nacionalni program koji financira smanjenje cijena karata za javni prijevoz na nacionalnoj razini
 - o PART, program za potporu smanjenju cijena u javnom prijevozu
 - o PROTRansP, program za podršku zgušnjavanja i jačanja usluga javnog prijevoza
- Prihodi od tarifa pokrivaju oko 16% troškova poslovanja usluga
- Sporazum s taxi prijevoznicima koji jamči visokokvalitetne usluge uz smanjene operativne troškove

Ovaj mješoviti pristup omogućio je proširenje usluga od prve pilot implementacije 2012. godine i jamčio je pozitivne trendove u broju korisnika i uspješne implementacije u različitim regijama poput Coimbre i Médio Teja.⁹

Rješenja za dijeljenu mobilnost u ruralnim područjima mogu usvojiti razne organizacijske strukture kako bi se zadovoljile različite operativne potrebe. Upravljanje uslugom mobilnosti obuhvaća nekoliko bitnih zadataka, uključujući brigu o korisnicima, logistiku i preraspodjelu vozila, IT podršku i održavanje digitalnih platformi.

Ovi zadaci mogu se upravljati putem različitih organizacijskih okvira, kao što je prikazano na slici 7. Mogućnosti se kreću od prepuštanja usluga vanjskoj tvrtki, dodjeljivanja odgovornosti internoj općinskoj tvrtki, implementacije rješenja temeljenih

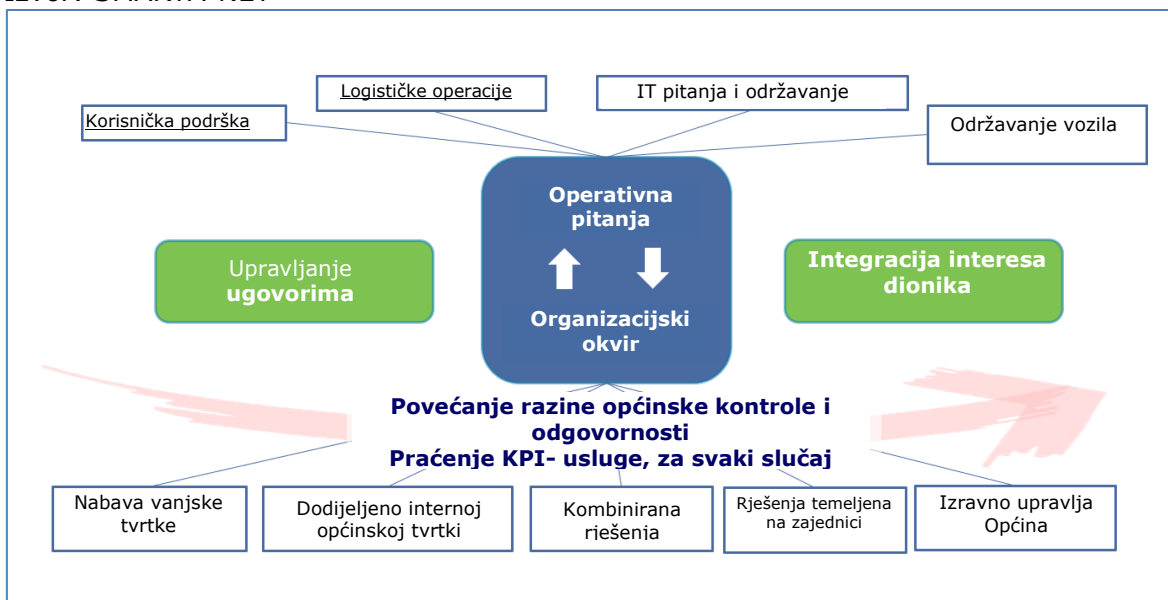
⁹Za više detalja, pogledajte prezentaciju "Mehanizmi financiranja i mogućnosti za rješenja ruralne mobilnosti u Portugalu" (2024.), dostupnu na https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

na zajednici ili izravnog upravljanja uslugom od strane općine, s razinom odgovornosti lokalne vlasti koja se povećava u tim okolnostima¹⁰.

Unutar iste općine, različite vrste usluga mobilnosti mogu se ugovarati i financirati na različite načine. Osim toga, učinkovito upravljanje ugovorima i usklađivanje interesa i potreba dionika ključni su za uspjeh.

Slika 7 Upravljanje organizacijskim i operativnim pitanjima

Izvor: SMARTA-NET



Slika 8 Sopotniki usluga od vrata do vrata u Sloveniji

Učenje iz prakse: usluga Sopotniki od vrata do vrata

Usluga prijevoza od vrata do vrata Sopotniki¹¹ djeluje u 16 općina i šire u Sloveniji te služi kao dobar primjer učinkovite organizacijske i operativne strukture. Sopotniki pruža besplatne usluge mobilnosti za starije osobe na temelju modela solidarnosti koji koristi volontere (uglavnom umirovljenike) kao vozače. Usluga je doživjela veliki uspjeh od svog početka 2017. godine, povećavši broj korisnika s početnih 312 na više od 5300 u 2022. godini. Ovaj uspjeh uglavnom je posljedica uspostavljenih javno-privatnih i privatno-privatnih partnerstava koja održavaju poslovni model usluge i bliske suradnje uključenih općina. Zapravo, uslugom upravlja nevladina organizacija Sopotniki uz podršku općina i drugih privatnih i javnih sponzora. Ima predani tim s 19 zaposlenika s punim radnim vremenom za koordinaciju lokalnih grupa i ukupnu koordinaciju (4 zaposlena u Sopotniki institutu, 13 zaposlenih kod projektnih partnera – Općina, Crveni križ, Centri za socijalni rad itd.) i opsežnu mrežu od 263 volontera kao vozača.

Glavni izvori financiranja su:

- donacije korisnika, privatnih tvrtki i sponzorstva koje predstavljaju oko 5% izvora financiranja;
- javna sredstva (bespovratna sredstva općina) koja predstavljaju oko 75% izvora financiranja;
- prihode, koji predstavljaju oko 20% izvora financiranja, a koji se reinvestiraju unutar organizacije kako bi se dodatno podržale i proširile usluge



¹⁰Detalji o različitim operativnim i organizacijskim okvirima te financijskim zahtjevima za rješenja dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima navedeni su u dva specifična SMARTA-NET izvješća: SMARTA-NET smjernice o rješenjima dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima, 2024. i SMARTA-NET katalog rješenja dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima.

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

4. FAZNO SUBVENCIONIRANJE I FINANCIJSKE STRATEGIJE

Ograničeno sektorsko znanje i iskustvo u osiguravanju financiranja za usluge ruralne mobilnosti mogu biti značajne prepreke za ruralne zajednice. Možda imaju prethodno iskustvo u dobivanju financijskih sredstava za projekte u drugim sektorima, ali područje mobilnosti može im biti novo. Kako bi se olakšalo snalaženje u području ruralne mobilnosti, projekt SMARTA-NET razvio je postupni pristup. Osmišljeno je 10 koraka kako bi se ruralnim općinama i stručnjacima pomoglo u razumijevanju, pripremi i podnošenju sveobuhvatnih prijedloga za financiranje, uključujući financijsku strategiju, za projekte mobilnosti i održavanje ciljanih usluga tijekom vremena. To je prikazano na slici 9.

Slika 9 Postupni pristup financiranju i financijskim strategijama za ruralnu mobilnost

Izvor: SMARTA-NET



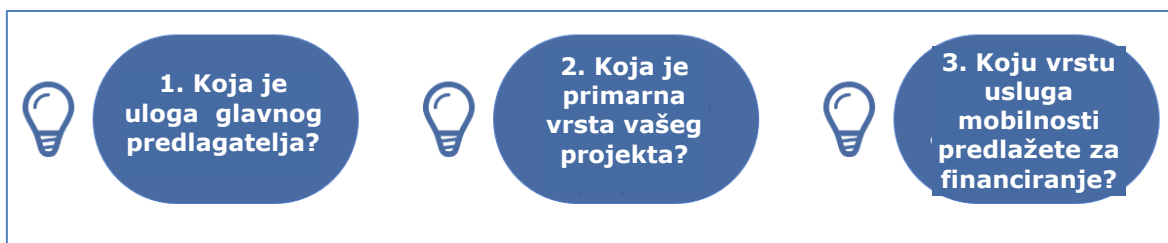
Svako poglavlje gradi se na ključnim elementima potrebnim za izradu snažnog projektnog plana - od identificiranja izazova i prednosti unutar ruralnih zajednica, preko procjene praktičnih financijskih okvira, do definiranja bitnih komponenti projekta. Ovaj strukturirani pristup pomoći će lokalnim vlastima da se snađu u složenim financijskim okruženjima, da jasno procijene financijske zahtjeve i da razviju uvjerljive prijedloge koji se bave regulatornim i tržišnim razmatranjima specifičnim za ruralnu mobilnost.

5. DEFINIRANJE KLJUČNIH ELEMENATA PROJEKTA

Temelj uspješnog prijedloga za financiranje počinje jasnom i detaljnom definicijom ključnih aspekata projekta. Bitno je identificirati glavnog predlagatelja, uspostaviti kredibilitet i odrediti kriterije prihvatljivosti za mogućnosti financiranja. Jednako je važno artikulirati primarnu vrstu projekta, geografski opseg i razinurazvoja, osiguravajući usklađenost s prioritetima financiranja i programskim ciljevima. Konačno, definiranje specifične vrste usluga mobilnosti namijenjenih financiranju omogućuje precizno fokusiranje na rješavanje lokalnih potreba, a istovremeno zadovoljava kriterije potencijalnih izvora financiranja.

Slika 10 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 1-3

Izvor: SMARTA-NET



Korak 1: Koja je uloga glavnog predlagatelja

Uloga glavnog predlagatelja može utjecati na aspekte kao što su ovlaštenje za djelovanje, kredibilitet, prihvatljivost za određene programe/izvore financiranja, sposobnost dobivanja dozvola i financijski dosje. Međutim, to može donijeti i neka ograničenja. To uključuje tempo kojim se stvari mogu kretati, uključujući interna odobrenja, nabavu i druge postupke koje treba slijediti, razinu fleksibilnosti i „ad hoc” prilagodbu (prilagodbu prema potrebi). To je uz sposobnost predlagatelja da razvije dobar prijedlog i kapacitet da ga uspješno primijeni kada/ako se osigura financiranje.

Tu dolazi do izražaja partnerstvo i suradnja, kako bi se proširili kapaciteti izvan onoga što glavni predlagatelj ima ako djeluje sam. Doista, projekte i inicijative ruralne mobilnosti mogu predložiti različiti lideri, svaki sa svojim jedinstvenim potrebama i ciljevima. Samostalni projekti ruralne mobilnosti mogu imati ograničene učinke, dok kada se razvijaju u partnerstvima, mogu dovesti do značajnijih rezultata.

Tablica 2 sažima potencijal za djelovanje svakog tipa glavnog predlagatelja, ističući specifične potrebe, prilike i ciljeve. Tablica prikazuje „potencijalna ograničenja” za svaki tip glavnog predlagatelja, posebno ako djeluje samostalno. „Ograničenja” pomažu u prepoznavanju koristi koje bi glavni predlagatelj mogao imati od partnerstva.

Tablica 2 Potencijal, ciljevi, ograničenja i partnerstvo za ciljane glavne predlagatelje

Izvor: SMARTA-NET

	Potencijal za djelovanje	Specifični ciljevi	Potencijalna ograničenja	Mogućnosti partnerstva
Ruralne općine	Organizirajte, sufinancirajte i provedite lokalna prometna rješenja. Oni mogu učinkovito upravljati nadogradnjom infrastrukture i surađivati s drugim subjektima kako bi osigurali pružanje usluga.	Poboljšajte lokalne usluge mobilnosti, nadogradite infrastrukturu (npr. javne prostore, prometna čvorišta) i surađujte s vanjskim subjektima kako biste zadovoljili potrebe svojih stanovnika.	Mandat ograničen na njihov specifični teritorij. Malo/nema osoblja za razvoj projekata ili provedbu na terenu. Ograničeni proračun za nove/proširene pothvate. Nema izravnih načina za provedbu nekih usluga mobilnosti.	Surađujte s nevladinim organizacijama, prijevoznicima, regionalnim vlastima, pa čak i komercijalnim subjektima kako biste udružili kapacitete, zajednički razvili rješenja i proveli zajedničke procjene potreba ruralne mobilnosti.
Prijevoznici/tijela vlasti	Budite proaktivno uključeni u rad i proširenje prometnih mreža, osiguravajući pristupačnost i jednakost u uslugama ruralne mobilnosti.	Proširite teritorijalnu prometnu pokrivenost, rješavajući trenutne nedostatke uz osiguravanje održivosti i skalabilnosti usluga.	Ograničena fleksibilnost za nove inicijative mobilnosti. Strogi okviri koji koče inovacije; Ograničena sredstva za ulaganje. Teškoće u koordinaciji s drugim sektorima ili dionicima.	Surađujte s općinama, regionalnim vlastima i drugim operaterima na proširenju usluga, integraciji tehnologije te osiguravanju regulatorne i financijske podrške.
Nevladine organizacije / Grupe u zajednici	Zalažite se za uključiva i pravedna transportna rješenja u ruralnim područjima. Ona mogu predstavljati potrebe za mobilnošću nedovoljno opskrbljenog stanovništva i rješavati nedostatke u pružanju javnih usluga.	Osigurajte da ruralna prijevozna rješenja zadovoljavaju potrebe zajednice, da su uključiva i da pružaju adekvatan pristup uslugama za sve stanovnike. Zalažite se za promjene politika i aktivno sudjelujte u zajedničkom stvaranju usluga.	Nedovoljna sredstva za velike ili dugoročne projekte. Ograničeno stručno znanje u razvoju i poslovanju usluga mobilnosti. Ovisnost o volonterima, što utječe na kontinuitet i pouzdanost. Nedostatak zakonske ovlasti za upravljanje	Surađujte s lokalnim vlastima, prometnim tijelima ili komercijalnim subjektima kako biste zajednički razvili prometna rješenja poput usluga koje vode volonteri ili shema dijeljene mobilnosti. Pomozite u mobilizaciji financiranja.

			projektima mobilnosti.	
Turističke organizacije	Turističke organizacije mogu raditi na promicanju održivih mogućnosti mobilnosti za posjetitelje ruralnih područja, smanjujući utjecaj na okoliš i istovremeno poboljšavajući iskustvo posjetitelja.	Osigurajte da ruralni turizam podržava ekološku održivost nudeći posjetiteljima pristup ekološki prihvatljivim opcijama prijevoza poput e-minibuseva, zajedničkih bicikala ili električnih vozila.	Sezonski fokus može dovesti do neujednačene potražnje. Nedostatak stručnosti u prometnom planiranju. Ograničen pristup financiranju za prijevoz. Ograničena sposobnost koordinacije s širim potrebama zajednice.	Suradujte s prijevoznicima, lokalnim vlastima i drugim subjektima (npr. smještajnim objektima) kako biste ponudili integrirane prijevozne usluge, poboljšavajući održivost i smanjujući ugljični otisak putovanja.
Komercijalni subjekti	Podržite mobilnost u ruralnim područjima sufinanciranjem i promicanjem rješenja koja povećavaju pristup ruralnim područjima, često integrirajući tehnologije zelene energije i mobilnosti kako bi se postigli ciljevi održivosti.	Poboljšajte pristup ruralnim područjima za zaposlenike, kupce i ciljane korisnike. Promovirajte rješenja mobilnosti koja su u skladu s njihovim ciljevima održivosti i poboljšavaju operativnu učinkovitost.	Usluge mobilnosti nisu njihova osnovna djelatnost. Financijski rizici povezani s ulaganjem u neosnovne aktivnosti. Nedostatak izravnog utjecaja na prometne propise ili kreiranje politika. Često usmjereno na određene segmente korisnika.	Partnerstva s općinama i prijevoznicima za provedbu potrebne infrastrukture (npr. punionice za e-vozila) i osiguranje razvoja sufinanciranih rješenja za ruralni prijevoz.

