



Usmernenia k možnostiam financovania a finančnej podpory mobility na vidieku

Zmluva: MOVE/2022/OP/0008

Napísali
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Sr - Italy
November - 2024



EURÓPSKA KOMISIA

Generálne riaditeľstvo pre dopravu a mobilitu
Generálne riaditeľstvo B - Investície, inovatívna a udržateľná doprava
Oddelenie B3 - Inovácie a výskum

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

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

*Európska komisia
B-1049 Brusel*

Usmernenia k možnostiam financovania a finančnej podpory mobility na vidieku

Zmluva: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct je služba, ktorá vám pomôže nájsť odpovede
na vaše otázky týkajúce sa Európskej Únie.***

Bezplatné telefónne číslo(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Poskytnuté informácie sú bezplatné, rovnako ako väčšina hovorov (hoci niektorí operátori, telefónne automaty alebo hotely si môžu účtovať poplatky).

PRÁVNE UPOZORNENIE

Tento dokument bol vypracovaný pre Európsku Komisiu, avšak odráža iba názory autorov a Komisia nenesie zodpovednosť za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v ňom obsiahnuté.

Viac informácií o Európskej únii je k dispozícii na internete (<http://www.europa.eu>).

Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2025

ISBN : 978-92-68-27225-1

doi: 10.2832/7924718

© Európska únia, 2025

Reprodukcia je povolená s uvedením zdroja.

OBSAH

KLÚČOVÉ POJMY A DEFINÍCIE	7
ÚVOD	8
1. VÝZVY V PRÍSTUPE K FINANČNÝM PROSTRIEDKOM PRE SLUŽBY VIDIECKEJ MOBILITY	10
2. FAKTORY UMOŽŇUJÚCE PRÍSTUP K FINANCOVANIU	14
3. FINANČNÉ RÁMCE PRE SLUŽBY ZDIEĽANEJ MOBILITY NA VIDIEKU	16
4. FÁZOVANIE STRATÉGIÍ FINANCOVANIA	19
5. DEFINOVANIE KLÚČOVÝCH PRVKOV PROJEKTU	20
6. POSÚDENIE POŽIADAVIEK A PLÁNOV FINANCOVANIA.....	31
7. ORIENTÁCIA NA VYSOKO REGULOVANOM TRHU	40
8. VYPOVEDANIE NÁVRHOV	43
ZÁVERY	51

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1 Príklady prispôsobených KPI na posúdenie medzier v mobilite na vidieku ..	13
Tabuľka 2 Potenciál, ciele, obmedzenia a partnerstvo pre cieľových hlavných navrhovateľov	21
Tabuľka 3 Kľúčové typy projektov mobility vo vidieckych oblastiach	24
Tabuľka 4 Kombinácia zdrojov financovania pre riešenia mobility na vidieku	34

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1 Základné a lokalizované dopravné služby vo vidieckych oblastiach.	9
Obrázok 2 Finančná panoráma pre vidiecku mobilitu	10
Obrázok 3 Hlavné body iniciatívy partnerstva KITE v Kilkenny v Írsku	15
Obrázok 4 Doprava na požiadanie BürgerBus v Oberes Glantal, Nemecko.	15
Obrázok 5 Finančné rámce pre riešenia mobility	17
Obrázok 6 Finančné rámce pre DRT v Medio Tejo, Portugalsko	17
Obrázok 7 Riadenie organizačných a prevádzkových otázok	18
Obrázok 8 Služba Sopotniki „od dverí k dverám“ v Slovinsku	18
Obrázok 9 Postupný prístup k stratégiám financovania mobility na vidieku.....	19
Obrázok 10 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 1-3	20
Obrázok 11 Komunitné zdieľanie áut vo vidieckej komunite Villerouge-Termenès.....	23
Obrázok 12 Projekt VysoMarch na cezhraničí medzi Rakúskom a Slovenskom	27
Obrázok 13 Požiadavky na financovanie riešení zdieľanej mobility na vidieku.	28

Obrázok 14 Finančné otázky týkajúce sa riešení zdieľanej mobility na vidieku.	29
Obrázok 15 Projekt SMART Mobility v údolí Garfagnana, Taliansko.	30
Obrázok 16 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 4 – 6	31
Obrázok 17 Typy financovania riešení mobility na vidieku	32
Obrázok 18 Prehľad finančných potrieb v rôznych fázach projektu	32
Obrázok 19 Systém zdieľania bicyklov Sprotenflotte v regióne Kiel, Nemecko.....	33
Obrázok 20 Využívanie zdrojov financovania v Rethymne, Grécko	35
Obrázok 21 Udržateľná schéma zdieľania elektrických áut na vidieku: Model FLUGS vo Východnom Tírolsku	36
Obrázok 22 Financovanie potrebné na predprojektové a investičné náklady	37
Obrázok 23 Financovanie potrebné na prevádzkové náklady v rámci flexibilných dopravných služieb	38
Obrázok 24 Financovanie potrebné na prevádzkové náklady v rámci služieb zdieľanej jazdy.....	39
Obrázok 25 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 7	40
Obrázok 26 Doprava na požiadanie v Médio Tejo, Portugalsko	42
Obrázok 27 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 8-10.....	43
Obrázok 28 Úlohy pri vypracovaní podnikateľského plánu pre službu mobility na vidieku	44
Obrázok 29 Model Canvas pre riešenia mobility na vidieku.....	45
Obrázok 30 Sociálne výhody spojené s mobilitou na vidieku.....	47
Obrázok 31 Zelené železnice vo Valmiere, Lotyšsko	47
Obrázok 32 Kľúčové kroky pre prípravu žiadosti o návrh.....	49
Obrázok 33 príklad: Navigácia v spektre programov financovania EÚ	49

KLÚČOVÉ POJMY A DEFINÍCIE

Termín	Definícia
SPP	Spoločná poľnohospodárska politika (SPP) je spoločná politika pre všetky krajiny EÚ. Je riadená a financovaná na európskej úrovni z prostriedkov rozpočtu EÚ. SPP podporuje otvorený jednotný trh pre poľnohospodárske potravinárske výroby EÚ, zabezpečuje dostupné ceny, udržiava jedny z najvyšších bezpečnostných a environmentálnych noriem na svete a udržiava živé vidiecke komunity.
Investičné náklady	Kapitálové výdavky sú výdavky potrebné na obstaranie, modernizáciu a údržbu hmotného investičného majetku (napr. cestnej infraštruktúry, cyklistických chodníkov, mostov, tunelov atď.) vrátane technológií alebo zariadení (bezpečnostné systémy a systémy riadenia dopravy, systémy predaja cestovných lístkov, systémy riadenia informácií atď.) a mobilných aktív vrátane vozidiel.
ERMN	Európska sieť pre mobilitu vo vidieckych oblastiach (ERMN) je celoeurópska sieť zameraná na mobilitu vo vidieckych oblastiach, ktorá umožňuje zdieľanie vedomostí a skúseností medzi miestnymi orgánmi, odborníkmi z praxe a expertmi. Bola založená a mobilizovaná projektom SMARTA-NET.
Financovanie	Proces zabezpečenia kapitálu a získania potrebných finančných prostriedkov na vývoj riešenia, ktoré môže zahŕňať úvery, úverové linky, granty alebo investície. Zahŕňa tiež všetky odporúčania na prilákanie investícií a na získanie finančných prostriedkov.
Financovanie	Prehľad rôznych fondov dostupných pre rozvoj a údržbu riešení alebo služieb mobility.
Prevádzkové náklady	Prevádzkové výdavky na prevádzku služby (napr. náklady na energie na prevádzku vozidiel, platy a benefity zamestnancov, poistné, údržba a opravy vozidiel a infraštruktúry, predaj a marketing), ako aj ďalšie súvisiace výdavky potrebné na každodenné fungovanie služby.

ÚVOD

Tento dokument je posledným zo série štyroch usmerňujúcich dokumentov, ktoré pripravila sieť SMARTA-NET¹. Tieto dokumenty pomáhajú budovať kapacity obcí pri rozvoji a implementácii udržateľných, inkluzívnych a integrovaných riešení mobility na ich území. Toto usmernenie sa zameriava najmä na kritický aspekt: možnosti financovania a finančnej podpory iniciatív mobility na vidieku, vrátane mobility na podporu vidieckeho cestovného ruchu. Nedostatok zdrojov a špecifického know-how v oblasti zabezpečovania financovania sú významnými prekážkami pre vidiecke komunity, ktoré sa snažia rozvíjať mobility na mieru.

S cieľom riešiť túto potrebu poskytuje toto usmernenie postupný prístup. Je navrhnuté tak, aby viedlo vidiecke obce a odborníkov k pochopeniu, príprave a predkladaniu robustných návrhov na financovanie a finančných stratégií pre projekty mobility a k udržaniu cieľových služieb v priebehu času. Každá kapitola vychádza z kľúčových prvkov potrebných na vypracovanie silného projektového plánu – od identifikácie výziev a aktív v rámci vidieckych komunít, cez posúdenie praktických finančných rámcov až po definovanie základných komponentov projektu.

Tento štruktúrovaný prístup má pomôcť miestnym orgánom zorientovať sa v komplexnej oblasti financovania, jasne posúdiť finančné požiadavky a vypracovať presvedčivé návrhy, ktoré zohľadňujú regulačné a trhové aspekty, ktoré môžu byť špecifické pre mobilitu na vidieku.

Či už ste zástupcom vidieckej obce, regionálneho orgánu, dopravcu alebo členom miestnej komunity, toto usmernenie vám poslúži ako praktický nástroj na preskúmanie a zabezpečenie finančnej podpory pre iniciatívy mobility na vidieku.

Prístup do a z vidieckych oblastí možno vnímať z dvoch komplementárnych perspektív.

- **Prvá perspektíva sa zameriava na to, ako sa obyvatelia vidieka spájajú s tým, čo potrebujú.** To zahŕňa základné služby, zamestnanie, vzdelávanie a ďalšie príležitosti, z ktorých mnohé sa nachádzajú mimo ich bezprostredného okolia. Tento rozmer dostupnosti je zásadný pre zabezpečenie sociálneho začlenenia a kvality života pre vidiecke komunity.
- **Druhá perspektíva zohľadňuje dostupnosť vidieckych oblastí zvonku** zdôrazňuje, ako ľahko sa do týchto regiónov dostanú podniky, turisti a iní návštevníci. Toto je kľúčový faktor pre rozvoj hospodárstva, podporu cestovného ruchu a miestneho priemyslu.

Spoločne tieto perspektívy zdôrazňujú dvojaký význam riešení mobility pri prepájaní vidieckych oblastí so širšou ekonomickou a sociálnou štruktúrou.

Pri riešení financovania mobility na vidieku rozlišujeme medzi „základnými službami“ a viac lokalizovanými možnosťami mobility (Obrázok 1).