Slika 11 Dijeljenje automobila u ruralnoj zajednici Villerouge-Termenès

Učenje iz prakse: Dijeljenje automobila temeljeno na zajednici u ruralnoj zajednici

Projekt dijeljenja električnih automobila u Villerouge-Termenèsu odličan je primjer inicijative vođene zajednicom koja se bavi izazovima mobilnosti u ruralnim područjima. S obzirom na velike udaljenosti do osnovnih usluga i ograničen javni prijevoz, projekt poboljšava pristup stanovnicima nudeći električno vozilo za kratka putovanja u radijusu od 40 do 80 km, olakšavajući posjete trgovinama, zdravstvenim ustanovama i drugome. Osim toga, vozilo služi i turistima, potičući istraživanje obližnjih atrakcija u Katarskoj zemlji. Usluga bilježi značajno sudjelovanje, s gotovo trećinom od 150 stanovnika sela koji su uključeni, potičući



Zasluge: općina Villerouge-Termenès

interakciju u zajednici kroz organizirane rasprave. Podržavajući timove gradske vijećnice u promicanju zelene mobilnosti, inicijativa zadovoljava potrebe prijevoza po pristupačnoj cijeni od 6 eura po pola dana, a istovremeno potiče i usvajanje električnih vozila. Projekt poboljšava povezanost sa susjednim područjima, podržava lokalni turizam i stvara društvene interakcije putem dijeljenja prijevoza. Ukupna investicija za ovaj projekt iznosila je 177.656 eura. Financiranje je osigurano iz raznih izvora.

Nabava i ugradnja fotonaponske nadstrešnice za automobile i punionice		Kupnja i upravljanje električnim automobilima (uključujući online prijavu i web stranicu 3 godine)	
Nacionalna vlada	61.000 €	EAFRD	29.667 €
Regija Aude	26.600 €	Regija Aude	2.524 €
Dobavljač energije SYADEN	10.500 €	Regija	4.040 €
Općina	32.200 €	Općina	10.123 €
Trošak za selo iznosi 1.000 € godišnje, kako bi se osigurao rad ove usluge (plaćanje online platforme, čišćenje, pomoć korisnicima...)			

Korak 2 : Koja je primarna vrsta vašeg projekta ?

Prilikom provedbe nove prometne inicijative, bitno je jasno definirati primarni fokus vašeg projekta. To će dati ranu indikaciju o opsegu, kombinaciji i trajanju financijskih zahtjeva; o predviđenim ciljanim korisnicima i potencijalnim korisnicima; te o resursima/objektima i potencijalnim partnerstvima koja bi bila najprikladnija za projekt.

Jasno definiran fokus pomaže u postavljanju jasnih ciljeva, raspodjeli resursa i angažiranju relevantnih dionika. S druge strane, to će pomoći potencijalnim izvorima financiranja da shvate bit prijedloga; da daju ranu indikaciju o tome koje aspekte mogu ili ne mogu financirati; i možda da savjetuju kako bi se prijedlog mogao prilagoditi kako bi se bolje uskladio s njihovim kriterijima financiranja.

U nastavku su četiri ključne vrste (proširiv popis) projekata mobilnosti i razmatranja. Ovi primjeri mogu pomoći u pojašnjenju kako pojednostaviti vašu ideju projekta.

Tablica 3 Ključne vrste projekata mobilnosti u ruralnim područjima

Izvor: SMARTA-NET

Tip A: Opća usluga mobilnosti za područje	
Cilj	Poboljšati prometnu dostupnost prema određenom geografskom području.
Opseg	Opći projekt mobilnosti mogao bi se fokusirati na različite aspekte, kao što su poboljšanje javnog prijevoza, uvođenje usluga koje reagiraju na potražnju, poboljšanje biciklističke i pješačke infrastrukture te smanjenje ovisnosti o automobilima kako bi se povećala pristupačnost za stanovnike, putnike i turiste.
Struktura projekta	Projekt opće mobilnosti na cijelom području, po svojoj prirodi, imat će širok geografski obuhvat, sastojat će se od više usluga i može se sastojati od više načina prijevoza. To riskira gubitak fokusa i izazove u usklađivanju zahtjeva različitih elemenata. Takav projekt vjerojatno će uključivati više dionika, više paralelnih implementacija i potencijalno različite izvore/

	<p>mogućnosti financiranja za svaku vrstu usluge. Stoga će zahtijevati snažno vodstvo i učinkovitu koordinaciju.</p>
Ključne preporuke	<ul style="list-style-type: none"> • Osnova projekta: Uskladite projekt s lokalnim planovima i politikama mobilnosti kako biste povećali kredibilitet i dobili podršku. • Ciljani korisnici: Jasno identificirajte primarne potrebe mobilnosti i mapirajte ih na određene vrste usluga kako biste pomogli u razvoju poslovnog plana. • Integracija: Osigurajte nesmetanu institucionalnu, organizacijsku i financijsku integraciju s postojećim mrežama javnog prijevoza. • Održivost: uključite održive načine prijevoza poput vozila s niskim emisijama, električnih autobusa ili sustava električnih bicikala, posebno u osjetljivim područjima. • Dugoročno planiranje: Fokusirajte se na budući rast i razvoj, predviđajući promjene u potražnji za uslugama i potrebama mobilnosti.
Tip B: Usluga mobilnosti za određeno odredište	
Cilj	Osigurati pouzdane i praktične mogućnosti prijevoza do i od određenog ruralnog odredišta, kao što su selo, turistička atrakcija ili centar društvenih usluga.
Opseg	Poboljšajte pristupačnost za stanovnike i posjetitelje povezivanjem ruralnog odredišta s ključnim prometnim vezama i čvorištima, kao što su obližnji gradovi, stanice javnog prijevoza ili željezničke stanice.
Struktura projekta	Struktura je obično lokaliziranija u usporedbi s inicijativama koje pokrivaju šire područje i često uključuje manje, ali ciljanije usluge. Projekt se može oslanjati na ciljana transportna rješenja poput minibusa ili fleksibilnih usluga na zahtjev koje su usko koordinirane s regionalnim sustavima javnog prijevoza, povezujući korisnike s glavnim prometnim čvorištima. Ovaj pristup smanjuje složenost, ali i dalje može uključivati više partnera, uključujući lokalne vlasti, pružatelje prijevoza i lokalna poduzeća. Financiranje bi moglo dolaziti iz kombinacije javnih i privatnih izvora, posebno ako usluga podržava lokalna poduzeća ili promiče turizam, te zahtijeva učinkovitu koordinaciju kako bi se osigurala prilagodljivost usluge sezonskim fluktuacijama.
Ključne preporuke	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerstva: Suradujte s lokalnim poduzećima radi sufinanciranja i zajedničkog marketinga kako biste smanjili troškove. • Niska gustoća naseljenosti i teritorijalni izazovi: Osmislite fleksibilne, isplative usluge (npr. prijevoz na zahtjev ili dijeljeni prijevoz); Planirajte za veće udaljenosti i teške terene. • Lokalno sudjelovanje: Prilagodite usluge potrebama i rasporedima zajednice. • Održivost: Koristite ekološki prihvatljive opcije poput električnih vozila gdje je to moguće.
Tip C: Razvojni/aktivni projekt kojem je potreban element mobilnosti	
Cilj	Integrirajte prometna rješenja u razvoj nove ruralne infrastrukture ili aktivnosti, kao što su stambeni projekt, poljoprivredno središte ili društveno središte.
Opseg	U ruralnim područjima, potrebe za mobilnošću moraju se razmatrati kao dio širih razvojnih planova. To uključuje osiguravanje da svaki novi projekt - bilo da se radi o stambenoj izgradnji, poslovnoj zoni ili rekreacijskom objektu - uključuje dobro osmišljenu prometnu komponentu. Cilj je osigurati

	pristupačne, učinkovite veze sa širom regijom, pomažući u smanjenju ruralne izolacije i omogućujući razvoj projekta osiguravajući da ljudi mogu lako doći do lokacije i s lokacije bez da budu prisiljeni koristiti automobil.
Struktura projekta	Komponente mobilnosti u razvojnim projektima obično su integrirane u širi okvir projekta, što zahtijeva usklađenost s općim ciljevima i rokovima primarne inicijative. Transportni element treba biti osmišljen tako da nadopunjuje i poboljšava pristupačnost razvoja, osiguravajući povezanost s obližnjim naseljima i prometnim mrežama. To može uključivati novu infrastrukturu, kao što su usluge prijevoza, biciklističke staze ili pješački prilagođene projekte, kao i partnerstva s pružateljima javnog prijevoza. Snažan fokus na suradnji dionika je ključan, jer će projekt često uključivati kreatore, lokalne vlasti i krajnje korisnike. Financiranje može dolaziti iz kombiniranih izvora, uključujući javne potpore, privatna ulaganja ili doprinose samog razvojnog projekta.
Ključne preporuke	<ul style="list-style-type: none"> • Ograničena postojeća infrastruktura: Ruralna područja često nemaju usluge javnog prijevoza, stoga transportna rješenja moraju popuniti tu prazninu. Mogućnosti uključuju uspostavljanje nove autobusne linije, prijevoz na zahtjev ili dijeljenje vozila u zajednici. • Integracija s okolnim područjima: Osigurajte da se razvoj povezuje s bitnim uslugama kao što su zdravstvo, obrazovanje i centri za zapošljavanje u obližnjim gradovima. • Uključivanje dionika: Usko surađujte s lokalnim stanovništvom, vijećima i tvrtkama kako biste uskladili rješenje mobilnosti s potrebama zajednice i lokalnim uvjetima.
Tip D: Usmjeren komercijalna mobilnost (npr. dijeljenje automobila)	
Cilj	Ponudite specijalizirane prijevozne usluge osmišljene kako bi zadovoljile specifične komercijalne ili društvene potrebe u ruralnim područjima.
Opseg	U ruralnim sredinama, usmjerene usluge mobilnosti često se fokusiraju na rješavanje jedinstvenih nedostataka u prijevozu za određene skupine korisnika ili aktivnosti. To može uključivati dijeljenje automobila za zajednice s ograničenim pristupom vozilima ili usluge poljoprivrednog prijevoza koje pomažu lokalnim poljoprivrednicima u prijevozu proizvoda na tržišta. S obzirom na raspršeno stanovništvo i velike udaljenosti u ruralnim područjima, ove usluge moraju biti isplative i prilagođene specifičnim potrebama, osiguravajući da su i praktične i financijski održive.
Struktura projekta	Usmjereni projekti mobilnosti strukturirani su oko ciljanih usluga malog opsega prilagođenih specifičnim potrebama korisnika ili aktivnostima. Ovi projekti često uključuju manje dionika, s jednim operaterom ili zadrugom koja upravlja uslugom. Ovisno o kontekstu, mogu se oslanjati na modele vođene zajednicom, partnerstva s lokalnim poduzećima ili javno-privatne suradnje. S obzirom na njihovu specijaliziranu prirodu, ovi projekti zahtijevaju jasnu identifikaciju korisničkih skupina i potražnje, s fleksibilnim modelima usluga koji se mogu prilagoditi promjenama. Financiranje se obično dobiva iz kombinacije doprinosa zajednice, lokalnih subvencija i privatnih ulaganja. Da bi ostali održivi, struktura projekta trebala bi uključivati

	sveobuhvatan poslovni plan usmjeren na isplativost, skalabilnost i prilagodljivost usluge.
Ključne preporuke	<ul style="list-style-type: none"> • Rješavanje ruralnih nedostataka: Identificirajte specifične izazove mobilnosti u ruralnim područjima, kao što su niska učestalost javnog prijevoza ili nedostatak vlasništva nad privatnim vozilima, te osmislite rješenja koja su prilagođena lokalnoj sredini. • Rješenja temeljena na zajednici: Uključite lokalne tvrtke, smještajne objekte, sadržaje i društvene skupine u stvaranje i upravljanje uslugom. Na primjer, zajedničko dijeljenje automobila ili usluge prijevoza mogu se razviti i održavati od strane lokalnih dionika. • Tehnologija i pristupačnost: Iskoristite tehnologiju poput mobilnih aplikacija za koordinaciju dijeljenja prijevoza, ali uzmite u obzir i ograničenja digitalnog širokopojsnog interneta. Osigurajte da su usluge dostupne starijim osobama ili onima bez digitalnog pristupa. • Skalabilnost: Započnite s malim projektima i proširite ih kako potražnja raste, održavajući niske operativne troškove fleksibilnim modelima dijeljenog korištenja.

Slika 12 Projekt VysoMarch na prekograničnom području između Austrije i Slovačke

Učenje iz prakse: Projekt VysoMarch na prekograničnom području između Austrije i Slovačke

Glavni cilj projekta VysoMarch je promicanje održive i ekološki prihvatljive mobilnosti te jačanje prekogranične suradnje između Austrije i Slovačke. Novi pješački i biciklistički most preko rijeke Morave namijenjen je stvaranju atraktivne, sigurne veze za svakodnevni biciklistički promet i istovremeno osiguravanju ekološke održivosti.