- **Základné služby**, ako sú medzimestské, diaľkové autobusové a regionálne dopravné služby, sú integrované do formálnych/konvenčných sietí verejnej dopravy. Ťažia zo zavedených štruktúr plánovania, organizácie a financovania. Tieto služby sú buď podporené vládny financovaním, alebo fungujú komerčne prostredníctvom investícií súkromného sektora. Slúžia ako hlavné dopravné

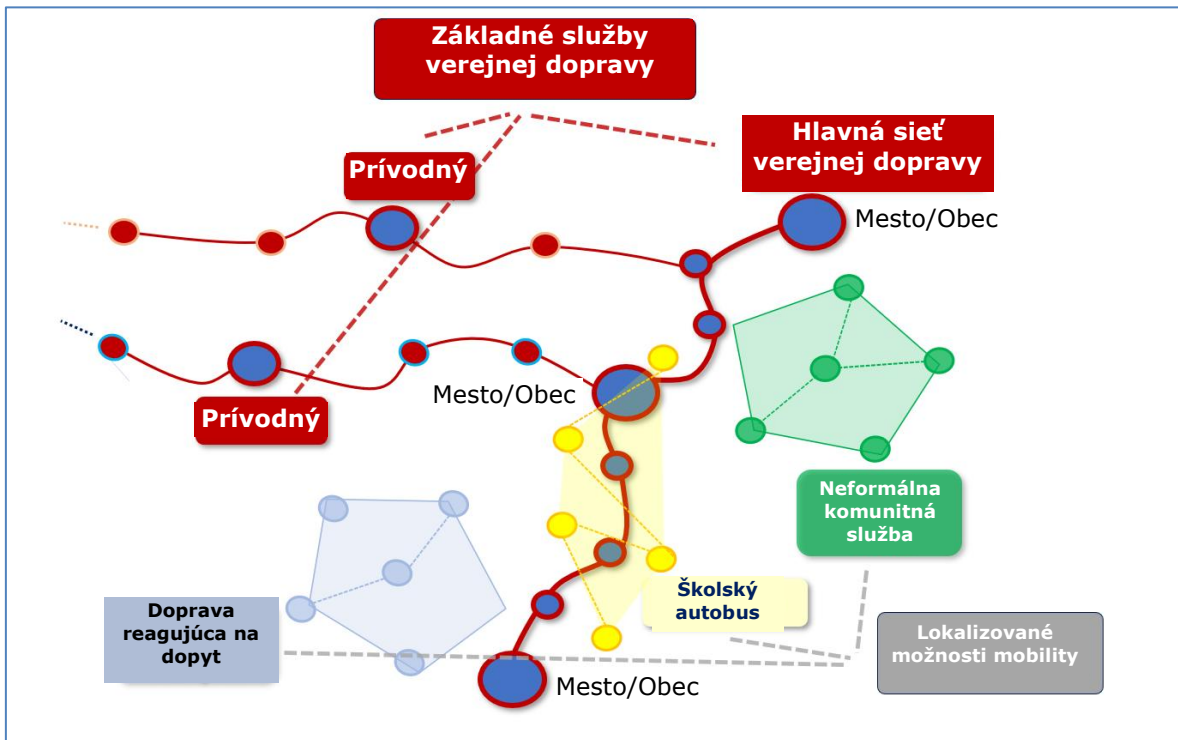
¹Ďalšie tri dokumenty s pokynmi sú: i) Pokyny k riešeniam zdieľanej mobility na vidieku; ii) Pokyny pre udržateľnú mobilitu v komunitách vidieckeho cestovného ruchu; a iii) Pokyny na integráciu aspektov mobility na vidieku do návrhu SUMP – overovanie SUMP z hľadiska vidieka.

tepny, ktoré spájajú stredne veľké mestá s väčšími mestami a regionálnymi dopravnými uzlami. Majú obmedzený počet zastávok v oblastiach, ktorými prechádzajú.

- **Lokalizované služby mobility**, ako sú tie, ktoré poskytujú prístup ku kľúčovým cieľovým miestam v rámci vidieckych oblastí alebo spájajú s hlavnými dopravnými uzlami, čelia značným finančným a štrukturálnym výzvam. Tieto služby sú kľúčové pre uspokojenie každodenných potrieb mobility v rámci vidieckych komunít, no už desaťročia sú výrazne podfinancované. Na rozdiel od základných služieb je financovanie lokalizovanej mobility často neisté, fragmentované a chýbajú mu špecializované právne záväzky alebo konzistentné ciele. Okrem toho v mnohých prípadoch nie sú lokálne riešenia mobility klasifikované ako „verejná doprava“, a preto nie sú oprávnené na hlavné finančné toky alebo mobilitu.

Obrázok 1 Základné a lokalizované dopravné služby vo vidieckych oblastiach.

Zdroj: MemEx



1. VÝZVY V PRÍSTUPE K FINANČNÝM PROSTRIEDKOM PRE SLUŽBY VIDIECKEJ MOBILITY

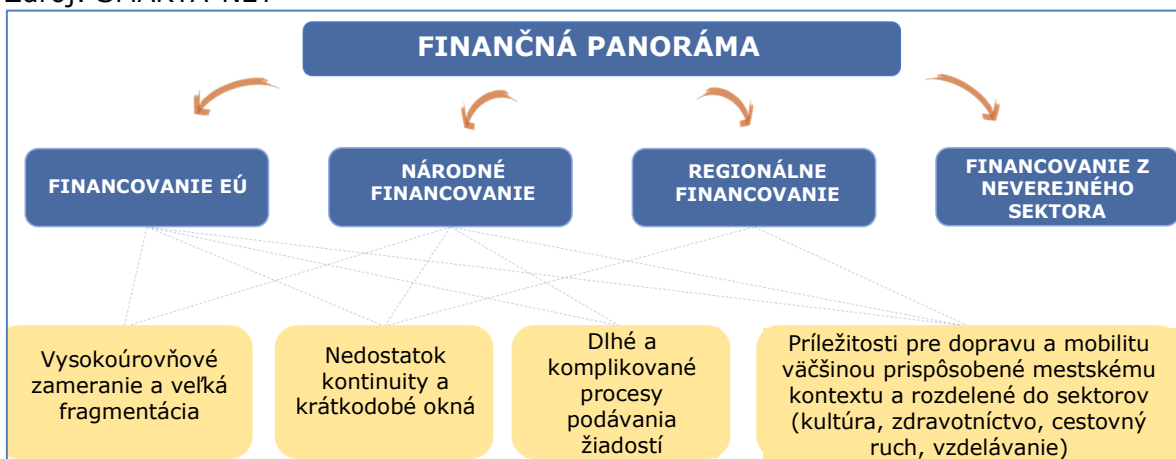
V rôznych členských štátoch Európskej únie sú k dispozícii rôzne možnosti financovania. Vidiecke komunity však zvyčajne čelia prekážkam pri ich využívaní na financovanie intervencií v oblasti mobility. V niektorých prípadoch, keď je možné získať finančné prostriedky, sa opatrenia zavádzajú len s obmedzeným časovým rámcom financovania, takže nie sú z dlhodobého hľadiska finančne udržateľné. Aby boli iniciatívy zdieľanej mobility trvalé, je vždy potrebné zabezpečiť kontinuitu stabilných zdrojov financovania počas celého životného cyklu nového opatrenia. Medzi vidieckymi zainteresovanými stranami často chýba povedomie a pochopenie všetkých potenciálnych zdrojov financovania, o ktoré by sa mohli uchádzať.

Vo všeobecnosti možno finančnú panorámu rozdeliť do štyroch hlavných kategórií, ako je znázornené na obrázku 2. Tri zo štyroch sú rôzne formy **vládneho financovania**, ktoré sú všetky na vyšších úrovniach riadenia ako cieľová oblasť. Všetky majú schopnosť mobilizovať značné finančné zdroje, ale kľúčovou otázkou je, ako sú tieto zdroje rozdelené medzi mestské a vidiecke oblasti.

Štvrtou kategóriou je **financovanie z neverejného sektora**. Patria sem komunity, jednotlivci, mimovládne organizácie, charitatívne organizácie a komerčné subjekty. Toto by sa dalo ďalej rozdeliť na „neverejné/nekomerčné“ a „komerčné“. Je nevyhnutné, aby mobilita v štýle verejnej dopravy vo vidieckych oblastiach vyžadovala vládny zdroj financovania. Mnohé iné typy vidieckej mobility však majú menšie finančné potreby, ktoré sa dajú dosiahnuť rôznymi spôsobmi z komunity, sponzorstva alebo podnikov. Často je to jediný spôsob, ako môžu komunity samy niečo začať, ak vláda nekoná za ne.

Obrázok 2 Finančná panoráma pre vidiecku mobilitu

Zdroj: SMARTA-NET



SMARTA-NET zorganizovala niekoľko diskusií s členmi ERMN, a to naživo aj online, s cieľom posúdiť potreby a výzvy vidieckych obcí v prístupe k finančným prostriedkom. Najmä počas 5^{ho} stretnutia ERMN v Évora (Portugalsko, 14-16 mája 2024) sa kritická téma financovania schém vidieckej mobility podrobne diskutovala pomocou interaktívneho formátu World Café. Členovia ERMN mali možnosť podeliť sa o svoje postrehy a skúsenosti s programami financovania vidieckej mobility, ako aj o stratégie na zabezpečenie dodatočných zdrojov. Diskusia sa zamerala najmä na špecifické

programy financovania EÚ (najmä štrukturálne fondy, napr. Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézny fond), ako aj na fond EÚ na obnovu a odolnosť.²³

SMARTA-NET tiež vypracovala analýzu dostupných európskych, národných a regionálnych zdrojov financovania pre vidiecku mobilitu⁴, v ktorej podrobne opisuje programy a ich zameranie. Výsledky tejto analýzy poukazujú na nerovnováhu medzi rôznymi typmi financovania s relevantne vyšším počtom možností financovania na úrovni EÚ a obmedzenejšími možnosťami pre vidiecke obce a ďalšie zainteresované strany pri implementácii služieb a riešení mobility na miestnej úrovni.

Aj keď obce dokážu identifikovať relevantné možnosti financovania vidieckej mobility, a to na úrovni EÚ aj na národnej/regionálnej úrovni, ich prístup predstavuje rôzne výzvy, ktoré sa tiež objavili, ako už bolo uvedené, počas diskusií s členmi ERMN. Hlavné zistenia z interakcií s členmi ERMN zdôrazňujú nasledujúce problémy:

Výzvy súvisiace s financovaním EÚ

- Široká povaha a fragmentácia výziev na predkladanie návrhov v rámci financovania EÚ (najmä Horizont Európa, NPE⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE programy), čo sťažuje zosúladenie potrieb komunity s kritériami financovania;
- Výzvy EÚ (najmä Horizont Európa, NPE, INTERREG, LEADER, programy LIFE) sa často snažia presadzovať ciele, ktoré nesúvisia s mobilitou – napr. využívanie/rozvoj špecifických technológií, životné prostredie a zmena klímy, dekarbonizácia, rovnosť atď. Navrhovatelia, ktorých cieľom je riešiť základné nedostatky v oblasti mobility vo svojej oblasti, sa ocitajú v značnej nevýhode v porovnaní s navrhovateľmi, ktorých silnou stránkou sú aspekty nesúvisiace s mobilitou, ktoré (tvrdí, že) uplatňujú na mobilitu. Navrhovatelia zameraní na mobilitu sa nakoniec snažia prispôbiť svoje návrhy tak, aby zodpovedali šablóne výzvy, ktorá neuprednostňuje mobilitu, a nevyhnutne sa ocitnú v slabšej pozícii.