Opseg projekta uključuje: i) Izgradnju visećeg mosta (duljine 273 metra, širine 4 metra) za povezivanje biciklističkih i pješačkih staza između slovačke općine Hochstetten i austrijske općine Marchegg; ii) Prateće mjere za podršku održivoj mobilnosti, kao što su zasebna biciklistička staza za veću sigurnost, brza veza do željezničke stanice Marchegg, spremišta za bicikle s bravom, brojači biciklističkog prometa i prekogranični sustav signalizacije; iii) Mjere zaštite prirode i ptica: Zaštitne mjere tijekom razdoblja izgradnje i ekološka obnova nakon završetka građevinskih radova, uključujući sfere za upozorenje ptica i zastavice za sprječavanje sudara.

Projektni partneri su samoupravni Grad Bratislava i pokrajinska Vlada Donje Austrije. Ukupni troškovi projekta iznosili su 5,9 milijuna eura, od čega 5 milijuna eura dolazi iz Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR). Projekt je proveden uz potporu Europske unije, Europskog fonda za regionalni razvoj u sklopu programa prekogranične suradnje Interreg V-A Slovačka-Austrija 2014.-2020.



Zasluge: [Ured Vlade Donje Austrije](#)

Korak 3: Koju vrstu usluga mobilnosti predlažete za financiranje ?

Širok raspon rješenja za ruralnu mobilnost već postoji u različitim ruralnim sredinama EU-a i može se grupirati u tri glavne vrste:

- **Fleksibilne prometne usluge**, uključujući prijevoz na zahtjev;
- **Usluge dijeljenja vožnje**, kao što su carpooling (vožnja s drugim putnicima u automobilu) i zajednički taxi;
- **Usluge dijeljenja imovine**, uključujući dijeljenje automobila i bicikala.

One postaju mnogo učinkovitije kada su koordinirane ili integrirane s uslugama autobusa i vlakova na fiksnim rutama.

Osim toga, potrebno je uzeti u obzir:

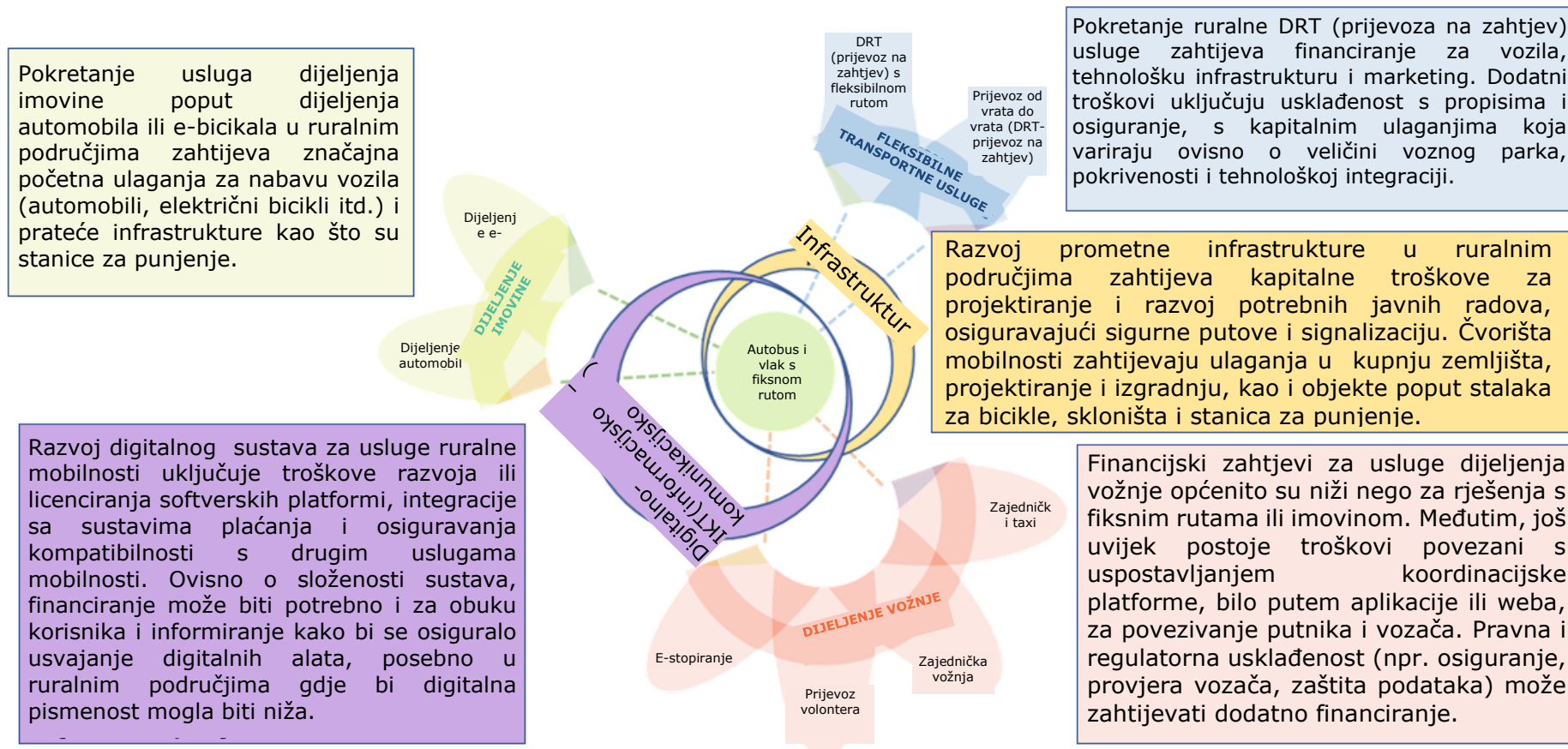
- Fizičku infrastrukturu koja omogućuje **aktivnu mobilnost**, kao što su biciklističke i pješačke staze, te čvorišta mobilnosti i prijenosne točke;
- **ICT (sredstvo informacijsko komunikacijskih tehnologija) i digitalni sustav**, uključujući IT sustav za rezervacije, prodaju karata, informacije za korisnike itd.

Zahtjevi za financiranje variraju ovisno o vrsti usluge. Zajednica bi mogla razmisliti o početku od 3. koraka ako, na primjer, već zna (ili misli da zna) uslugu mobilnosti koja će se predložiti za financiranje. Ipak bismo preporučili da prođete kroz 1. i 2. korak, jer bi vam mogli pomoći da razmislite o najboljoj kombinaciji sudionika, a također i da razvijete specifične ciljeve. To će pomoći kasnije kada predlagatelj želi uvjeriti izvore financiranja.

Ključni zahtjevi za financiranje po vrsti usluge sažeti su u nastavku.

Slika 13 Zahtjevi za financiranje rješenja za dijeljenu mobilnost u ruralnim područjima.

Izvor: MemEx

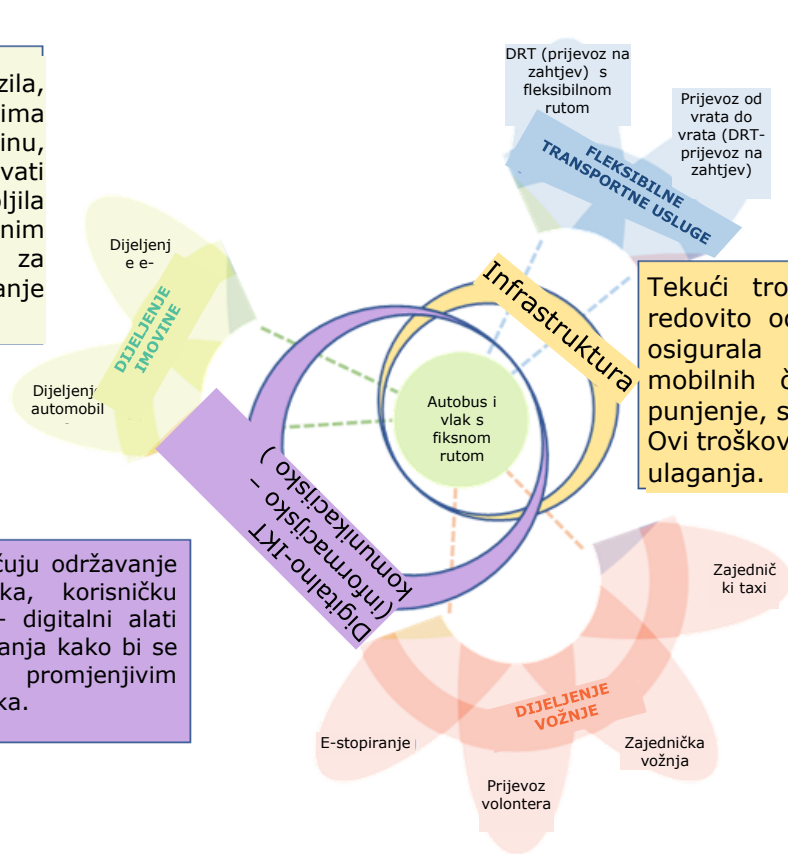


Slika 14 Financijska pitanja za rješenja dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima.

Izvor: MemEx

Tekući troškovi uključuju održavanje vozila, osiguranje i upravljanje sustavima rezervacija. S obzirom na ruralnu sredinu, dodatni operativni troškovi mogu uključivati preseljenje vozila kako bi se zadovoljila promjenjiva potražnja u raspršenim područjima. Marketinške i kampanje za podizanje svijesti ključne su za održavanje visoke razine korištenja.

Tekući operativni troškovi uključuju održavanje poslužitelja, sigurnost podataka, korisničku podršku i ažuriranja softvera – digitalni alati često zahtijevaju redovita ažuriranja kako bi se osigurala usklađenost s promjenjivim standardima i potrebama korisnika.



Tekući operativni troškovi uključuju plaće vozača, gorivo, održavanje vozila i održavanje IT sustava. Marketinške i promotivne aktivnosti moraju se nastaviti dok se broj putnika i prihodi ne stabiliziraju, s periodičnim ažuriranjima na temelju povratnih informacija korisnika.

Tekući troškovi održavanja infrastrukture uključuju redovito održavanje, čišćenje i popravke kako bi se osigurala sigurnost i upotrebljivost. Održavanje mobilnih čvorišta uključuje servisiranje stanica za punjenje, stalaka za bicikle, skloništa i drugih objekata. Ovi troškovi su obično dugoročni i zahtijevaju periodična ulaganja.

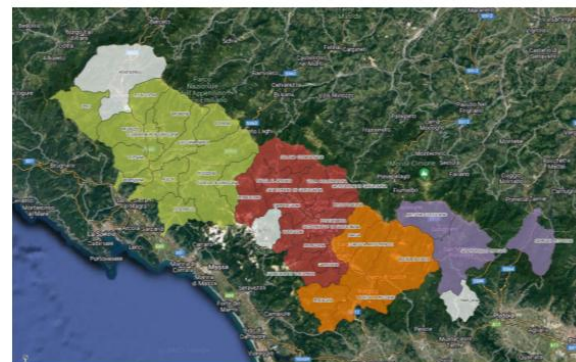
Operativni troškovi za usluge dijeljenja prijevoza uključuju održavanje aplikacije ili platforme, kontinuirane marketinške aktivnosti i usklađenost s propisima. Za usluge dijeljenja taksija postoje stalni troškovi povezani s plaćama vozača, gorivom i održavanjem vozila. Modeli temeljeni na volontiranju, kao što je davanje prijevoza, mogu imati minimalne kapitalne troškove, ali zahtijevaju koordinaciju, osiguranje i naknadu troškova goriva za volonterske vozače.

Slika 15 Projekt pametne mobilnosti u dolini Garfagnana, Italija.

Izvor: MemEx

Učenje iz prakse: Projekt pametne mobilnosti u dolini Garfagnana, Italija

- Inicijativa koju vodi **Unija općina Garfagnana**
- Oko **600 tisuća €** financiranja kroz **Talijansku strategiju za unutarnja područja (SNAI) - 2014.-2020.**
- Financirane mjere: i) Definiranje **scenarija usluge** pametne mobilnosti; ii) Postavljanje **Voditelja mobilnosti** područja; iii) **Ulaganja** u pametnu mobilnost (vozila i IT platforma);
- **Korisnici** kao potencijalni pružatelji usluga mobilnosti



Vrsta usluge mobilnosti: moguća rješenja

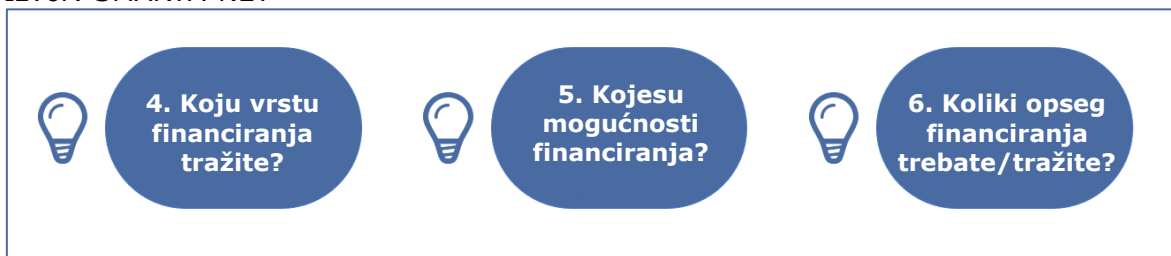


6. PROCJENA POTREBNIH SREDSTAVA I PLANOVA FINANCIRANJA

Temeljito razumijevanje uvjeta financiranja ključno je za osiguranje financijske održivosti projekta. To uključuje određivanje vrste potrebnog financiranja, utjecaja kapitalnih izdataka (Capex) i operativnih troškova (Opex), kao i identificiranje odgovarajuće kombinacije financiranja kako bi se uravnotežili javni i privatni doprinosi. Utvrđivanje opsega potrebnog financiranja pomaže u usklađivanju ambicija projekta s realnim mogućnostima financiranja, osiguravajući prilagođen i ostvariv plan financiranja. Kao što je već napomenuto, predlagatelji projekata mogu imati prethodno iskustvo u drugim područjima. Ovaj odjeljak ima za cilj dati uvid u aspekte koji su specifični za ruralnu mobilnost.