Výzvy súvisiace s národným financovaním

- Aj keď počiatočné financovanie systémov mobility na vidieku, najmä ich kapitálové alebo infraštruktúrne náklady, často pochádza z vládnych projektov, obce sú niekedy nútené prevziať prevádzkové náklady, ak sa projekty ukážu ako úspešné;
- Národné financovanie postráda kontinuitu, čo nie je v súlade s dlhodobým plánovaním. Táto nekonzistentnosť môže predstavovať výzvy pre projekty, ktoré si vyžadujú trvalé investície počas niekoľkých rokov (dlhodobé projekty potrebujú stabilné a predvídateľné financovanie, aby sa zabezpečilo ich úspešné dokončenie a dosiahnutie zamýšľaných dopadov);
- Programy rozvoja vidieka zvyčajne financujú špecifické intervencie vo vidieckych oblastiach, ktoré nesúvisia s implementáciou služieb mobility a/alebo rozvojom dopravnej infraštruktúry (napr. Strategický plán SPP⁸).

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

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

⁴Výsledky sú zhrnuté v správe SMARTA-NET „Súhrnná správa o zdrojoch financovania a súvisiacich otázkach v krajinách EÚ“ (2024).

⁵Nástroj na prepájanie Európy, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷Prepojenie medzi aktivitami rozvoja vidieckeho hospodárstva – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale;

https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

⁸Členské štáty nemusia považovať mobilitu na vidieku a/alebo súvisiace aspekty za národné priority, čo bráni miestnym komunitám alebo dokonca obciam a okresom v prístupe k finančným prostriedkom na mobilitu napriek širokému spektru dostupných možností.

Výzvy súvisiace s regionálnym financovaním

- Verejná doprava je silne regulovaná oblasť, v ktorej je ponuka služieb a pridelovanie finančných prostriedkov vždy určené agentúrou na vyššej úrovni ako vidiecka obec – zvyčajne regionálne alebo národné agentúry. Tieto orgány na vyššej úrovni riadia priority, pričom vidiecke obce majú obmedzený vplyv na rozhodovacie procesy. Hoci môžu predkladať žiadosti o služby, vidiecke obce majú len zriedka priamy prístup k týmto finančným tokom, čo vytvára rozpor medzi miestnymi potrebami a dostupnými zdrojmi;
- Mnohé regionálne možnosti financovania sú projektovo orientované, s prísnyimi časovými obmedzeniami, ktoré uprednostňujú krátkodobú implementáciu pred dlhodobou udržateľnosťou. Tento nedostatok kontinuity ohrozuje finančnú životaschopnosť riešení mobility, pretože obce sa často snažia udržiavať služby aj po skončení financovania nových projektov;
- Pre vidiecke oblasti, ktoré sa rozprestierajú na hraniciach štátov alebo regiónov, je prístup k regionálnemu financovaniu ešte náročnejší. Tieto oblasti sa musia orientovať vo fragmentovaných riadiacich štruktúrach, kde zdroje spravujú rôzne orgány s rôznymi predpismi, prioritami a administratívnymi postupmi.

Všeobecné výzvy v prístupe k verejnému financovaniu

- Dlhé a komplikované procesy podávania žiadostí sú bežné. To môže byť ešte zhoršené neistotou výsledkov, či už v miere úspešnosti alebo pridelených finančných prostriedkov;
- Mnohé možnosti financovania dopravy a mobility sú navrhnuté s ohľadom na mestské prostredie, ktoré nemusí byť vhodné pre vidiecke oblasti;
- Toto je tiež spojené s ťažkosťami pri monetizácii výhod. Kvantifikácia výhod riešení mobility na vidieku je náročná. Hodnotové ponuky sa výrazne líšia od mestského prostredia. Napríklad sociálna hodnota mobility pre starších obyvateľov alebo mládež vo vidieckych oblastiach sa ťažšie kvantifikuje, pretože ide o kvalitu života alebo schopnosť naďalej žiť v danej oblasti, v porovnaní so štandardnými metrikami používanými v analýze nákladov a výnosov, ako sú úspora času a nákladov na cestovanie.

Výzvy súvisiace s financovaním mimo verejného sektora

- Okrem tradičných programov financovania môže byť zabezpečenie dodatočných zdrojov za účasti súkromného sektora, využívanie dobrovoľníckej práce, získavanie sponzorstva, zavádzanie poplatkov za používanie a hľadanie podpory pre demonštračné alebo pilotné projekty dosť ťažké vo vidieckych oblastiach, kde je dopyt vo všeobecnosti nižší ako v mestskom prostredí, a teda generuje nižšiu úroveň zisku;
- Vidiecke oblasti trpia nedostatkom dostupných dopravcov a poskytovateľov služieb. V skutočnosti nízky počet cestujúcich sťažuje finančné zabezpečenie dopravných služieb v týchto oblastiach (v niektorých krajinách, napr. v Taliansku, sú regulované dopravné služby financované z národných verejných zdrojov pridelených orgánom verejnej dopravy a dotácie sú založené na prejdených kilometroch).

Ďalšie výzvy, ktorým čelia najmä malé mestá a vidiecke komunity, sa týkajú:

- Nedostatok odborných znalostí a hĺbkových vedomostí o existujúcej panoráme možností financovania v kombinácii s obmedzenými ľudskými zdrojmi a následnými časovými obmedzeniami. To bráni potenciálu pochopiť najvhodnejšie možnosti financovania, ktoré zodpovedajú ich potrebám, a zvyšuje ťažkosti pri orientácii v zložitých a zdĺhavých procesoch podávania žiadostí;

- Obmedzená politická podpora: nedostatok koordinácie medzi rôznymi úrovňami vlády, konkurencia s veľkými mestami, ktoré majú väčšie možnosti a skúsenosti s návrhmi na financovanie;
- Obmedzené možnosti hľadať interné finančné prostriedky na spolufinancovanie projektu (aj vo fáze konceptu); nedostatok špecifických zručností na vypracovanie dlhodobej stratégie plánovania na stanovenie investičných potrieb.

Na podporu a zdôvodnenie programov financovania a plánov pre projekty mobility na vidieku je nevyhnutné, aby tvorcovia politik a osoby s rozhodovacou právomocou – vrátane regionálnych a národných orgánov – prijali špecifické kľúčové ukazovatele výkonnosti (KPI) prispôsobené jedinečným výzvam a potrebám vidieckych oblastí.

Cielené KPI poskytujú jasný rámec na posúdenie medzier v mobilite na vidieku a identifikáciu oblastí, kde sú investície najviac potrebné. Medzery môžu byť v priestorovom pokrytí služieb mobility, v čase, kedy sú dostupné, alebo v tom, ako sú služby prepojené. Príklady týchto prispôsobených KPI sú uvedené v tabuľke 1.

Tabuľka 1 Príklady prispôsobených KPI na posúdenie medzier v mobilite na vidieku

KPI	Popis
Prístupnosť terminálov a zastávok	Meranie času cestovania a možností dostupných pre obyvateľov na dosiahnutie zastávok verejnej dopravy z domu alebo z práce.
Kvalita a dostupnosť verejnej dopravy	Hodnotenie počtu a blízkosti staníc alebo zastávok, frekvencie spojov, dennej dostupnosti trás a dochvilnosti.
Dostupnosť služieb*	Zabezpečenie primeraného prístupu obyvateľov k základným službám, ako sú nemocnice, školy, supermarkety, pošty, banky a kultúrne zariadenia
Prístup k základným službám	Posúdenie dostupnosti služieb verejnou dopravou alebo autom, vrátane času cesty a potreby prestupu medzi dopravnými prostriedkami.
Multimodálne dopravné možnosti	Sledovanie dostupnosti integrovaných druhov dopravy na podporu širokej škály cestovných potrieb.
Dostupnosť služieb školského autobusu	Monitorovanie dostupnosti vyhradených dopravných možností pre študentov.

**Je potrebné zdôrazniť rozdiel medzi meraním „dostupnosti“ z hľadiska (a) existencie služieb alebo zariadení vo všeobecnej oblasti; a (b) schopnosti cieľových používateľov využívať služby v čase, keď sú služby dostupné, s prihliadnutím na trvanie činnosti a bez auta, ak je to relevantné pre danú kategóriu cieľových používateľov. Napríklad ambulantné zdravotnícke služby, podpora zamestnanosti a pošta/bankovníctvo sú zvyčajne krátkodobé, na základe dohody s časom stanoveným poskytovateľom služieb. Služba mobility len v čase dochádzania do zamestnania nie je užitočná pre túto obrovskú časť populácie.*

Tieto KPI pomôžu pri presnom hodnotení potrieb mobility na vidieku, čím usmernia pridelovanie finančných prostriedkov a vývoj programov zameraných špecificky na zlepšenie dopravnej infraštruktúry a dostupnosti na vidieku.

2. FAKTORY UMOŽŇUJÚCE PRÍSTUP K FINANCOVANIU

Efektívny prístup k financovaniu projektov mobility na vidieku závisí od súboru kľúčových faktorov. Na základe skúseností získaných počas stretnutí ERMN a najmä diskusie, ktorá sa uskutočnila v Évore v Portugalsku počas osobného stretnutia ERMN 15. mája 2024, ich možno rozdeliť do štyroch typov: **Spolupráca, Plánovanie, Zapojenie a Podpora**. Tieto prvky spoločne vytvárajú podporný základ, ktorý posilňuje schopnosť vidieckych komunít získať a udržať si financovanie pre udržateľné riešenia mobility.

1. Spolupráca

Dohody o spolupráci medzi obcami, verejnými orgánmi, súkromnými subjektmi a komunitnými združeniami (vrátane miestnych akčných skupín) sú kľúčové pre posilnenie žiadostí o financovanie a udržateľnosť projektov v priebehu času. Prostredníctvom spolupráce môžu partneri zdieľať zodpovednosti, združovať zdroje a využívať svoje silné stránky na efektívne riešenie špecifických potrieb mobility vo vidieckych oblastiach. Spoločnou prácou môžu tieto skupiny zabezpečiť dodatočné zdroje a zabezpečiť, aby riešenia mobility na vidieku boli životaschopné a udržateľné aj po počiatočnom financovaní.

2. Plánovanie

Úspešné žiadosti o financovanie vyžadujú dobre definované, realizovateľné ciele podporené podrobným plánovaním. Stanovením jasných prevádzkových postupov a vykonaním dôkladného posúdenia nákladov môžu navrhovatelia určiť úplné finančné požiadavky navrhovaných riešení mobility. Komplexný prístup k plánovaniu pomáha zosúladiť projekty so širšími strategickými cieľmi, a to na miestnej aj regionálnej úrovni. Holistická perspektíva umožňuje žiadateľom navrhovať projekty, ktoré efektívne riešia prepojené problémy mobility a ktoré predstavujú riešenia, ktoré sú udržateľné a škálovateľné v priebehu času.

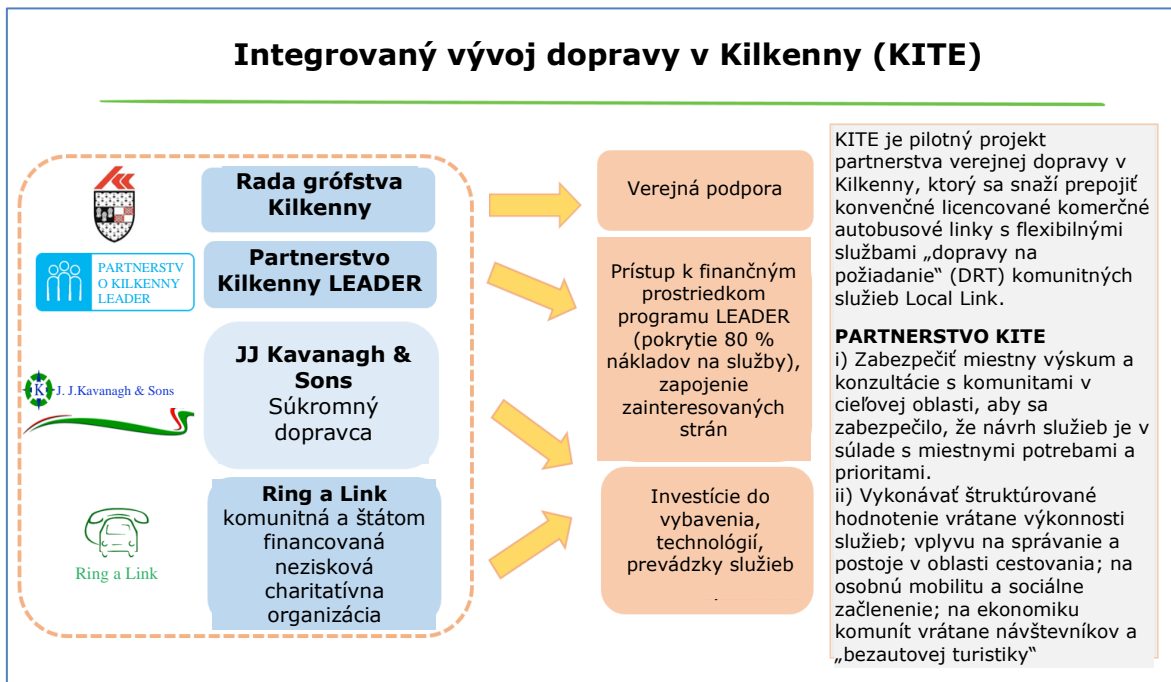
3. Zapojenie

Zapojenie komunity je nevyhnutné pre úspech a dlhodobú udržateľnosť iniciatív mobility na vidieku. Keď sú miestne komunity a podniky aktívne zapojené, projekty mobility na vidieku môžu podporiť pocit zodpovednosti. To zabezpečuje, že navrhované riešenia skutočne spĺňajú potreby obyvateľov. Prijatie prístupu viacerých zainteresovaných strán podporuje účasť rôznych skupín a podporuje spoluprácu medzi kľúčovými zainteresovanými stranami.

4. Podpora

Politická podpora zo strany regionálnych, národných a európskych orgánov je neoceniteľná pre financovanie mobility na vidieku. Takáto podpora často prichádza prostredníctvom zdieľania vedomostí, údajov a osvedčených postupov pre riešenia mobility na vidieku.

Obrázok 3 Hlavné body iniciatívy partnerstva KITE v Kilkenny v Írsku



Silné stránky, aktíva, a nástroje vo vidieckych komunitách

Vidiecke oblasti majú jedinečné silné stránky, ktoré môžu výrazne zvýšiť úspešnosť projektov mobility. Hlboké pochopenie miestnych potrieb umožňuje vidieckym komunitám vyvíjať ciele riešenia, ktoré efektívne riešia špecifické problémy mobility. Vidiecke oblasti tiež preukazujú pozoruhodnú flexibilitu pri získavaní finančných prostriedkov a často nachádzajú kreatívne spôsoby, ako kombinovať verejné a súkromné zdroje na podporu iniciatív. Okrem toho silné prepojenie medzi mobilitou a rozvojom komunity zosilňuje sociálny vplyv projektov, čím sa stávajú relevantnejšími a udržateľnejšími v miestnom kontexte. Obrázok 6 ukazuje, ako rôzne zainteresované strany spolupracovali v Kilkenny v Írsku. Dobrovoľníctvo je ďalšou kľúčovou silnou stránkou, pričom miestni obyvatelia sa často zapájajú do podpory a udržiavania služieb mobility, čím podporujú silný pocit zodpovednosti, napr. BürgerBus v okrese Kusel v Nemecku, zobrazený na obrázku 4. Okrem toho vysoká úroveň sociálnej súdržnosti a spoločnej vidieckej identity poskytuje pevný základ pre komunitné alebo zdieľané možnosti mobility.

Obrázok 4 Doprava na požiadanie BürgerBus v Oberes Glantal, Nemecko.

Zdroj: BürgerBus Horné Glantal



3. FINANČNÉ RÁMCE PRE SLUŽBY ZDIEĽANEJ MOBILITY NA VIDIEKU

Pri vývoji riešení mobility na vidieku možno finančné rámce typicky rozdeliť do troch hlavných kategórií:

- **Komerčné služby** fungujú na finančne udržateľnom modeli, kde príjmy z poplatkov za používanie, sponzorstva a iných zdrojov príjmu postačujú na pokrytie nákladov, čo často umožňuje ziskovosť. V prostredí vidieka sa komerčné služby môžu často spoliehať na dodatočné zdroje príjmov alebo verejno-súkromné partnerstvá na preklopenie rozdielu, aj keď nie sú formálne klasifikované ako „dotované“.
- **Dotované služby** naopak čelia vyšším prevádzkovým nákladom, ako dokážu pokryť ich príjmy; na preklopenie tohto rozdielu sa spoliehajú na externé dotácie, čím zabezpečujú, že môžu naďalej poskytovať prístup k mobilite vo vidieckych oblastiach. Tieto služby podliehajú nariadeniam EÚ a národným politikám verejného obstarávania.
- **Služby založené na dobrovoľníctve** využívajú zapojenie komunity na udržanie nízkych nákladov, pričom dobrovoľníci často zastávajú úlohy ako vodiči alebo administratívni pracovníci. Toto zapojenie dobrovoľníkov znižuje náklady na pracovnú silu, čím sa celkové náklady približujú k vygenerovaným príjmom alebo ich niekedy dokonca klesajú pod ne. Vďaka tomu môžu byť takéto služby finančne uskutočniteľnejšie a udržateľnejšie pre vidiecke prostredie.

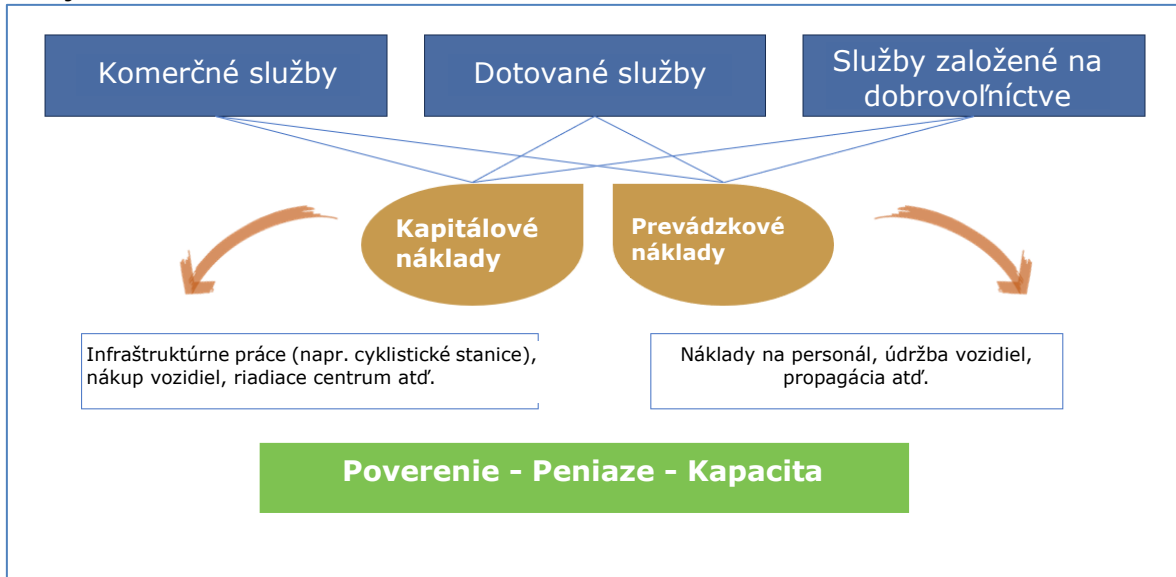
V nadväznosti na rozdiely medzi týmito tromi finančnými rámcami je dôležité rozlišovať, ako sa v každom modeli nakladá s kapitálovými a prevádzkovými nákladmi. *Komerčné služby* typicky nesú plnú zodpovednosť za kapitálové investície aj prevádzkové náklady; dopravcovia poskytujú svoje vlastné flotily na podporu svojich služieb. *Dotované služby*, hoci fungujú podobne, vyžadujú verejné dotácie na pokrytie kľúčových prevádzkových nákladov, ako sú mzdy, palivo, údržba vozidiel atď; a/alebo na pokrytie nákladov na financovanie vozidiel. V niektorých prípadoch môžu riadiace orgány financovať a vlastniť flotilu, čo umožňuje jej spoločné využívanie v rámci služieb. V niektorých krajinách sú uprednostňované komerčné služby a majú značnú slobodu. V iných krajinách musia komerčné služby zapadať do celkového plánu a „nenarušovať“ dotované služby. Napokon, služby založené na dobrovoľníctve často dokážu minimalizovať kapitálové aj prevádzkové náklady, keďže dobrovoľníci často vykonávajú funkcie vodičov a administratívnych pracovníkov – a v niektorých prípadoch poskytujú svoje vlastné vozidlá (pre služby založené na automobiloch). To umožňuje nákladovo efektívny model spolujazdy, ktorý je obzvlášť vhodný pre vidiecke komunity.

Bez ohľadu na to, aký finančný rámec je zavedený alebo sa plánuje riešiť, vždy ide o otázku Poverenia - Peniaze - Kapacita:

- **Poverenie:** kto má zákonné poverenie a organizačnú a personálnu kapacitu konať v oblasti mobility na vidieku?
- **Peniaze:** kto vlastní finančné prostriedky potrebné na prevádzkovanie mobility?
- **Kapacita:** kto má inštitucionálnu, prevádzkovú a technickú kapacitu na riadenie mobility na vidieku?

Obrázok 5 Finančné rámce pre riešenia mobility

Zdroj: SMARTA-NET



Obrázok 6 Finančné rámce pre DRT v Medio Tejo, Portugalsko

Poučenie z praxe: Finančná životaschopnosť služieb DRT v regióne Médio Tejo, Portugalsko

Služby prepravy na požiadanie (DRT) zavedené v rôznych obciach regiónu Médio Tejo v Portugalsku majú verejný mandát. Spravuje ich CIMT - *Comunidade Intermunicipal Médio Tejo*, ktorá ich navrhuje v súlade s potrebami vyjadrenými miestnymi samosprávami. Miestne orgány sú zodpovedné za uzatváranie zmlúv s prevádzkovateľmi taxislužieb na prevádzkovanie týchto služieb.