Slika 16 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 4-6

Izvor: SMARTA-NET



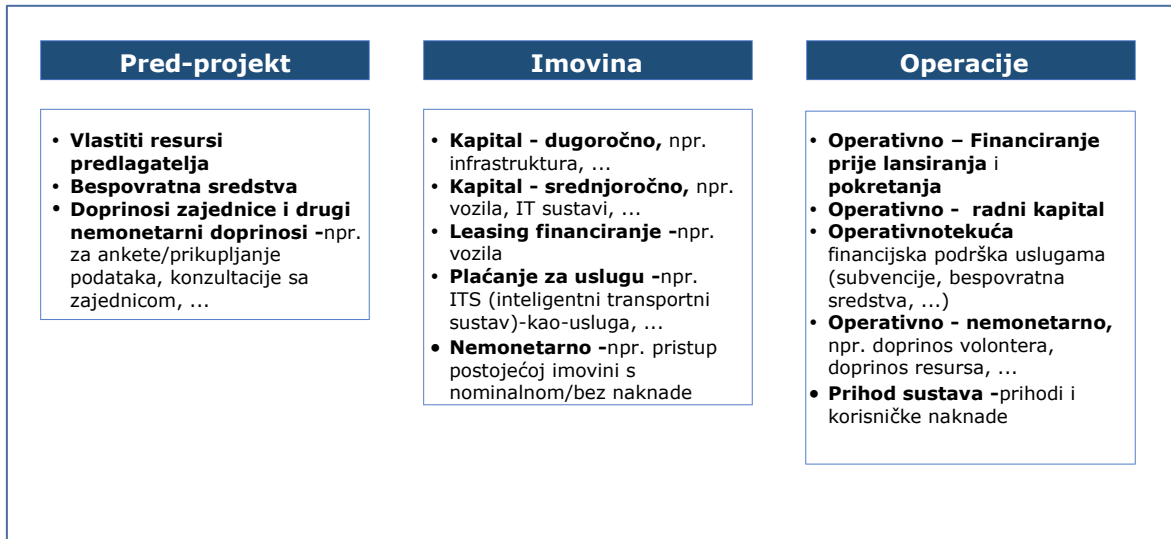
Korak 4: Koju vrstu financiranja tražite?

Prilikom planiranja rješenja za dijeljenu mobilnost u ruralnim područjima, općine se suočavaju s izazovima predviđanja potreba i osiguravanja adekvatnog i prikladnog financiranja kroz različite faze projekta. Ovaj korak u Smjernicama ocrta ključna razmatranja za financiranje usluga dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima. Cilj mu je pomoći lokalnim vlastima da se snađu u različitim potrebama financiranja od konceptualizacije do dugoročnog rada. Razumijevanje različitih financijskih zahtjeva u svakoj fazi - razvoj koncepta, planiranje i kontinuirani rad - osigurava da općine mogu učinkovito uskladiti svoje resurse.

Relevantne vrste financiranja ukratko su predstavljene na Slici 17.

Slika 17 Vrste financiranja za rješenja ruralne mobilnosti

Izvor: SMARTA-NET



Slika 18 daje pregled potreba financiranja u ovim fazama, detaljno navodeći trajanje, svrhu i vrstu financiranja potrebnu za svaku fazu. Ističe kako općine mogu strukturirati svoje financiranje, od početnih studija izvodljivosti i kapitalnih izdataka do operativnih troškova i dugoročne održivosti usluge.

Financijske potrebe rješenja za dijeljenu mobilnost u ruralnim područjima razvijaju se kroz različite faze - koncepte, planiranje i rad - pri čemu se svaka faza nadovezuje na prethodnu fazu. U početku, tijekom faze koncepta, troškovi se fokusiraju na studije izvodljivosti kako bi se procijenila održivost usluge. Također se vrši početna procjena mogućnosti pristupa sredstvima, osiguravajući potrebne provjere mogućnosti. Ovi troškovi izravno utječu na fazu planiranja, gdje se detaljno razvija usluga i kapitalni izdaci, poput vozila i IT infrastrukture. Učinkovito planiranje osigurava da se kapitalna ulaganja izvršena tijekom ove faze usklade s predviđenim operativnim modelom.

Kako projekt prelazi u operativnu fazu, pojavljuju se tekući troškovi poput plaća vozača, goriva, održavanja i praćenja. Uspjeh ove faze uvelike ovisi o tome koliko su dobro resursi upravljani u ranijim fazama. Na primjer, kapitalna ulaganja u učinkovita vozila ili digitalnu infrastrukturu mogu smanjiti dugoročne operativne troškove, poboljšavajući financijsku održivost usluge. Dakle, svaka faza je međusobno povezana, a odluke donesene tijekom faze koncepta i planiranja izravno utječu na učinkovitost i financijsko upravljanje operativnom fazom. Bitno je da sve odluke budu temeljene na realnim procjenama.

Slika 18 Pregled potreba financiranja u različitim fazama projekta

Izvor: SMARTA-NET

	KONCEPT	PLANIRANJE	MONITORNIG OPERACIJA	
Trajanje	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Vrsta/svrha financiranja	Studija	Planiranje usluge	Pokretanje	Operativni troškovi
	Dizajn	Kapitalni izdaci		Pilot projekt
		Faza postavljanja		
				Praćenje i procjena

Slika 19 Sustav dijeljenja bicikala Sprottenflotte u regiji Kiel, Njemačka

Učenje iz prakse: Sustav dijeljenja bicikala Sprottenflotte u gradu Kiel, Njemačka

SprottenFlotte je sustav dijeljenja bicikala u gradu Kiel. Oko 1200 bicikala dostupno je za najam i povrat na oko 200 stanica u gradu Kielu, okružima Rendsburg-Eckernförde i Plön te u regiji Schlei. To uključuje i neke električne bicikle, bicikle sa spremnicima i električne bicikle sa spremnicima. Bicikli se mogu unajmiti besplatno ili po vrlo povoljnim cijenama.

- Vrsta financiranja: 50% saveznih sredstava (Ministarstvo za digitalizaciju i promet (BMDV)) + 50% općinskih sredstava (približno 350.000 € svaki).
- Koncept i dizajn: Glavni plan mobilnosti KielRegion poslužio je kao strateška osnova. Detaljno planiranje za pojedine gradove razvijeno je u bliskoj konzultaciji sa zainteresiranim stranama i uz sudjelovanje korisnika.
- Pilot faza: SprottenFlotte je pokrenut 2019. godine u pilot fazi u Kielu i susjednim općinama. Tijekom ove faze prikupljena su iskustva i partneri za suradnju prije nego što je sustav trajno uveden i proširen 2021. godine. Projekt je započeo kao pilot projekt te je održivo nastavljen kroz financiranje i kontinuirane modele suradnje. Poslovanje je stabilizirano nakon pilot faze i na kraju prošireno na druge općine.
- Kapitalni izdaci (investicijski troškovi): Početna investicija obuhvaćala je troškove infrastrukture za stanice, bicikle i veliku marketinšku kampanju za predstavljanje sustava.
- Operativni troškovi (tekući operativni troškovi): Operativni troškovi uključivali su troškove najma bicikala, troškove osoblja, kao i manje tekuće marketinške mjere i troškove izrade vodiča.



Zasluge: [KielRegion](#)

Ključne preporuke za upravljanje financiranjem projekta uključuju:

- *Sveobuhvatno planiranje*: Započnite s detaljnom studijom izvodljivosti kako biste osigurali da se svi aspekti usluge, od infrastrukture do potražnje, razmotre prije nego što se obvezete na velika ulaganja. To će pomoći u izbjegavanju neočekivanih troškova kasnije.
- *Postupno financiranje*: Osigurajte postupno financiranje kako biste pokrili troškove u svakoj fazi, osiguravajući da su resursi dostupni kako projekt napreduje od koncepta do dugoročnog rada. Ovaj pristup također omogućuje fleksibilnost prilagodbe nepredviđenim promjenama u potražnji ili operativnim potrebama.
- *Optimiziranje kapitalnih ulaganja*: Ulažite u skalabilne i isplative tehnologije i infrastrukturu kako biste smanjili buduće operativne troškove. Također, počnite s jednostavnom strukturom, a zatim postupno povećavajte uslugu i ciljane korisnike kroz postupan proces.
- *Praćenje i prilagodba*: Redovito praćenje tijekom operativne faze je ključno. Odluke temeljene na podacima o rutama, učestalosti usluga i učinkovitosti vozila mogu pomoći u poboljšanju pružanja usluga i smanjenju nepotrebnih troškova.
- *Iskorištavanje partnerstava*: Surađujte s lokalnim poduzećima, zajednicama i vladinim programima kako biste sufinancirali faze projekta. Partnerstva mogu olakšati financijski teret i izgraditi lokalnu podršku za uslugu.

Korak 5: Koje su mogućnosti financiranja?

Konvencionalni proračuni za promet na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini nikada nisu bili dovoljni da osiguraju adekvatnu pokrivenost ili uslugu za mobilnost u ruralnim područjima¹². Traženje povećanja ovih proračuna moglo bi biti nerealno ili previše

¹²To je utvrdio SMART projekt (2018.-2020.) koji je, između ostalog, ispitao okvir unutar kojeg se nalazi ruralna mobilnost za svaku državu članicu EU-a. Vidi SMARTA projekt, "Preporuke

optimistično, jer bi to zahtijevalo značajne promjene politika koje se sporo provode i malo je vjerojatno da će se uskoro dogoditi. Da bi se postigla stvarna promjena u mobilnosti u ruralnim područjima, bitno je iskoristiti širi spektar izvora financiranja, kombinirajući javna, privatna i alternativna ulaganja za integriraniji pristup.

Tablica 4 **Mogućnosti izvora financiranja za rješenja ruralne mobilnosti**

Izvor: SMARTA-NET

	Što	Vremenski okvir	Vrsta obuhvaćene financiranja			Kategorije troškova koje će se financirati
			C	P	O	
Ciljana javna pojedinačna nabava	Javna novčana sredstva mobilizirana s EU, nacionalne, regionalne ili lokalne (općinske) razine	Jednokratno ili ponavljajuće u slučaju javnih subvencija				Svi, uključujući fizičku infrastrukturu i IT rješenja
Višestruki izvori podrške	Koristi se mogućnost izvora financiranja. Na primjer, fondovi EU koriste se za koncept i planiranje, a operativni troškovi (OpEx) podupiru se javnim subvencijama na nacionalnoj ili regionalnoj razini.	Jedanokratno ili ponavljajuće u slučaju javnih subvencija				Svi, uključujući fizičku infrastrukturu i IT rješenja
Ulaganja privatnog sektora	Odobrena sredstva za kupnju vozila ili za obnovu javnih površina	Jedanokratno				Svi, uključujući fizičku infrastrukturu i IT rješenja
Komercijalni sponzori	Sredstva mobilizirana od automobilskih tvrtki, tehnoloških tvrtki, energetske i komunalnih poduzeća itd.	Jednokratno za kapitalne troškove ili ponavljajuće				Imovina (uključujući vozila i IT platforme)

politike za održivu dijeljenu mobilnost i javni prijevoz u europskim ruralnim područjima" (2020.), dostupno za preuzimanje na https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf
 Pojedinačna izvješća država članica dostupna su na <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Ostala podrška javnog sektora	Sredstva se mobiliziraju iz drugih javnih udruga (npr. tijela javnog prijevoza, regionalne razvojne agencije, agencije za zaštitu okoliša itd.)	Jednokratno ili ponavljajuće u slučaju javnih subvencija				Svi, uključujući fizičku infrastrukturu i IT rješenja
Doprinosi volontera	Volonteri angažirani za pokrivanje nekih operativnih aspekata usluge	Često				(obično) Upravljanje uslugama mobilnosti
Korisničke naknade	Putnici plaćaju naknadu za korištenje usluge	S određenom učestalošću. Iznos je promjenjiv.				Upravljanje uslugama mobilnosti

Slika 20 Iskorištavanje izvora financiranja u Retimnu, Grčka

Učenje iz prakse: Iskorištavanje izvora financiranja u Retimnu, Grčka

Prvi sustav dijeljenja električnih bicikala bez stanica u Grčkoj pokrenut je u Retimnu, zamijenivši nedovoljno dobar prethodni sustav. Cilj sustava dijeljenja je potaknuti modalni pomak prema održivim načinima prijevoza. Provedba je omogućena učinkovitim suradnjom javnog i privatnog sektora uz podršku europskih sredstava dobivenih grčkim Partnerskim sporazumom 2014.-2020. – (ESPA 2014.-2020.) u okviru Regionalnog operativnog programa "Crete" sufinanciranog od strane ERDF-a (Europski fond za regionalni razvoj).

Europska sredstva pomogla su pokretanju biciklističke inicijative u tom području. Međutim, nakon što su ta sredstva iscrpljena, postalo je jasno da oslanjanje isključivo na privatne operatere za nastavak usluge nije održivo. Međutim, ovaj sustav dijeljenih električnih bicikala otključao je potencijal dijeljenih vozila u tom području. Angažman Općine i kontinuirani napor u promicanju dijeljene mobilnosti privukli su privatne operatere dijeljene mobilnosti i rezultirali novim ulaganjima u relevantne usluge.

Na primjer, nova privatna investicija za sustav dijeljenja e-romobila uvedena je u Retimnu u srpnju 2019. Potpuno novi sustav dijeljenja bicikala instaliran je kasnije 2024. (44 e-bicikla/6 stanica za pristajanje) uz podršku drugog europskog financiranja iz grčkog Partnerskog sporazuma 2014.-2020. – (ESPA 2014.-2020.), u okviru Sektorskog operativnog programa: „Prometna infrastruktura, okoliš i održivi razvoj“ i sufinanciranog Kohezijskim fondom¹³.



Zasluge : Općina Retimno

Ovaj novi tok financiranja omogućio je inicijativi da iskoristi rastući potencijal biciklizma u regiji, osiguravajući njezin kontinuirani uspjeh. Općina Retimno pokušava pronaći način kako bi se bivši sustav (bez pristaništa) mogao uključiti u novi.

Ova studija slučaja je posebno relevantna jer ističe važnost korištenja više izvora financiranja kako bi se osigurala dugoročna financijska održivost.

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

Slika 21 Održavanje sheme dijeljenja električnih automobila: FLUGS model u Istočnom Tirolu

Učenje iz prakse: Flugs dijeljenje e-automobila

Flugs¹⁴ je sustav električnih automobila za dijeljenje baziran na stanicama koji djeluje u regiji Istočni Tirol u Austriji. Glavni cilj Flugs sustava je smanjiti broj putovanja privatnim automobilima pojedina i obitelji te ponuditi alternativno rješenje posjedovanju 1-og, 2 ili 3 automobila.

Usluga je pokrenuta 2015. godine i njome upravlja Regionalenergie East Tyrol, koji nudi uslugu FLUGS eCarsharing te se bavi aktivnostima održavanja, podrškom na lokaciji, obradom, naplatom, evaluacijama, odnosima s javnošću, marketingom i ostalom internom imovinom.