Finančnú životaschopnosť služieb zaručuje:

- Miestne fondy obcí
- Národné fondy:
 - o Fundo Ambiental, národný program, ktorý financuje zníženie cien cestovných lístkov vo verejnej doprave na celoštátnej úrovni
 - o PART, program na podporu zníženia cestovného vo verejnej doprave
 - o PROTRansP, program na podporu zahusťovania a posilňovania služieb verejnej dopravy
- Tržby z cestovného pokrývajú približne 16 % nákladov na prevádzku služieb
- Dohoda s prevádzkovateľmi taxislužieb zaručujúca vysokokvalitné služby so zníženými prevádzkovými nákladmi

Tento zmiešaný vzorec umožnil rozšírenie služieb od prvej pilotnej implementácie v roku 2012 a zaručil pozitívne trendy v počte používateľov a úspešné implementácie v rôznych regiónoch, ako sú Coimbra a Médio Tejo.⁹



Riešenia zdieľanej mobility na vidieku môžu prijať rôzne organizačné štruktúry, aby riešili rôzne prevádzkové potreby. Prevádzkovanie mobility zahŕňa niekoľko základných úloh, vrátane starostlivosti o zákazníkov, logistiky a realokácie vozidiel, IT podpory a údržby digitálnych platforiem.

Tieto úlohy možno riadiť prostredníctvom rôznych organizačných rámcov, ako je znázornené na obrázku 7. Možnosti siahajú od outsourcingu externej spoločnosti, priradenia zodpovedností internej mestskej spoločnosti, implementácie riešení

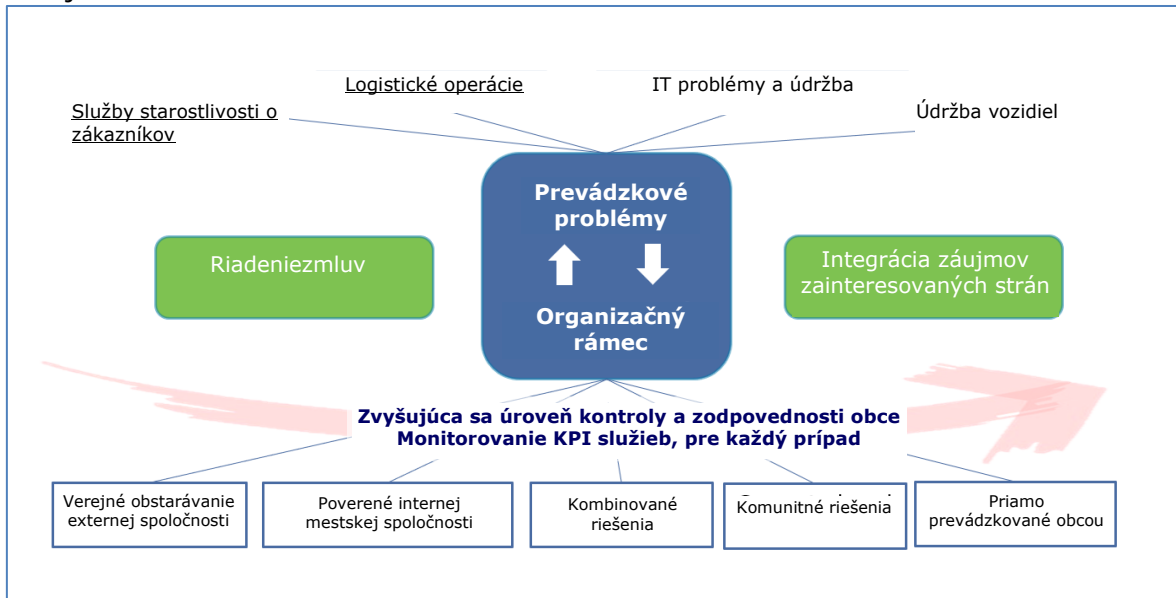
⁹ Ďalšie podrobnosti nájdete v prezentácii "Finančné mechanizmy a možnosti pre riešenia mobility na vidieku v Portugalsku" (2024), dostupnej na https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal.pdf.pdf

založených na komunite alebo priamej prevádzky služby obcou, pričom úroveň zodpovednosti miestneho úradu sa v rámci týchto možností zvyšuje¹⁰.

V rámci tej istej obce môžu byť rôzne typy mobility zazmluvnené a financované rôznymi spôsobmi. Okrem toho je pre úspech kľúčové efektívne riadenie zmlúv a zosúladienie záujmov a potrieb zainteresovaných strán.

Obrázok 7 Riadenie organizačných a prevádzkových otázok

Zdroj: SMARTA-NET



Obrázok 8 Služba Sopotniki „od dverí k dverám“ v Slovinsku

Učenie sa z praxe: Služba Sopotniki „od dverí k dverám“

Dopravná služba Sopotniki „od dverí k dverám“¹¹ pôsobí v 16 obciach a mimo nich v Slovinsku a slúži ako dobrý príklad efektívnej organizačnej a prevádzkovej štruktúry. Sopotniki poskytuje bezplatné služby mobility pre seniorov na základe modelu solidarity, ktorý využíva dobrovoľníkov (väčšinou dôchodcov) ako vodičov. Služba zaznamenala od svojho vzniku v roku 2017 veľký úspech, pričom počet používateľov vzrástol z pôvodných 312 na viac ako 5 300 v roku 2022. Tento úspech je spôsobený najmä etablovanými verejno-súkromnými a súkromno-súkromnými partnerstvami, ktoré podporujú obchodný model služby, a úzkou spolupracou zúčastnených obcí. Službu v skutočnosti prevádzkuje mimovládna organizácia Sopotniki a je podporovaná obcami a ďalšími súkromnými a verejnými sponzormi. Má špecializovaný tím s 19 zamestnancami na plný úväzok na koordináciu miestnych skupín a celkovú koordináciu (4 zamestnanci Inštitútu Sopotniki, 13 zamestnanci projektových partnerov – obce, Červený kríž, Centrá sociálnej práce atď) a rozsiahlu sieť 263 dobrovoľníkov ako vodičov.

Hlavné zdroje financovania predstavujú:

- dary od užívateľov, súkromných spoločností a sponzorov predstavujúce približne 5% zdrojov financovania;
- verejné finančné prostriedky (granty od obcí) predstavujúce približne 75% zdrojov financovania;
- príjmy, ktoré predstavujú približne 20 % zdrojov financovania, ktoré sú reinvestované v rámci organizácie na ďalšiu podporu a rozšírenie služieb



¹⁰Podrobnosti o rôznych prevádzkových a organizačných rámcoch a finančných požiadavkách na riešenia zdieľanej mobility na vidieku boli uvedené v dvoch špecifických správach SMARTA-NET: v dokumente SMARTA-NET Guidance on Rural Shared Mobility Solutions, 2024 a v dokumente SMARTA-NET Catalogue of Rural Shared Mobility Solutions.

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

4. FÁZOVANIE STRATÉGIÍ FINANCOVANIA

Obmedzené odvetvové know-how a skúsenosti so zabezpečovaním financovania služieb mobility na vidieku môžu byť pre vidiecke komunity významnými prekážkami. Môžu mať predchádzajúce skúsenosti so získavaním finančných prostriedkov na projekty v iných sektoroch, ale oblasť mobility môže byť pre nich nová. Na pomoc s orientáciou v oblasti mobility na vidieku bol projektom SMARTA-NET vyvinutý postupný prístup. 10 krokov je navrhnutých tak, aby viedli vidiecke obce a odborníkov k pochopeniu, príprave a predkladaniu robustných návrhov na financovanie, vrátane finančnej stratégie, pre projekty mobility a k udržaniu cieľových služieb v priebehu času. Toto je znázornené na obrázku 9.

Obrázok 9 Postupný prístup k stratégiám financovania mobility na vidieku

Zdroj: SMARTA-NET



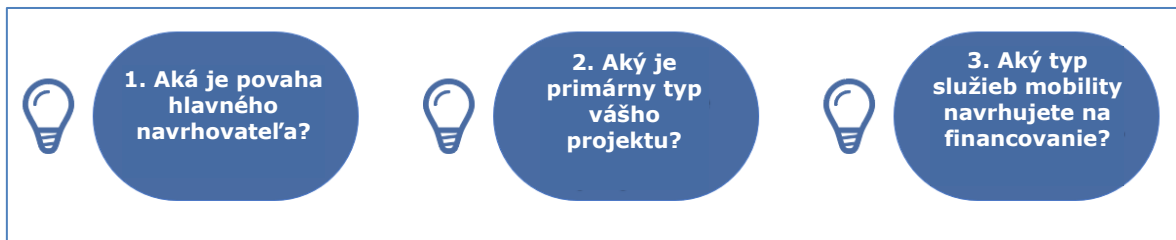
Každá kapitola stavia na kľúčových prvkoch potrebných na vytvorenie silného projektového plánu - od identifikácie výziev a aktív v rámci vidieckych komunit, cez posúdenie praktických finančných rámcov až po definovanie základných komponentov projektu. Tento štruktúrovaný prístup pomôže miestnym orgánom zorientovať sa v zložitých finančných prostrediach, jasne posúdiť finančné požiadavky a vypracovať presvedčivé návrhy, ktoré zohľadňujú regulačné a trhové aspekty špecifické pre mobilitu na vidieku.

5. DEFINOVANIE KLÚČOVÝCH PRVKOV PROJEKTU

Základ úspešného návrhu na financovanie začína jasnou a podrobnou definíciou základných aspektov projektu. Je nevyhnutné identifikovať hlavného navrhovateľa, aby sa stanovila dôveryhodnosť a určili kritériá oprávnenosti na financovanie. Rovnako dôležité je formulovať primárny typ projektu, geografický rozsah a úroveň vyspelosti, čím sa zabezpečí súlad s prioritami financovania a programovými cieľmi. Nakoniec, definovanie konkrétneho typu služieb mobility určených na financovanie umožňuje presné zameranie sa na riešenie miestnych potrieb a zároveň spĺňanie kritérií potenciálnych financujúcich subjektov.

Obrázok 10 Definovanie klúčových prvkov projektu – Krok 1-3

Zdroj: SMARTA-NET



Krok 1: Aká je povaha hlavného navrhovateľa

Povaha hlavného navrhovateľa môže ovplyvniť aspekty, ako je oprávnenie konať, dôveryhodnosť, oprávnenosť na konkrétne programy/zdroje financovania, schopnosť získať povolenia a finančná história. Môže však priniesť aj určité obmedzenia. Patria sem tempo, akým sa veci môžu pohybovať, vrátane interných schválení, obstarávania a ďalších postupov, ktoré treba dodržiavať, úroveň flexibility a *hocadaptácie*. Okrem toho je dôležitá aj schopnosť navrhovateľa vypracovať dobrý návrh a schopnosť úspešne ho nasadiť, keď/ak sa zabezpečí financovanie.

Tu prichádza na rad partnerstvo a spolupráca, aby sa rozšírili kapacity nad rámec toho, čo má hlavný navrhovateľ, ak koná sám. Projekty a iniciatívy v oblasti mobility na vidieku môžu v skutočnosti navrhovať rôzni lídri, každý s vlastnými jedinečnými potrebami a cieľmi. Samostatné projekty mobility na vidieku môžu mať obmedzený vplyv, zatiaľ čo ak sa rozvíjajú v partnerstvách, môžu viesť k podstatnejším výsledkom.

Tabuľka 2 sumarizuje potenciál pre aktivity každého typu hlavného navrhovateľa, pričom zdôrazňuje špecifické potreby, príležitosti a ciele. Tabuľka zobrazuje „potenciálne obmedzenia“ pre každý typ hlavného navrhovateľa, najmä ak koná samostatne. „Obmedzenia“ pomáhajú identifikovať, prečo by hlavný navrhovateľ mohol mať prospech z partnerstva.

Tabuľka 2 Potenciál, ciele, obmedzenia a partnerstvo pre cieľových hlavných navrhovateľov

Zdroj: SMARTA-NET

	Potenciál pre akciu	Cieľové ciele	Možné obmedzenia	Možnosti partnerstva
Vidiecke obce	Organizovať, spolufinancovať a implementovať lokálne dopravné riešenia. Môžu efektívne riadiť modernizáciu infraštruktúry a spolupracovať s inými subjektmi s cieľom zabezpečiť poskytovanie služieb.	Zlepšiť lokálne služby mobility, modernizovať infraštruktúru (napr. verejné priestory, dopravné uzly) a spolupracovať s externými subjektmi s cieľom uspokojiť potreby svojich obyvateľov.	Mandát obmedzený na ich konkrétne územie. Málo/žiadny personál na vývoj projektov alebo ich implementáciu v praxi. Obmedzený rozpočet na nové/rozšírené podniky. Žiadne priame prostriedky na implementáciu niektorých služieb mobility.	Spolupracujte s mimovládnyimi organizáciami, dopravcami, regionálnymi orgánmi a dokonca aj s komerčnými subjektmi s cieľom združiť zdroje, spoločne vyvíjať riešenia a vykonávať spoločné posúdenia potrieb mobility na vidieku.
Prevádzkovatelia/orgány dopravy	Proaktívne sa zapájajte do prevádzky a rozširovania dopravných sietí s cieľom zabezpečiť dostupnosť a rovnosť v službách mobility na vidieku.	Rozšíriť územnú dopravnú pokrytie, riešiť súčasné nedostatky a zároveň zabezpečiť, aby boli služby udržateľné a škálovateľné.	Obmedzená flexibilita pre nové iniciatívy v oblasti mobility. Rigidné rámce brzdiace inovácie. Obmedzené zdroje na investovanie. Ťažkosti s koordináciou s inými sektormi alebo zainteresovanými stranami.	Spolupracujte s obcami, regionálnymi orgánmi a ďalšími prevádzkovateľmi na rozširovaní služieb, integrácii technológií a zabezpečovaní regulačnej a finančnej podpory.
Mimovládne organizácie / Občianske združenia	Presadzujte inkluzívne a spravodlivé dopravné riešenia vo vidieckych oblastiach. Môžu reprezentovať potreby mobility znevýhodnených skupín obyvateľstva a	Zabezpečte, aby riešenia vidieckej dopravy spĺňali potreby komunity, boli inkluzívne a poskytovali primeraný prístup k službám pre všetkých obyvateľov. Presadzujte zmeny v politike a aktívne sa zapájajte do	Nedostatočné finančné prostriedky na rozsiahle alebo dlhodobé projekty. Obmedzené odborné znalosti v oblasti rozvoja a prevádzky služieb mobility	Spolupracujte s miestnymi samosprávami, dopravnými orgánmi alebo komerčnými subjektmi na spoločnom vývoji dopravných riešení, ako sú služby riadené dobrovoľníkmi alebo systémy

	riešiť nedostatky v poskytovaní verejných služieb.	spoluvytvárania služieb.	Závislosť od dobrovoľníkov , ktorá ovplyvňuje kontinuitu a spoľahlivosť. Nedostatok formálnej autority na riadenie projektov mobility.	zdieľanej mobility. Pomôžte mobilizovať financovanie.
Turistické organizácie	Turističné organizácie môžu pracovať na propagácii možností udržateľnej mobility pre návštevníkov vidieckych oblastí, čím sa zníži vplyv na životné prostredie a zároveň sa zlepši zážitok z návštevy.	Zabezpečte, aby vidiecky cestovný ruch podporoval environmentálnu udržateľnosť tým, že návštevníkom ponúkne prístup k ekologickým dopravným možnostiam, ako sú elektrické kyvadlové autobusy, zdieľané bicykle alebo elektrické vozidlá.	Sezónne zameranie môže viesť k nekonzistentnému dopytu. Nedostatok odborných znalostí v oblasti dopravného plánovania. Obmedzený prístup k financovaniu dopravy. Obmedzená schopnosť koordinovať so širšími potrebami komunity.	Spolupracujte s dopravcami, miestnymi orgánmi a ďalšími subjektmi (napr. ubytovacími zariadeniami) s cieľom ponúkať integrované dopravné služby, čím sa zvýši udržateľnosť a zníži uhlíková stopa cestovania.
Komerčné subjekty	Podporujte mobilitu na vidieku spolufinancovaním a propagáciou riešení, ktoré zvyšujú dostupnosť vidieckych oblastí, často integrujú technológie zelenej energie a mobility s cieľom dosiahnuť ciele udržateľnosti.	Zlepšiť prístup do vidieckych oblastí pre zamestnancov, zákazníkov a cieľových používateľov. Propagovať riešenia mobility, ktoré sú v súlade s ich cieľmi udržateľnosti a zlepšujú prevádzkovú efektívnosť.	Mobilné služby nie sú ich hlavnou činnosťou. Finančné riziká spojené s investovaním do vedľajších činností. Nedostatok priameho vplyvu na dopravné predpisy alebo tvorbu politik. Často zamerané na špecifické segmenty zákazníkov.	Partnerstvá s obcami a dopravcami na implementáciu potrebnej infraštruktúry (napr. nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá) a zabezpečenie rozvoja spolufinancovaných riešení vidieckej dopravy.

Obrázok 11 Komunitné zdieľanie áut vo vidieckej komunite Villerouge-Termenès

Učenie sa z praxe: Zdieľanie áut založené na komunite vo vidieckej obci

Projekt zdieľania elektrických áut v obci Villerouge-Termenès je ukázkovým príkladom komunitnej iniciatívy, ktorá rieši problémy mobility na vidieku. Vzhľadom na veľké vzdialenosti k základným službám a obmedzenú verejnú dopravu projekt zlepšuje prístup obyvateľov k týmto službám tým, že ponúka elektrické vozidlo na krátke cesty v okruhu 40 až 80 km, čo uľahčuje návštevy obchodov s potravinami, zdravotníckych zariadení a ďalších. Vozidlo slúži aj turistom a podporuje objavovanie blízkych atrakcií v krajine Katarov. Služba za teší značnej účasti, pričom sa do nej zapojila takmer tretina zo 150 obyvateľov obce, čo podporuje interakciu v komunite prostredníctvom organizovaných diskusií. Iniciatíva podporuje tímy mestského úradu v propagácii ekologickej mobility a zároveň uspokojuje dopravné potreby za prijateľnú cenu 6 eur za pol dňa a zároveň podporuje využívanie elektrických vozidiel. Projekt zlepšuje prepojenie so susednými oblasťami, podporuje miestny cestovný ruch a vytvára sociálne interakcie prostredníctvom spolujazdy. Celková investícia do tohto projektu dosiahla 177 656 eur. Financovanie bolo zabezpečené z rôznych zdrojov.



Zásluhy: obecný úrad Villerouge-Termenès

Obstaranie a inštalácia fotovoltaického prístrešku pre automobily a nabíjacej stanice		Nákup a správa elektromobilov (vrátane online aplikácie a webovej stránky na 3 roky)	
Vláda Slovenskej republiky	€61,000	EPFRV	€29,667
Departement Aude	€26,600	Departement Aude	€2,524
Dodávateľ energie SYADEN	€10,500	Región	€4,040
Obec	€32,200	Obec	€10,123
Náklady pre obec predstavujú 1,000 EUR ročne, aby sa zabezpečilo fungovanie tejto služby (platba za online platformu, čistenie, pomoc používateľom ...)			

Krok 2 : Aký je primárny typ vášho projektu ?

Pri implementácii novej dopravnej iniciatívy je nevyhnutné jasne definovať primárne zameranie vášho projektu. To poskytne včasnú indikáciu rozsahu, kombinácie a trvania požiadaviek na financovanie; pravdepodobných cieľových používateľov a potenciálnych príjemcov; a zdrojov/zariadení a potenciálnych partnerstiev, ktoré by boli pre projekt najvhodnejšie.

Jasne definované zameranie pomáha stanoviť jasné ciele, prideliť zdroje a zapojiť relevantné zainteresované strany. To zase pomôže potenciálnym financovateľom pochopiť podstatu návrhu; poskytnúť včasnú indikáciu toho, aké aspekty môžu alebo nemusia byť ochotní financovať; a možno poradiť, ako by sa návrh mohol prispôbiť tak, aby lepšie zodpovedal ich kritériám financovania.

Nižšie sú uvedené štyri kľúčové typy (neúplný zoznam) projektov mobility a úvahy. Tieto príklady môžu pomôcť objasniť, ako zefektívniť vašu projektovú myšlienku.

Tabuľka 3 Kľúčové typy projektov mobility vo vidieckych oblastiach

Zdroj: SMARTA-NET

Typ A: Všeobecná dopravná služba pre oblasť	
Cieľ	Zlepšiť dopravnú dostupnosť do špecifickej geografickej oblasti.
Rozsah pôsobnosti	Všeobecný projekt mobility sa môže zamerať na rôzne aspekty, ako je zlepšenie verejnej dopravy, zavedenie služieb reagujúcich na dopyt, zlepšenie cyklistickej a pešej infraštruktúry a zníženie závislosti od automobilov s cieľom zvýšiť dostupnosť pre obyvateľov, dochádzajúcich a turistov.
Štruktúra projektu	Projekt všeobecnej mobility pre celú oblasť bude mať zo svojej podstaty široký geografický záber, bude pozostávať z viacerých služieb a môže pozostávať z viacerých druhov dopravy. Toto predstavuje riziko straty zamerania a problémy s vyvážením požiadaviek rôznych prvkov. Takýto projekt bude pravdepodobne zahŕňať viacerých zainteresovaných subjektov, viacero paralelných implementácií a potenciálne rôzne zdroje/kombinácie financovania pre každý typ služby. Preto si bude vyžadovať silné vedenie a efektívnu koordináciu.
Kľúčové odporúčania	<ul style="list-style-type: none"> • Základ projektu: Zosúlajte projekt s miestnymi plánmi a politikami mobility, aby ste zvýšili jeho dôveryhodnosť a získali podporu. • Cieľové skupiny používateľov: Jasne identifikujte primárne potreby mobility a zmapujte ich na konkrétne typy služieb, aby ste uľahčili vývoj obchodného prípadu. • Integrácia: Zabezpečte hladkú inštitucionálnu, organizačnú a finančnú integráciu s existujúcimi sieťami verejnej dopravy. • Udržateľnosť: začleniť udržateľné spôsoby dopravy, ako sú vozidlá s nízkymi emisiami, elektrobuses alebo systémy elektrických bicyklov, najmä v citlivých oblastiach. • Dlhodobé plánovanie: Zamerajte sa na budúci rast a rozvoj, predvídajte zmeny v dopyte po službách a potrebách mobility.
Typ B: Mobilná služba pre konkrétnu destináciu	
Cieľ	Zabezpečte spoľahlivé a pohodlné možnosti dopravy do a z konkrétnej vidieckej destinácie, ako je obec, turistická atrakcia alebo centrum komunitných služieb.
Rozsah pôsobnosti	Zlepšiť dostupnosť pre obyvateľov a návštevníkov prepojením vidieckej destinácie s kľúčovými dopravnými uzlami a centrami, ako sú blízke mestá, zastávky verejnej dopravy alebo železničné stanice.
Štruktúra projektu	Štruktúra je zvyčajne viac lokalizovaná v porovnaní s iniciatívami v rámci celej oblasti a často zahŕňa menej, ale cielenejšie služby. Projekt sa môže spoliehať na ciele dopravné riešenia, ako sú kyvadlové autobusy alebo flexibilné služby na požiadanie, ktoré sú úzko koordinované s regionálnymi systémami verejnej dopravy a spájajú používateľov s hlavnými dopravnými uzlami. Tento prístup znižuje zložitosť, ale môže stále zahŕňať viacerých partnerov vrátane miestnych orgánov, poskytovateľov dopravy a miestnych podnikov. Financovanie by mohlo pochádzať zo zmesi verejných a súkromných zdrojov, najmä ak služba podporuje miestne podniky alebo propaguje cestovný ruch, a vyžaduje si efektívnu koordináciu, aby sa zabezpečila prispôbitosť služieb sezónnym výkyvom.