Trenutno, Regionalenergie Istočni Tirol vodi uslugu uglavnom iz komercijalnih razloga (tj. kako bi bili prisutni u području kao dobavljač energije), a ne zbog samog poslovanja dijeljenja automobila. Teškoća u pronalaženju i aktivnom angažiranju pružatelja usluga dijeljenja automobila posljedica je niske potražnje u ruralnim područjima koja sprječava privatne operatere da izgrade snažan poslovni slučaj za ulaganje.

FLUGS eCarsharing je djelomično povjeren vanjskim suradnicima (platforma za rezervacije i daljinsko praćenje). Jedini sponzor je Regionalni menadžment Istočni Tirol (RMO), Regionalna razvojna agencija s kompetencijama za projekte, inicijative i strategije održive mobilnosti. RMO se bavi aktivnostima promocije i diseminacije.

Prihodi mogu pokriti samo djelomično fiksne troškove voznog parka.



Zasluge: Flugs e-car sharing u Istočnom Tirolu, Austrija - © E. Bachmann

Korak 6: Koliki opseg financiranja trebate/tražite?

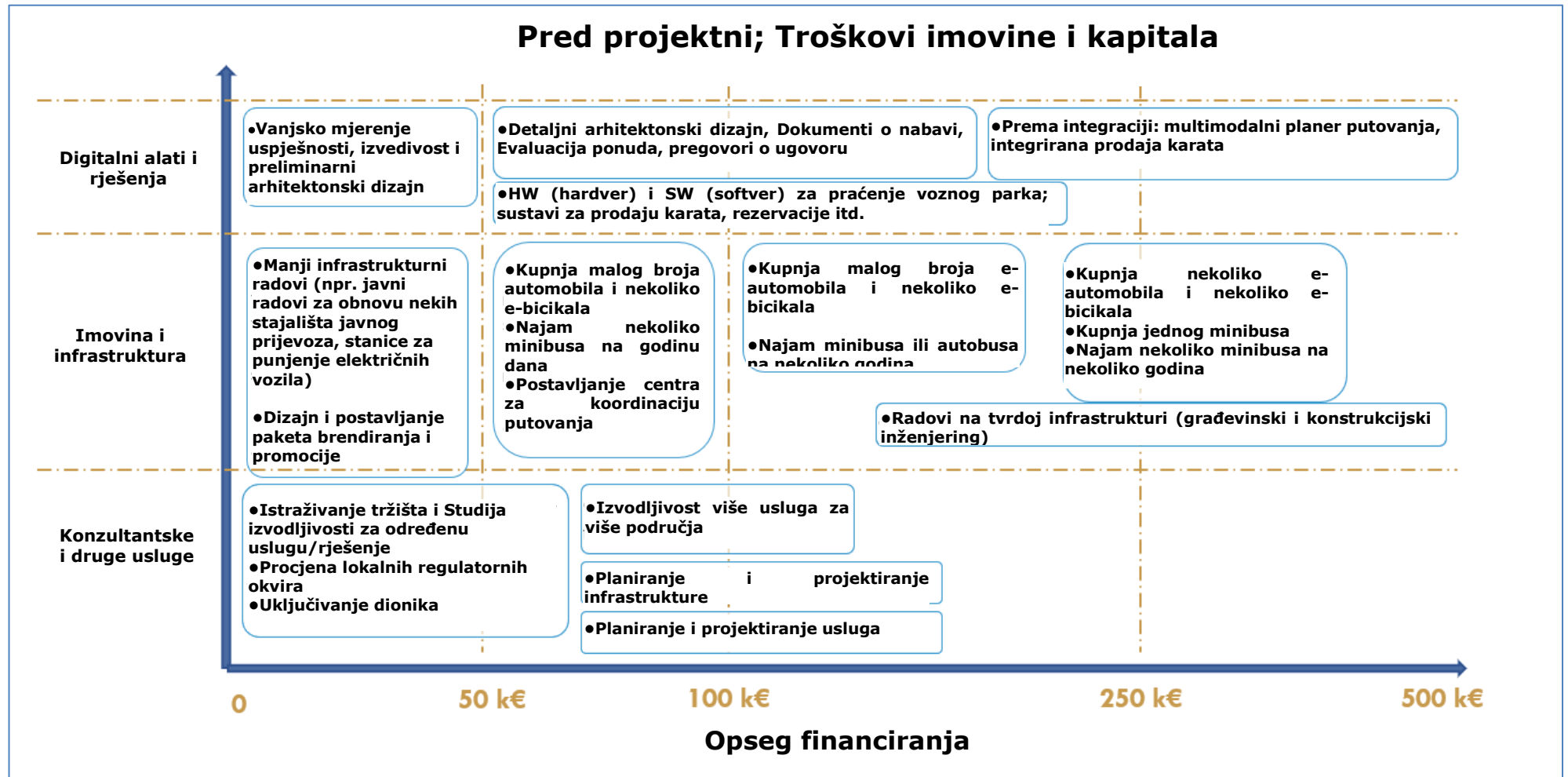
Rješenja za mobilnost u ruralnim područjima zahtijevaju strateški pristup financiranju, jer se opseg potrebnih ulaganja značajno razlikuje ovisno o opsegu i prirodi projekta. Ovo poglavlje pruža smjernice za procjenu i pripremu za financijske potrebe vašeg projekta, nudeći uvid u tipične kategorije troškova, referentne vrijednosti i operativna razmatranja.

Razumijevanje opsega financiranja uključuje razlikovanje između predprojektnih ulaganja, koja postavljaju temelje za inicijativu, i operativnih troškova, koji osiguravaju njegovu kontinuiranu održivost. Svaka faza razvoja - od studija izvodljivosti do provedbe i svakodnevnog poslovanja - dolazi s različitim financijskim zahtjevima. Na slikama 14 i 15 predstavljamo ključna područja gdje je potrebno financiranje, zajedno s približnim rasponima troškova za uobičajene aktivnosti i usluge. Ipak, stvarni opseg potrebnog financiranja ovisit će o nekoliko čimbenika, uključujući vrstu predviđene usluge, geografski i demografski kontekst te dostupne resurse.

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

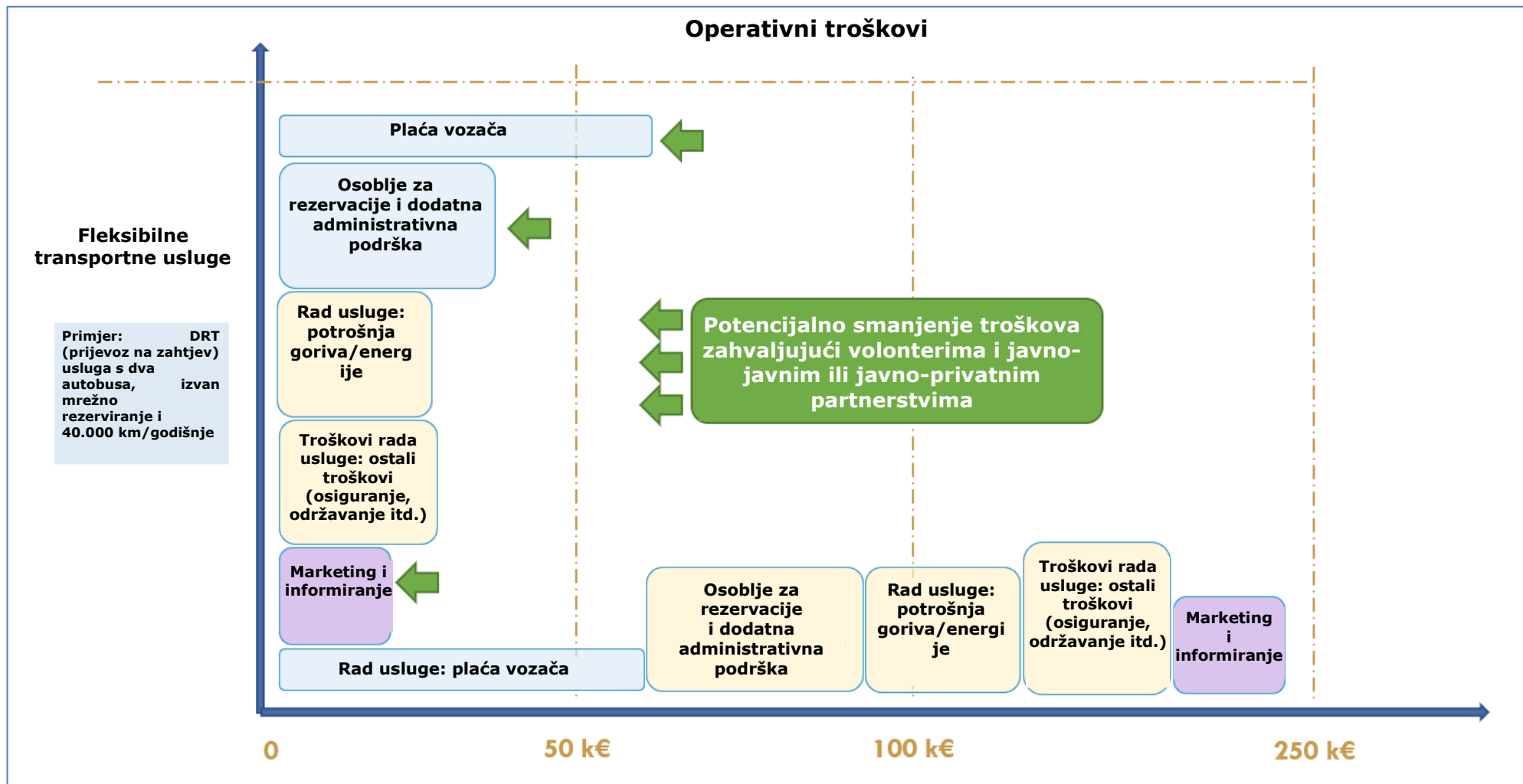
Slika 22 Financiranje potrebno za pred projektne troškove i kapitalne troškove

Izvor: SMARTA-NET



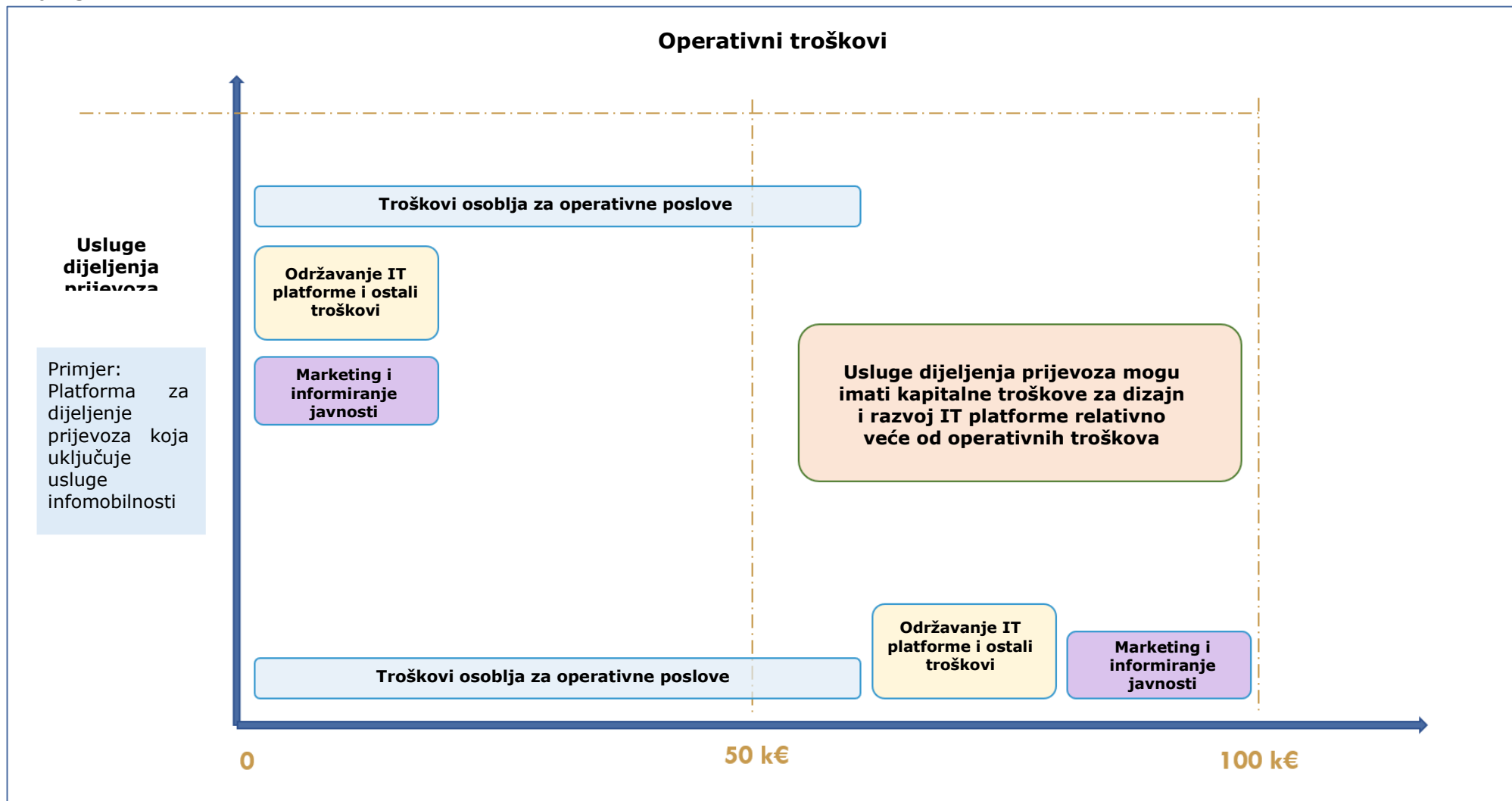
Slika 23 Potrebna sredstva za operativne troškove u fleksibilnim transportnim uslugama

Izvor: SMARTA-NET



Slika 24 Potrebna sredstva za operativne troškove u uslugama dijeljenja prijevoza

Izvor: SMARTA-NET

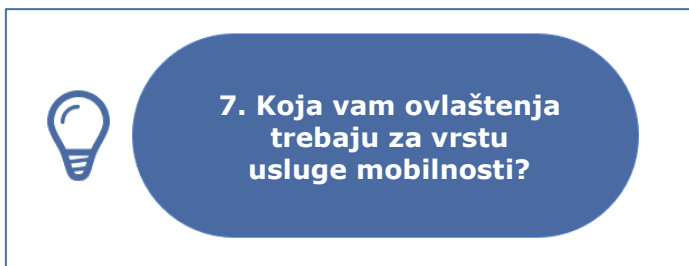


7. SNALAŽENJE U VIŠOKO REGULIRANOM TRŽISTU

Usluge mobilnosti u ruralnim područjima često djeluju unutar složenog regulatornog okvira koji zahtijeva pažljivo snalaženje. Identificiranje potrebnih ovlaštenja za provedbu predloženih usluga ključan je korak u osiguravanju usklađenosti sa zakonskim i operativnim zahtjevima. To uključuje razumijevanje lokalnih, regionalnih i nacionalnih regulatornih okvira kako bi se izbjegla kašnjenja ili prepreke tijekom faze provedbe projekta.