Kľúčové odporúčania	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerstvá: Spolupracujte s miestnymi podnikmi na spolufinancovaní a spoločnom marketingu s cieľom znížiť náklady. • Nízka hustota obyvateľstva a územné výzvy: Navrhnite flexibilné a nákladovo efektívne služby (napr. preprava na požiadanie alebo zdieľaná jazda); Naplánujte dlhšie vzdialenosti a náročný terén. • Zapojenie miestnej komunity: Prispôbte služby potrebám a harmonogramom komunity. • Udržateľnosť: Používajte ekologické možnosti, ako sú elektrické vozidlá, kde je to možné.
---------------------	---

Typ C: Rozvojový/akčný projekt, ktorý potrebuje prvok mobility

Cieľ	Integrujte dopravné riešenia do rozvoja novej vidieckej infraštruktúry alebo aktivít, ako sú projekty bývania, poľnohospodárske centrá alebo komunitné centrá.
Rozsah pôsobnosti	V vidieckych oblastiach sa musia potreby mobility posudzovať ako súčasť širších rozvojových plánov. To znamená zabezpečiť, aby každý nový projekt – či už ide o výstavbu bytov, obchodný park alebo rekreačné zariadenie – zahŕňal premyslenú dopravnú zložku. Cieľom je zabezpečiť dostupné a efektívne spojenie so širším regiónom, čím sa zníži izolácia vidieka a umožní sa rozvoj projektu tým, že sa ľuďom umožní ľahký prístup na miesto a z miesta bez toho, aby boli nútení používať svoje auto.
Štruktúra projektu	Komponenty mobility v rozvojových projektoch sú typicky integrované do širšieho rámca projektu, čo vyžaduje zosúladenie s celkovými cieľmi a harmonogramom hlavnej iniciatívy. Dopravný prvok by mal byť navrhnutý tak, aby dopĺňal a zlepšoval dostupnosť rozvoja, zabezpečoval prepojenie s blízkymi sídlami a dopravnými sieťami. To môže zahŕňať novú infraštruktúru, ako sú kyvadlová doprava, cyklotrasy alebo návrhy priateľské k chodcom, ako aj partnerstvá s poskytovateľmi verejnej dopravy. Dôležité je silné zameranie na spoluprácu so zainteresovanými stranami, pretože projekt bude často zahŕňať developerov, miestne orgány a koncových používateľov. Financovanie môže pochádzať z kombinovaných zdrojov vrátane verejných grantov, súkromných investícií alebo príspevkov zo samotného rozvojového projektu.
Kľúčové odporúčania	<ul style="list-style-type: none"> • Obmedzená existujúca infraštruktúra: Vidiecke oblasti často nemajú služby verejnej dopravy, takže dopravné riešenia musia túto medzeru vyplniť. Možnosti by mohli zahŕňať zriadenie novej autobusovej linky, dopravu na požiadanie alebo spoločné vozidlá pre komunitu. • Integrácia s okolitými oblasťami: Zabezpečte, aby sa rozvoj napojil na základné služby, ako je zdravotná starostlivosť, vzdelávanie a centrá zamestnanosti v blízkych mestách a obciach. • Zapojenie zainteresovaných strán: Úzko spolupracujte s miestnymi obyvateľmi, radami a podnikmi, aby ste zosúladili riešenie mobility s potrebami komunity a miestnymi podmienkami.

Typ D: Špecifická komerčná mobilita (napr. zdieľanie áut)

Cieľ	Ponúkajte špecializované dopravné služby navrhnuté tak, aby vyhovovali špecifickým obchodným alebo komunitným potrebám vo vidieckych oblastiach.
Rozsah pôsobnosti	V vidieckych oblastiach sa špecializované služby mobility často zameriavajú na riešenie špecifických nedostatkov v doprave pre

	<p>určité skupiny používateľov alebo činnosti. Môže ísť napríklad o spolujazdu v obciach s obmedzeným prístupom k vozidlám alebo o poľnohospodárske dopravné služby, ktoré pomáhajú miestnym poľnohospodárom prepravovať produkty na trhy. Vzhľadom na rozptýlené obyvateľstvo a dlhé vzdialenosti vo vidieckych oblastiach musia byť tieto služby nákladovo efektívne a prispôsobené špecifickým potrebám, aby boli praktické a finančne životaschopné.</p>
<p>Štruktúra projektu</p>	<p>Níšuové projekty mobility sú štruktúrované okolo cieľných, maloobjemových služieb prispôbených špecifickým potrebám alebo aktivitám používateľov. Tieto projekty často zahŕňajú menej zainteresovaných strán, pričom službu riadi jeden prevádzkovateľ alebo družstvo. V závislosti od kontextu sa môžu spoliehať na komunitné modely, partnerstvá s miestnymi podnikmi alebo verejno-súkromnú spoluprácu. Vzhľadom na ich špecializovanú povahu si tieto projekty vyžadujú jasnú identifikáciu skupín používateľov a dopytu s flexibilnými modelmi služieb, ktoré sa dokážu prispôsobiť zmenám. Financovanie zvyčajne pochádza zo zmesi príspevkov komunity, miestnych dotácií a súkromných investícií. Aby projekt zostal životaschopný, štruktúra projektu by mala zahŕňať robustný podnikateľský plán zameraný na nákladovú efektívnosť, škálovateľnosť a prispôsobivosť služieb.</p>
<p>Kľúčové odporúčania</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Riešenie nedostatkov na vidieku: Identifikujte špecifické problémy mobility vo vidieckych oblastiach, ako napríklad nízka frekvencia verejnej dopravy alebo nedostatok vlastníctva súkromných vozidiel, a navrhujte riešenia, ktoré sú prispôsobené miestnemu kontextu. • Riešenia založené na komunitě: Zapojte miestne podniky, ubytovacie zariadenia, zariadenia a komunitné skupiny do vytvárania a riadenia služby. Napríklad, miestne zainteresované strany môžu vyvíjať a udržiavať kooperatívne služby zdieľania áut alebo spolujazdy. • Technológie a dostupnosť: Využívajte technológie ako mobilné aplikácie na koordináciu zdieľanej jazdy, ale zohľadnite aj obmedzenia digitálneho širokopásmového pripojenia. Zabezpečte, aby boli služby dostupné aj pre staršie obyvateľstvo alebo osoby bez digitálneho prístupu. • Škálovateľnosť: Začnite v malom a rozširujte sa s rastúcim dopytom, pričom udržiavajte nízke prevádzkové náklady s flexibilnými modelmi zdieľaného využívania.

Obrázok 12 Projekt VysoMarch na cezhraničí medzi Rakúskom a Slovenskom

Učenie sa z praxe: Projekt VysoMarch na hranici medzi Rakúskom a Slovenskom

Hlavným cieľom projektu VysoMarch je podpora udržateľnej a environmentálne šetrnej mobility a posilnenie cezhraničnej spolupráce medzi Rakúskom a Slovenskom. Nový most pre peších a cyklistov cez rieku Moravu má vytvoriť atraktívne a bezpečné spojenie pre každodennú cyklistickú dopravu a zároveň zabezpečiť ekologickú udržateľnosť.

Rozsah projektu zahŕňa:i) Výstavbu visutého mosta (273 metrov dlhý, 4 metre široký) na prepojenie cyklistických a peších chodníkov medzi slovenskou obcou Vysoká pri Morave a rakúskou obcou Marchegg;ii) Sprievodné opatrenia na podporu udržateľnej mobility, ako napríklad samostatný cyklochodník pre väčšiu bezpečnosť, rýchle spojenie so železničnou stanicou Marchegg, uzamykateľné boxy na bicykle, sčítače cyklistickej dopravy a cezhraničný systém značenia;iii) Opatrenia na ochranu prírody a vtáctva: Ochranné opatrenia počas výstavby a ekologická rekultivácia po dokončení stavebných prác vrátane výstražných gúľ a vlajok pre vtáky, aby sa zabránilo kolíziám.



Podklady: [Amt der NÖ Landesregierung](https://www.amt-noe.at/)

Partnermi projektu sú Bratislavský samosprávny okres a krajinská samospráva Dolného Rakúska. Celkové náklady na projekt dosiahli 5,9 mil. €, z čoho 5 mil. € tvoria finančné prostriedky z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR). Projekt bol realizovaný s podporou Európskej únie, Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci programu cezhraničnej spolupráce Interreg V-A Slovenská republika-Rakúsko 2014-2020 cezhranične Program spolupráce

Krok 3: Aký typ mobility služieb navrhujete na financovanie ?

V rôznych vidieckych kontextoch EÚ už existuje široká škála riešení mobility na vidieku, ktoré možno rozdeliť do troch hlavných typov:

- **Flexibilné dopravné služby**, vrátane dopravy na požiadanie;
- **Služby zdieľanej jazdy**, ako napríklad spolujazda a zdieľané taxi;
- **Služby zdieľania majetku**, vrátane zdieľania áut a bicyklov.

Tieto sa stávajú oveľa efektívnejšími, keď sú koordinované alebo integrované s autobusovou a železničnou dopravou s pevnou trasou.