Slika 25 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 7

Izvor: SMARTA-NET



Nacionalni okviri u europskim zemljama, kako je navedeno u SMARTA Insight Papers¹⁵, nalažu lokalnim vlastima i tijelima (uključujući općine, županije i regije) da organiziraju usluge mobilnosti.

Organizacija i pružanje usluga mobilnosti moraju se provoditi na višoj razini od pojedine zajednice, od strane subjekta s resursima i stabilnošću kako bi se osigurale dugotrajne usluge. Doista, ruralna područja zahtijevaju povezanost s drugim mjestima, što se ne može postići pojedinačnim zajednicama koje djeluju „ad hoc“. Dok zajednica može lokalno organizirati dijeljenje automobila, e-bicikala ili volontersko davanje prijevoza u lokalne svrhe, ne može osigurati mobilnost potrebnu cijeloj zajednici. To zahtijeva višu razinu planiranja i organizacije, čak i ako se nešto isporučuje na lokalnoj razini.

Svaka vrsta usluge ruralne mobilnosti zahtijeva drugačiju kombinaciju ovlaštenja, dozvola, osiguranja, komercijalnih ugovora i sigurnosnih certifikata. Specifična ovlaštenja ovise o vrsti usluge, opsegu i lokalnim propisima. Pridržavanjem ovih ovlaštenja, pružatelji mobilnosti mogu osigurati da su njihove usluge sigurne, legalne i dobro integrirane s drugim regionalnim prometnim uslugama. Kratki sažetak ključnih ovlasti potrebnih za različite vrste usluga mobilnosti prikazan je u nastavku.

- **Dozvola ili poslovna licenca**

Prije ponude usluga mobilnosti, svaki pružatelj usluga mora pribaviti potrebne dozvole ili poslovne licence od lokalnih, regionalnih ili nacionalnih vlasti. Ove dozvole osiguravaju da je usluga u skladu s lokalnim prometnim zakonima i propisima. Specifična dozvola može varirati ovisno o vrsti usluge:

- Prijevoz na zahtjev (DRT): Potrebna je dozvola za rad kao pružatelj javnog prijevoza, koju često reguliraju prometne vlasti.
- Dijeljenje automobila i dijeljenje bicikala: Licence za iznajmljivanje vozila i bicikala moraju se osigurati, posebno u područjima/zemljama gdje je prometno planiranje strogo regulirano.

¹⁵Za više detalja pogledajte: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Zajedničko korištenje automobila i zajednički taxi: U nekim zemljama može biti potrebna posebna dozvola za dijeljenje prijevoza ili skupni prijevoz, uz odobrenje tijela javnog prijevoza ako djeluje u koordinaciji s postojećim uslugama.

- **Osiguranje vozila i vozača**

Sve usluge mobilnosti moraju imati sveobuhvatno osiguranje vozila koje pokriva i vozilo i putnike. Na primjer:

- Dijeljenje automobila: Potrebno je osiguranje koje pokriva dijeljeno vozilo od oštećenja, nesreća, krađe i odgovornosti za vozača i putnike.
- Dijeljenje bicikala: Police osiguranja mogu pokrivati odgovornost u slučaju nesreća, posebno u područjima s gustim prometom ili ruralnim cestama.
- Zajednički taxi i DRT usluge: Obavezno je komercijalno osiguranje koje pokriva sve rizike povezane s radom taxija ili DRT usluge, uključujući pokriće za profesionalne vozače.

U nekim nadležnostima potrebno je i osiguranje za putnike i prevezenu robu. Važno je da vozači, posebno za DRT ili zajedničke taxi usluge, imaju dozvole koje mogu zahtijevati dodatnu provjeru ili odobrenje od strane vlasti.

- **Komercijalni ugovori**

Za usluge koje ovise o infrastrukturi, kao što su usluge dijeljenja bicikala ili DRT usluge, mogu biti potrebni komercijalni ugovori s lokalnim vlastima ili privatnim operaterima. Ovi ugovori mogli bi uključivati: i) Korištenje javne infrastrukture: ugovori s lokalnim vlastima za korištenje parkirnih mjesta, pristupa cestama i stanicama za pristajanje bicikala; ii) Partnerstva s operaterima javnog prijevoza: za DRT i zajedničke taxi usluge često su potrebni ugovori s regionalnim prometnim vlastima za integrirano izdavanje karata ili dopunske usluge; iii) Suradnja s privatnim sektorom: tvrtke za dijeljenje automobila mogu trebati ugovore s tvrtkama za leasing vozila ili pružateljima usluga održavanja kako bi osigurale operativni kapacitet svog voznog parka.

- **Sigurnosni certifikati i usklađenost sa standardima**

Svaka vrsta usluge mora se pridržavati strogih sigurnosnih standarda, posebno za prijevoz putnika. Ključna ovlaštenja i certifikati vezani uz sigurnost uključuju:

- Sigurnosni standardi za vozače: Vozači koji upravljaju DRT ili zajedničkim taxi uslugama moraju ispunjavati određene kvalifikacije, uključujući provjere prošlosti, osiguranje sigurnosti vozača i poštivanje zakona o sigurnosti na cestama.
- Certifikat sigurnosti vozila: Vozila moraju proći redovite sigurnosne preglede kako bi se osiguralo da ispunjavaju potrebne operativne standarde. To uključuje provjere održavanja vozila, posebno za DRT i zajedničke taxi usluge, gdje je ispravnost vozila ključna.
- Sigurnost bicikala i e-bicikala: Za usluge dijeljenja bicikala bitno je osigurati da su bicikli opremljeni sigurnosnim značajkama poput svjetala, brava i redovitih pregleda održavanja.

Ovisno o regiji, pružatelji usluga mobilnosti možda će se morati pridržavati propisa o zaštiti okoliša usmjerenih na smanjenje emisija. Međutim, to ima relevantne implikacije za urbanu mobilnost, a ne u ruralnim područjima. Na primjer, u nekim gradovima korištenje vozila s niskim ili nultim emisijama može biti potrebno za usluge dijeljenja automobila. To bi također moglo uključivati subvencije ili poticaje za korištenje električnih vozila.

Prije svega, trebali bismo razmotriti i pitanja odgovornosti. Zajednice i nevladine organizacije mogle bi biti odgovorne ako stvari krenu po zlu ili se dogodi nesreća itd. Bolje su zaštićene ako mogu surađivati s institucijom ili komercijalnim subjektom koji je u boljoj poziciji za upravljanje odgovornošću.

Slika 26 Prijevoz na zahtjev u Médio Tejo, Portugal

Učenje iz prakse: Prijevoz na zahtjev u Médio Tejo, Portugal

Regija Médio Tejo je NUTS3 pod regija u središnjem Portugalu, dio NUTS2 regije Centre. Obuhvaća šest malih gradova: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento i Fátima, svaki s populacijom od 20.000 do 45.000 stanovnika. Usluge prijevoza na zahtjev u regiji sponzorira županijsko tijelo 'CIM Médio Tejo', udruženje lokalnih općina i javnih tijela, koje upravlja javnim prijevozom s flotom ugovorenih taksija i minibuseva.

Fokus na regulatorni okvir

- Prema portugalskom nacionalnom zakonu (RJSPTP), nadležna tijela za provedbu i koordinaciju DRT usluga su prometna tijela (općine ili županijska vijeća). Prometna tijela mogu provoditi DRT usluge koristeći vlastita sredstva, odnosno putem općinskih ili međuopćinskih usluga ili putem ugovora s lokalnim poslovnim subjektima (prijevoznici ili taksiji), u skladu s važećim zakonodavstvom.
- Prijevoznici koji namjeravaju pružati usluge prijevoza na zahtjev (DRT), uz usluge prijevoza putnika za koje imaju licencu, moraju obavijestiti Institut za mobilnost i promet, d.d. (IMT, d.d.), koji je nacionalno tijelo za nadzor javnog prijevoza. To se čini jednostavnom prethodnom obavijesti IMT-u, d.d., koja se može izvršiti na bilo koji zakonodavstvom propisani način, odnosno putem e-pošte na adresu navedenu na web stranici IMT-a, d.d.
- U slučaju da se usluga ugovara s privatnim prijevoznikom ili taksitvrtkama, potrebno je provesti studiju financijske i ekonomske izvedivosti kako bi se procijenila potreba za javnom naknadom. Prije pokretanja javnog natječaja, tehničke i administrativne specifikacije podliježu nadzoru nacionalnog tijela za promet (AMT) odgovornog za ekonomski i financijski nadzor.
- Ako ugovor premašuje određeni iznos, potrebno je konzultirati Državni ured za reviziju (Tribunal de Contas).
- Nove usluge javnog prijevoza putnika, uključujući DRT usluge s unaprijed definiranim linijama, također podliježu obveznoj registraciji u informacijskom sustavu nacionalnog opsega, kojim upravlja IMT, I.P.



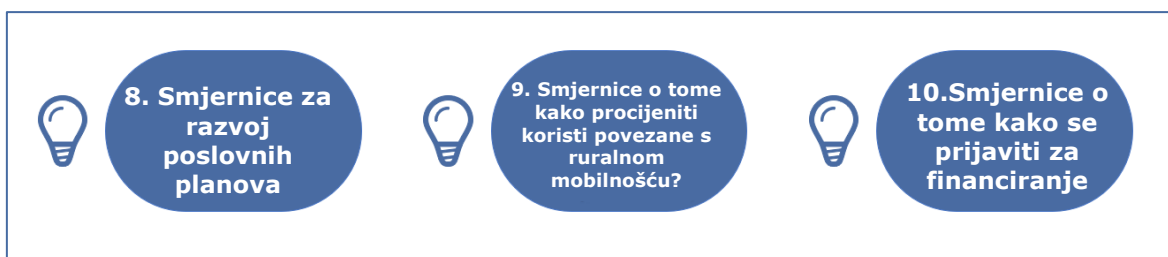
Izvor: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. ISTICANJE PRIJEDLOGA ZA FINANCIRANJE

Pretvaranje dobro osmišljenog projekta u uvjerljiv prijedlog za financiranje zahtijeva stratešku pripremu i prezentaciju. Razvoj sveobuhvatnog poslovnog plana pokazuje ekonomsku i operativnu izvedivost projekta. Monetizacija njegovih koristi ističe njegovu širu vrijednost za različite dionike, kao što su smanjenje emisija, povećana dostupnost ili gospodarski rast i ruralni razvoj. Smjernice za učinkovito prijavljivanje za financiranje posljednji su korak u isporuci uvjerljivog prijedloga koji odjekuje kod izvora financiranja i povećava vjerojatnost osiguranja podrške.

Slika 27 Definiranje ključnih elemenata projekta – Korak 8-10

Izvor: SMARTA-NET



Korak 8: Smjernice za razvoj poslovnih planova

Poslovni plan je formalni pisani dokument koji sadrži ciljeve poslovanja, metode za postizanje tih ciljeva i vremenski okvir za njihovo ostvarenje. Također opisuje prirodu poslovanja, osnovne informacije o organizaciji, financijske projekcije organizacije i strategije koje namjerava provesti kako bi postigao zadane ciljeve. U cjelini, ovaj dokument služi kao putokaz (plan) koji pruža smjer poslovanju¹⁶.

Ovaj korak nema za cilj pružiti sveobuhvatne smjernice o tako složenom pitanju. Umjesto toga, sažima ključne aspekte koje treba uzeti u obzir prilikom razvoja poslovnih planova, izvještavajući o relevantnim izvorima informacija kako bi se produbilo znanje o temi i inspirirali drugim iskustvima u Europi.

Definiranje poslovnog plana i modela za rješenje dijeljene mobilnosti u ruralnom području složen je proces koji uključuje više čimbenika. Ključna razmatranja uključuju vrstu ponuđene usluge, specifične potrebe ciljanog tržišta za mobilnošću i operativnu strukturu usluge. Osim toga, organizacijska pitanja i usklađenost s pravnim i regulatornim okvirima ključni su za osiguravanje održivosti i isplativosti rješenja. Svaki od ovih elemenata mora se pažljivo razmotriti kako bi se stvorila učinkovita i funkcionalna usluga ruralne mobilnosti.

U većini slučajeva ne postoji profitabilan poslovni model za rješenja dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima. To je uglavnom zbog izazova s kojima se operateri suočavaju u vođenju poslovanja dijeljene mobilnosti, prvenstveno zbog malih ili nepostojećih profitnih marži – teško je ostvariti dovoljno prihoda od usluga dijeljenja. U ruralnim područjima, niska gustoća naseljenosti dovodi do toga da prihodi od korisnika nisu dovoljni za pokrivanje operativnih troškova. Kao rezultat toga, lokalne zadruge bez komercijalnih ciljeva su češće, a javne vlasti, poput općina, prometnih uprava i javnih operatora, u boljoj su poziciji za pokretanje ili organiziranje usluga dijeljene mobilnosti.

¹⁶Definicija poslovnog plana - Enciklopedija malog poduzetništva za poduzetnike, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

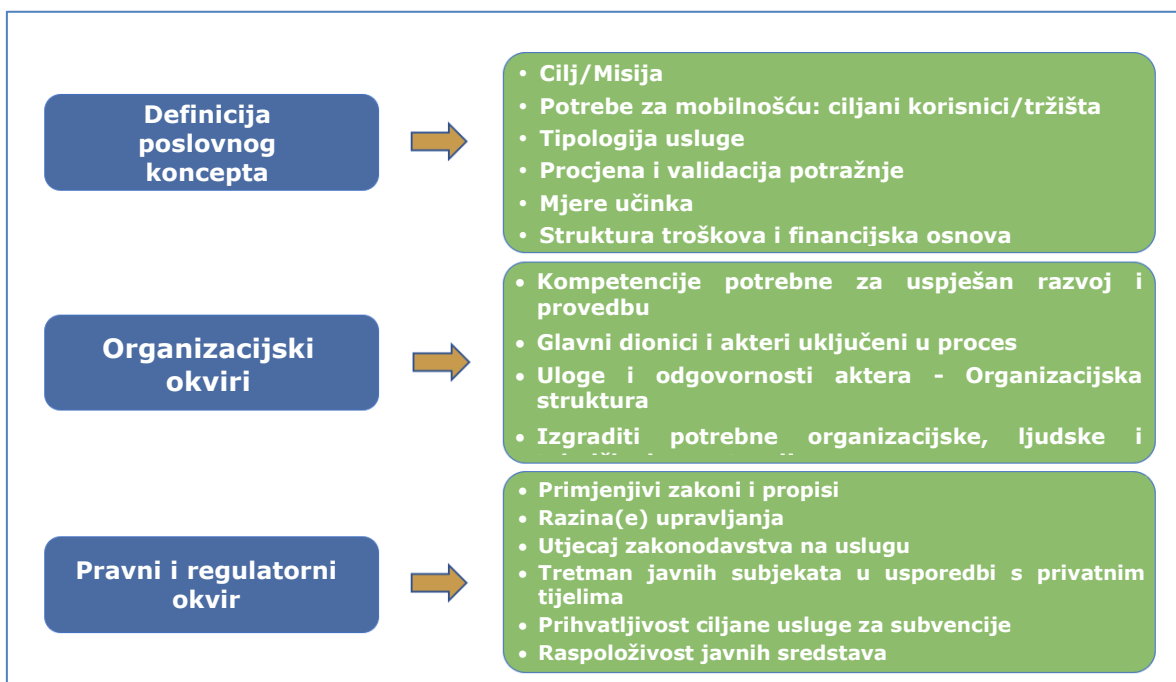
Važno je napomenuti da usluga nije profitabilna kada se uključe svi troškovi. Međutim, neki pojedinačni elementi mogu biti profitabilni za one koji pružaju određenu uslugu ili infrastrukturu. Na primjer, pružatelj IT sustava ili tvrtka koja održava vozila bili bi plaćeni po komercijalnoj stopi.

Dakle, mogli bismo imati više poslovnih modela unutar istog projekta. Netko mora izraditi cjelokupni poslovni model i opravdati bilo kakva potporna sredstva, što može zahtijevati socio-ekonomski poslovni model. Drugi, poput prijevoznika, pružatelja ITS-a (ITS- inteligentni transportni sustav) itd., moraju izraditi poslovni model orijentiran na profit ili uvjerljiv interni model za prihvaćanje gubitka/sudjelovanja bez profita u očekivanju budućeg povrata.

Prilikom osmišljavanja poslovnog modela za uslugu ruralne mobilnosti, proces se može podijeliti u tri ključna zadatka: (i) Definiranje poslovnog koncepta, (ii) Procjena organizacijske strukture i (iii) Pregled pravnih i regulatornih okvira. Svaki od ovih zadataka uključuje niz koraka koje treba dovršiti prije implementacije rješenja. U početku identificirajte specifične potrebe za mobilnošću koje želite riješiti i procijenite zadovoljavaju li postojeće prometne usluge te potrebe. Na temelju te analize odaberite model usluge koji najbolje zadovoljava te potrebe, procijenite potražnju pomoću istraživanja tržišta ili prošlih anketa i izradite početnu strukturu troškova i financijski plan. Zatim uključite relevantne dionike, dodijelite uloge i odgovornosti te istovremeno definirajte organizacijski okvir. Istodobno pregledajte regulatorne i zakonske zahtjeve, provjerite ispunjavate li uvjete za subvencije i istražite mogućnosti javnog financiranja.

Slika 28 Zadaci za izradu poslovnog plana usluge ruralne mobilnosti

Izvor: SMARTA-NET



Učenje iz prakse: Projekt CONNECT

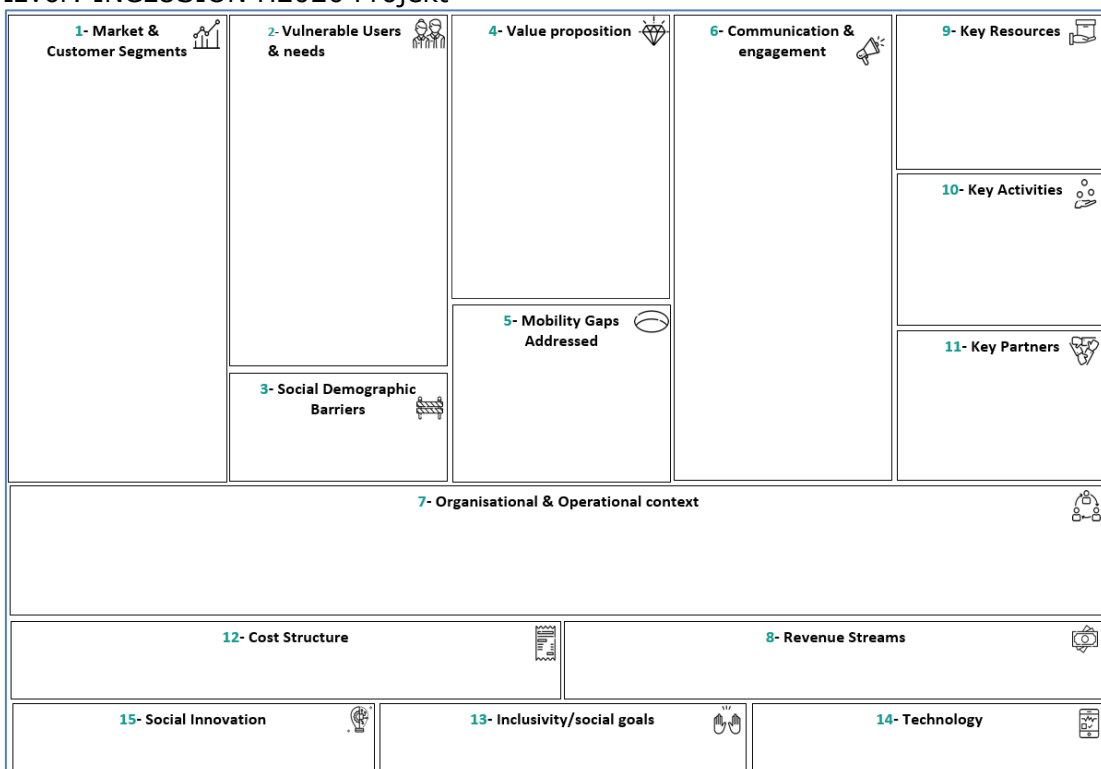
Projekt CONNECT financiran je u okviru 6. okvirnog programa Europske komisije, putem DG-RESEARCH. Glavna svrha bila je prikupiti znanje i iskustvo vezano uz fleksibilni prijevoz (uključujući DRT) kako bi se identificirala dobra praksa i dalje razvijale metode za razvoj poslovanja. Konzorcij CONNECT sastojao se prvenstveno od stručnjaka iz industrije. Nije imao demonstracijska mjesta, već se oslanjao na širok raspon studija slučaja dopunjenih istraživanjima industrije. Projekt je izradio dva specifična izvješća s ključnim preporukama za razvoj poslovnih planova za fleksibilne prijevozne usluge (u stilu DRT-a i usluga dijeljenja prijevoza):

- D10: Inovativna rješenja i probni slučajevi u vezi s razvojem poslovanja¹⁷: IT predstavlja rezultate iz 19 studija slučaja sustava prijevoza na zahtjev (DRT) (10 u Europi, 9 u SAD-u). Ispituje poslovne modele, organizacijske okvire te regulatorne i pravne kontekste, ističući ključna ograničenja.
- D14: Preporuke za razvoj poslovanja: na temelju znanja stečenog u sklopu projekta CONNECT i vanjskih perspektiva dobivenih kroz radionice, sintetizira glavna pitanja u područjima poslovnog modela, organizacijskih aspekata te pravnih i regulatornih okvira. Zatim predstavlja pregled stanja u industriji diljem Europe (na temelju studija slučaja D10 i dodatnog istraživanja) i zaključuje razmatranjima o ključnim aspektima koje treba uzeti u obzir pri razvoju poslovanja DRT-a.

Kako bi se pojednostavnili gore spomenuti aspekti, dobro je započeti s vježbom zajedničkog stvaranja s lokalnim dionicima (uključujući predstavnike općina, društvene skupine, prijevoznike itd.) popunjavanjem specifičnog modela predložka. Primjer je prikazan u nastavku.

Slika 29 Model predložka za rješenja ruralne mobilnosti.

Izvor: INCLUSION H2020 Projekt¹⁸



¹⁷Ovim CONNECT izvješćima može se pristupiti na

<https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

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

Ključne preporuke za razvoj poslovnih planova za rješenja dijeljene mobilnosti u ruralnim područjima sažete su u nastavku.

- *Stvaranje vrijednosti*: Poslovni modeli za rješenja ruralne mobilnosti trebali bi se fokusirati na stvaranje različitih oblika vrijednosti - i monetarnih i nemonetarnih (npr. društvena vrijednost) - za različite dionike. Ti dionici mogu uključivati tijela za financiranje, javne uprave, operatere mobilnosti, lokalna poduzeća i građane. Umjesto da se oslanjaju isključivo na financijsku usporedbu troškova i prihoda, ključno je prepoznati šire društvene i koristi za zajednicu koje te usluge mogu pružiti.
- *Uključivanje više aktera*: Učinkoviti poslovni modeli trebali bi uzeti u obzir cijeli ekosustav dionika mobilnosti, a ne fokusirati se na jednu uslugu ili proizvod. Kako bi se osigurala pristupačnost u ruralnim područjima, važno je procijeniti i koristi i izazove iz perspektive svakog uključenog aktera. To može uključivati povezivanje više usluga ili rješenja kako bi se stvorio sveobuhvatan poslovni model koji zadovoljava različite potrebe zajednice.
- *Uključivanje neprofitnih organizacija*: Iako se može činiti nelogičnim, uključivanje neprofitnih organizacija kao ključnih aktera u poslovne modele ruralne mobilnosti može biti korisno. Javno financiranje često je ključno za podršku tim uslugama u ruralnim područjima gdje je potražnja niska. Poslovni modeli trebali bi uzeti u obzir preraspodjelu javnih sredstava i težiti fleksibilnosti unutar regulatornih ograničenja kako bi se održalo poslovanje.
- *Dugoročna održivost*: Kako bi se osigurala dugoročna održivost usluga ruralne mobilnosti, poslovni modeli trebali bi poticati uključivanje društvenih poduzetnika. Integracija tih aktera u pružanje usluga, gdje je to dopušteno nacionalnim propisima, može poboljšati održivost tih usluga. Gdje je potrebno, zagovaranje regulatornih prilagodbi kako bi se omogućilo takvo sudjelovanje može dodatno ojačati održivost poslovnog modela.

Korak 9: Kako procijeniti koristi povezane s ruralnom mobilnošću

Ruralna područja su aktivna gospodarstva sa širokim rasponom poljoprivrednih, industrijskih, eksploatacijskih i rekreacijskih djelatnosti, povezanih s njihovim prirodnim resursima i poduzetničkom tradicijom područja.

Ruralna mobilnost može se promatrati kao "pokretač" ili "multiplikator" koji može omogućiti ili poboljšati rezultate i povećati vrijednost drugih ulaganja¹⁹. Doista, u mnogim slučajevima, usluga mobilnosti je komponenta koja dodaje vrijednost drugim ekonomskim, društvenim, turističkim ili ekološkim projektima i politikama.

Rezultati financiranja usluga za ruralnu mobilnost vezanih uz promet uključuju, između ostalog:

- Smanjenje prijeđenih kilometara vozilom (VKT- eng. Vehicle Kilometers Traveled)
- Smanjenje potrošnje goriva i emisija CO₂
- Manje prometa, manje zagađenja, manje buke, manje nesreća

¹⁹Lorenzini, A., Ambrosino, G., Finn, B., (2021.), „Preporuke politika za održivu dijeljenu mobilnost i javni prijevoz u europskim ruralnim područjima“, publikacija projekta SMARTA.

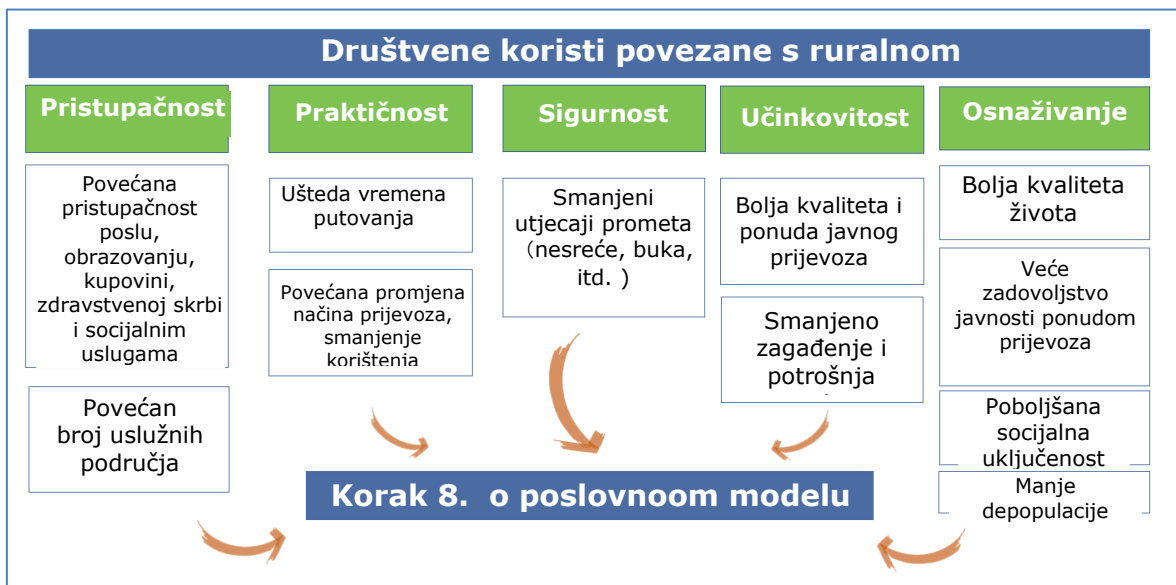
- Lokalne ceste postaju sigurnije za hodanje i vožnju biciklom.
- Potrebno je manje ulaganja u infrastrukturu
- Održavanje ili povećanje baze kupaca za poslovanje i usluge

Usluge ruralne mobilnosti prvenstveno se provode kako bi se donijele društvene koristi u područjima koja su u opasnosti od socijalne isključenosti ili nejednakosti mogućnosti. Ipak, usluge se često kritiziraju zbog visoke cijene čak i kada ispunjavaju svoju društvenu misiju.

Neke od prednosti povezanih s poboljšanom ponudom prometnih usluga za ruralna područja navedene su na slici 30 i klasificirane su prema određenim kategorijama (pristupačnost, praktičnost itd.). Važno je razumjeti kako te prednosti mogu utjecati na usvajanje/razvoj rješenja mobilnosti.

Slika 30 Društvene koristi povezane s ruralnom mobilnošću

Izvor: SMARTA-NET



Slika 31 Zelene željeznice u Valmieri, Latvija

Učenje iz prakse: Zelene željeznice u Valmieri, Latvija

Inicijativa Zelenih željeznica u Valmieri, Latvija, revitalizira napuštene željezničke pruge u mrežu planinarskih i biciklističkih staza dugu 32 km unutar regije Vidzeme. Ovaj projekt, dio većeg projekta od 750 km u južnoj Estoniji i Latviji, ima za cilj poboljšati lokalnu mobilnost i promovirati održivi turizam. Ključne značajke uključuju uklanjanje prepreka, postavljanje drvenih mostova i stvaranje rekreacijskih područja s klupama za odmor. Projekt "Zelenih željeznica" je prekogranična inicijativa koju vodi Turistička zajednica Vidzeme u partnerstvu s 25 lokalnih samouprava iz regije Vidzeme u Latviji i južne Estonije, uz podršku Latvijskog udruženja zelenih cesta. Uz podršku lokalnih vlasti i nevladinih organizacija, ova inicijativa odaje počast povijesnom značaju željeznice u regiji, istovremeno potičući angažman zajednice i gospodarski rast kroz povećane turističke mogućnosti i zdraviji način života.

Na 32 km dugoj dionici željezničke pruge obuhvaćene ovim lokalnim pametnim rješenjem za mobilnost (dio rute Valmiera-Kocēni-Ainaži), obnovljeno je sedam mostova za siguran prolaz biciklista i pješaka. Investicijski troškovi procijenjeni su na 47.000 €, što predstavlja oko 4% ukupnih troškova projekta od 1.174.938 €. Glavni izvor financiranja osiguran je iz Europskog

fonda za regionalni razvoj Interreg Estonija-Latvija, koji je pridonio s 40.000 €, uz 7.000 € od ostalih partnera.

Projekt "Zelenih željeznica" **poboljšava kvalitetu života** u ciljanim područjima poboljšanjem mobilnosti i stvaranjem novih prilika za stanovnike. Inicijativa potiče zdravije i sretnije zajednice kroz povećane aktivnosti na otvorenom. Lokalno stanovništvo brzo otkriva da ove obnovljene staze pružaju izvrsne mogućnosti za šetnju, vožnju biciklom, pa čak i skijaško trčanje tijekom zimskih mjeseci.



Zasluge: J. Sijats, S. Lawrence

Projekt također potiče gospodarski rast. S priljevom **turista koje privlače** slikovite rute, lokalna poduzeća počinju razvijati nove proizvode i usluge, uključujući smještaj i ugostiteljstvo. Ovaj porast turizma donosi veću ekonomsku vitalnost područja, stvarajući radna mjesta i potičući lokalna gospodarstva.

Osim toga, mreža povezuje regiju Vidzeme s južnom Estonijom, **proširujući mogućnosti mobilnosti** za stanovnike i posjetitelje. Poboljšana dostupnost omogućuje ljudima istraživanje šireg područja, potičući angažman i interakciju zajednice. Sveukupno, projekt Zelenih željeznica pozicionira mobilnost kao ključni pokretač za postizanje širih ekonomskih, društvenih i ekoloških ciljeva, transformirajući regiju u uspješno središte za rekreaciju na otvorenom i turizam tijekom cijele godine.

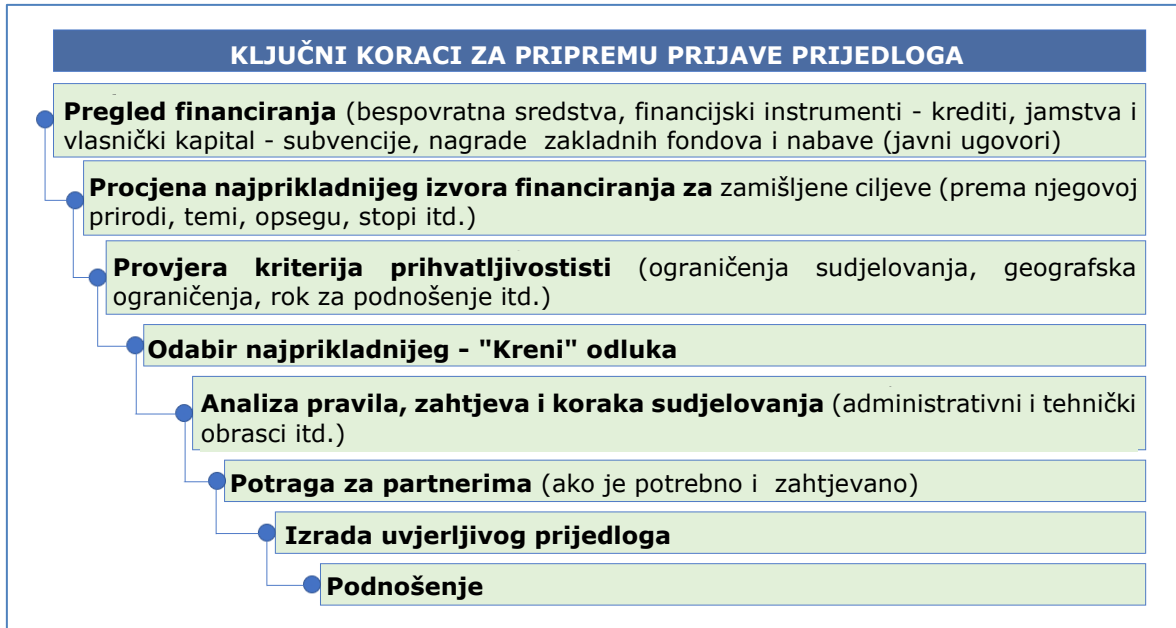
Korak 10: Smjernice za prijavu za financiranje

Osiguravanje financiranja za rješenje ruralne mobilnosti zahtijeva dobro strukturiran pristup kako bi se savladale složenosti EU, nacionalnih ili regionalnih programa financiranja. Ovaj korak opisuje bitne zadatke za pripremu uspješnog prijedloga, od identificiranja najprikladnijih mogućnosti financiranja do podnošenja uvjerljive prijave.

Sustavnom procjenom izvora financiranja, provjerom prihvatljivosti i usklađivanjem ciljeva sa zahtjevima programa, prijavitelji mogu osigurati da se njihovi prijedlozi ističu. Bilo putem bespovratnih sredstava, financijskih instrumenata ili javnih ugovora, slijedeći dolje navedene korake povećavaju se šanse za postizanje uspjeha u financiranju inovativnih rješenja za mobilnost prilagođenih ruralnim potrebama.

Slika 32 Ključni koraci za pripremu prijave prijedloga

Izvor: SMARTA-NET



Slika 33 primjer: Snalaženje u spektru programa financiranja EU

Učenje iz prakse: Snalaženje u spektru programa financiranja EU

Rural Toolkit je sveobuhvatan vodič za financiranje i mogućnosti podrške EU-a za ruralna područja u Europskoj uniji. Njegov je cilj pomoći lokalnim vlastima, institucijama i dionicima, poduzećima i pojedincima da prepoznaju i iskoriste postojeća sredstva EU-a, programe i druge inicijative za financiranje i podršku te da potiču razvoj u ruralnim područjima.



Rural toolkit

Korisnici mogu pronaći najprikladnije mogućnosti financiranja EU-a za potporu svojih specifičnih projekata i inicijativa. Pruža sveobuhvatne informacije o bespovratnim sredstvima, subvencijama i programima koji omogućuju razvoj i revitalizaciju ruralnih područja i zajednica.

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

Ostale korisne poveznice za istraživanje mogućnosti financiranja EU-a:

- Opće informacije o postupku prijave - Europska komisija: [Link](#)
- Mogućnosti financiranja za javna tijela - Europska komisija: [Link](#)
- Mogućnosti financiranja EU-a za lokalni javni prijevoz – UITP: [Link](#)

Iako opisani postupni pristup pruža generički okvir, potrebne su specifične prilagodbe za svaku razinu financiranja.

- Za financiranje EU-a, transnacionalna partnerstva i pridržavanje složenih administrativnih smjernica su ključni.
- Nacionalno financiranje često naglašava usklađenost s nacionalnim strategijama, zahtijevajući od prijavitelja da pokažu kako njihovi projekti adresiraju nacionalne ciljeve mobilnosti.
- Regionalno financiranje obično zahtijeva blisku suradnju s regionalnim vlastima i snažan naglasak na rješavanju lokalnih potreba.

Pristup podršci ključan je za ruralne općine koje žele razviti uspješne prijedloge za financiranje. Dostupni su različiti resursi koji vode kroz proces:

- Objavite namjenski poziv za iskaz interesa za vanjske stručnjake/konzultantske agencije kako biste dobili podršku za razvoj prijedloga
- Kontaktirajte nacionalne/regionalne kontaktne točke programa za pojašnjenja (administrativna ili tehnička)
- Kontaktirajte nacionalne agencije koje promiču sudjelovanje u EU programima istraživanja i inovacija te pružaju usluge informiranja, edukacije i pomoći²⁰
- Sudjelovanje na webinarima i događajima (EU, nacionalnim ili regionalnim) programa (za umrežavanje s drugim potencijalnim partnerima, stjecanje dodatnih uvida u pozive)
- Članstva (udruženja lokalnih vlasti, relevantne mreže EU²¹, itd.).

²⁰Europska komisija nudi web portal za pomoć i podršku, uključujući detalje o Nacionalnim kontaktnim točkama (NKT) za nekoliko programa financiranja EU-a: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027> . Također nudi mrežu NKT-ova posebno usmjerenu na Obzor Europa: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²¹Primjeri takvih mreža su: Mreže pametnih sela (<https://www.smart-village-network.eu/>); POLIS mreža (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – Udruga povijesnih gradova i regija EU (<https://www.historic-towns.org/>)

ZAKLJUČCI

Ovaj dokument s uputama osmišljen je kako bi se općinama pružilo znanje i alati potrebni za razvoj i provedbu održivih, uključivih i integriranih rješenja mobilnosti u ruralnim područjima.

Fokusirajući se na ključno pitanje financiranja – posebno za inicijative ruralne mobilnosti i mobilnost koja podržava ruralni turizam – on se bavi značajnom preprekom: nedostatkom resursa i specifične stručnosti u osiguravanju financiranja. Ovi izazovi često sprječavaju ruralne zajednice u stvaranju prilagođenih usluga mobilnosti.

Kroz postupni pristup, dokument osposobljava ruralne općine i stručnjake za snalaženje u složenim financijskim okruženjima, procjenu financijskih zahtjeva i pripremu uvjerljivih projektnih prijedloga. Od identificiranja lokalnih izazova i prednosti do definiranja bitnih komponenti projekta i usklađivanja s regulatornim i tržišnim razmatranjima, Upute imaju za cilj poticanje dugoročne održivosti usluga mobilnosti. Slijedeći ovu strukturiranu metodologiju, ruralne zajednice mogu transformirati izazove mobilnosti u prilike za rast i povezanost.

Predlaže se skup ključnih preporuka i zaključaka kako bi se objedinili neki od ključnih preporuka ovog dokumenta.

Utvrđiti jasan i provediv cilj

- Dobro definirani pokazatelji i KPI-evi (ključni pokazatelji uspješnosti)
- Konkretni operativni postupci
- Isticanje šire vizije izvan cilja projekta
- Dobro uspostavljene veze između specifičnih ciljeva i rezultata

Inicijative temeljene na zajednici

- Pristup od dna prema vrhu, uzimajući u obzir potrebe i izazove s kojima se suočavaju ruralne zajednice
- Aktivno uključivanje lokalnih zajednica (npr. forumi, klubovi itd.), koje predstavljaju različite skupine s različitim podrijetlom

Pristup s više dionika

- Partnerstva s različitim i relevantnim dionicima, uključujući lokalne političare i vođe zajednice
- Osigurati suradnju među različitim ciljnim skupinama i stručnjacima

Procjena troškova

- Osigurati realne i sveobuhvatne financijske zahtjeve
- Točne procjene proračuna

Učinkovito planiranje

- Procjena i planiranje svih potrebnih resursa i aktivnosti

- Ljudski resursi
- Tehničke kompetencije
- Nedovoljne vještine (multidisciplinarni timovi)
- Umrežavanje
- Točan vremenski plan

Politički i prostorni konteksti

- Razumijevanje političkog okvira i prostorne dinamike
- Uskladiti projekt sa širim političkim ciljevima i lokalnim potrebama

KONTAKT S EU

Osobno

Diljem Europske unije postoje stotine informativnih centara Europe Direct.

Adresu centra koji Vam je najbliži možete pronaći na:

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

Telefonom ili e-poštom

Europe Direct je služba koja odgovara na vaša pitanja o Europskoj uniji. Ovu službu možete kontaktirati:

- besplatnim telefonom: 00 800 6 7 8 9 10 11 (određeni operateri mogu naplatiti ove pozive),
- na sljedeći standardni broj: +32 22999696, ili
- putem e-pošte: https://europa.eu/european-union/contact_en

PRONALAZENJE INFORMACIJA O EU

Online

Informacije o Europskoj uniji na svim službenim jezicima EU dostupne su na web stranici Europa na: https://europa.eu/european-union/index_en

Publikacije EU

Besplatne i plaćene publikacije EU možete preuzeti ili naručiti s:

<https://publications.europa.eu/en/publications> . Više primjeraka besplatnih publikacija možete dobiti kontaktiranjem Europe Direct ili vašeg lokalnog informativnog centra (vidi https://europa.eu/european-union/contact_en).

EU prava i povezani dokumenti

Za pristup pravnim informacijama EU-a, uključujući sve zakone EU-a od 1952. godine na svim službenim jezicima, posjetite EUR-Lex na: <http://eur-lex.europa.eu>

Otvoreni podaci EU

Portal otvorenih podataka EU-a (<http://data.europa.eu/euodp/en>) omogućuje pristup skupovima podataka iz EU-a. Podaci se mogu besplatno preuzeti i ponovno koristiti, kako u komercijalne tako i u nekomercijalne svrhe.



Ured za publikacije
Europske unije

ISBN: 978-92-68-27215-2

doi: 10.2832/5404072