Okrem toho je potrebné zvážiť:

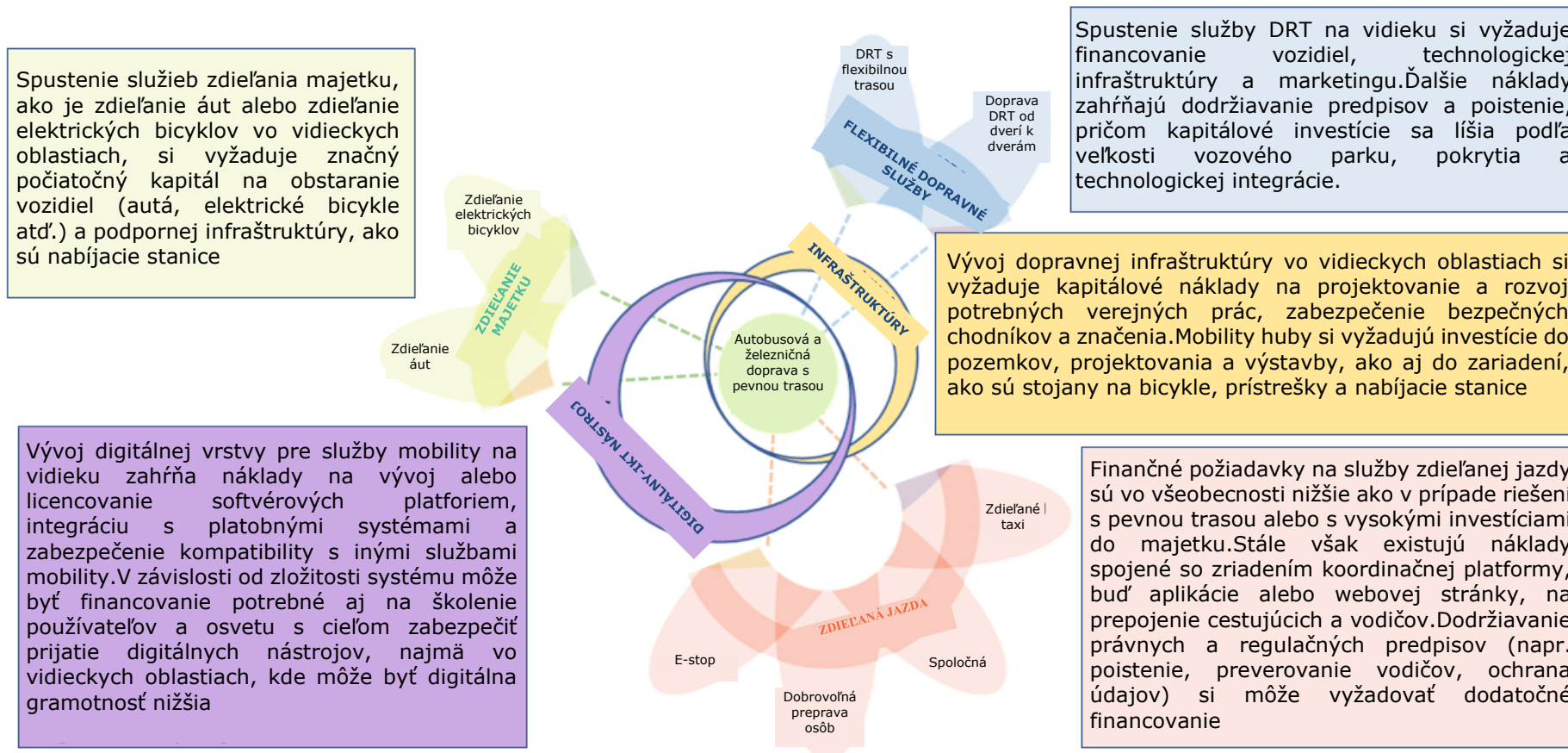
- Fyzickú infraštruktúru umožňujúcu **aktívnu mobilitu**, ako sú cyklotrasy a turistické chodníky, a mobility huby a prestupné body;
- **ICT-umožňovač a digitálnu vrstvu**, vrátane IT systému na rezervácie, predaj lístkov, informácie pre používateľov atď.

Požiadavky na financovanie sa líšia podľa typu služby. Komunita by mohla začať s krokom 3, ak napríklad už pozná (alebo si myslí, že pozná) službu mobility, ktorá sa má navrhnúť na financovanie. Stále by sme odporúčali prejsť krokmi 1 a 2, pretože by mohli pomôcť premyslieť si najlepší mix účastníkov a tiež rozvinúť cieľové ciele. To pomôže neskôr, keď bude navrhovateľ chcieť presvedčiť zdroje financovania.

Kľúčové požiadavky na financovanie podľa typu služby sú zhrnuté nižšie.

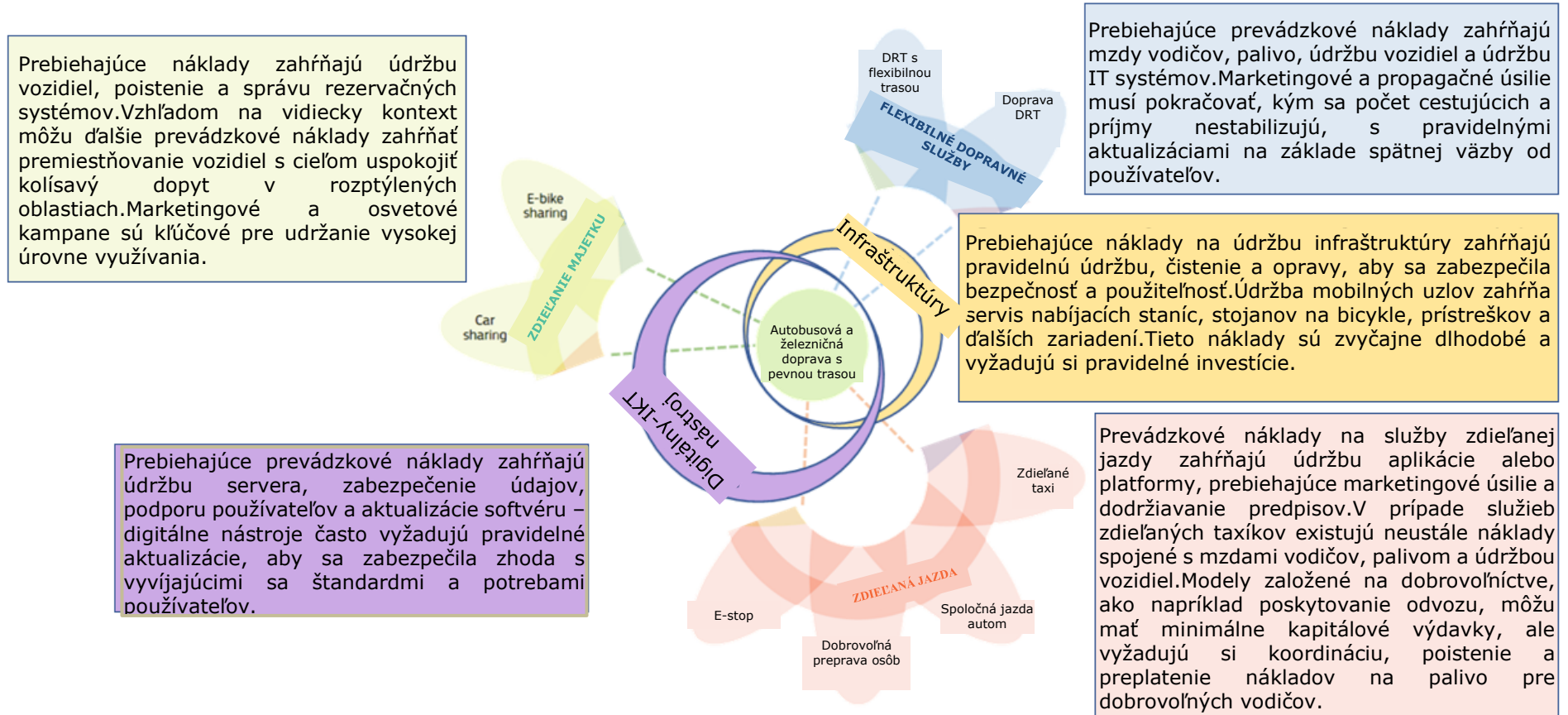
Obrázok 13 Požiadavky na financovanie riešení zdieľanej mobility na vidieku.

Zdroj: MemEx



Obrázok 14 Finančné otázky týkajúce sa riešení zdieľanej mobility na vidieku.

Zdroj: MemEx

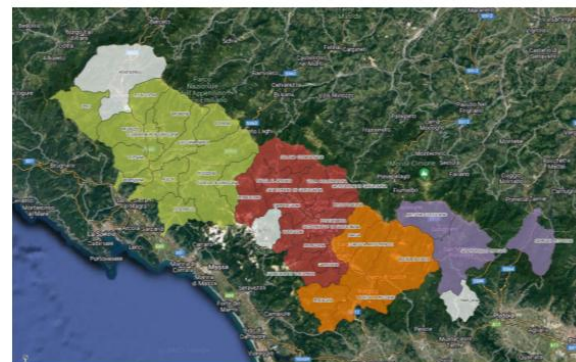


Obrázok 15 Projekt SMART Mobility v údolí Garfagnana, Taliansko.

Zdroj: MemEx

Poučenie z praxe: Projekt SMART Mobility v údolí Garfagnana, Taliansko

- Iniciatíva vedená **Zväzom obcí Garfagnana**
- Financovanie vo výške približne **600 k€** prostredníctvom **Talianskej stratégie pre vnútrozemské oblasti (SNAI), 2014–2020**
- Financované opatrenia:
 - i) Definícia **scenára služby** Smart Mobility;
 - ii) Zriadenie **manažéra mobility** oblasti;
 - iii) **Investície** do Smart Mobility (vozidlá a IT platforma)
- **Používatelia** ako potenciálni poskytovatelia mobility



Typ mobilných služieb: **mix riešení**

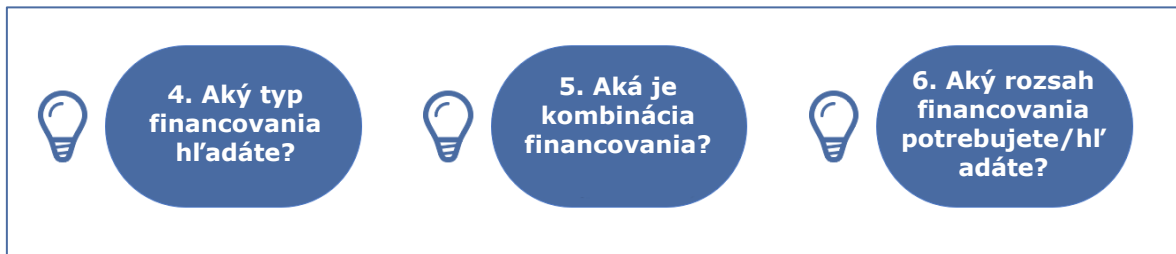


6. POSÚDENIE POŽIADAVIEK A PLÁNOV FINANCOVANIA

Dôkladné pochopenie požiadaviek na financovanie je kľúčové pre zabezpečenie finančnej životaschopnosti a udržateľnosti projektu. To zahŕňa určenie typu potrebného financovania, vplyv kapitálových výdavkov (Capex) a prevádzkových nákladov (Opex), ako aj identifikáciu vhodnej kombinácie financovania na vyváženie verejných a súkromných príspevkov. Stanovenie rozsahu potrebného financovania pomáha zosúladiť ambície projektu s realistickými možnosťami financovania, čím sa zabezpečí prispôsobený a dosiahnuteľný plán financovania. Ako už bolo uvedené, navrhovatelia projektu môžu mať predchádzajúce skúsenosti v iných oblastiach. Táto časť má poskytnúť prehľad o aspektoch, ktoré sú špecifické pre mobilitu vo vidieckych oblastiach.

Obrázok 16 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 4 – 6

Zdroj: SMARTA-NET



Krok 4: Aký typ financovania hľadáte?

Pri plánovaní riešení zdieľanej mobility na vidieku čelia obce výzvam v podobe predvídania požiadaviek a zabezpečenia primeraného a vhodného financovania v rôznych fázach projektu. Tento krok v rámci usmernenia načrtáva kľúčové aspekty financovania služieb zdieľanej mobility na vidieku. Jeho cieľom je pomôcť miestnym orgánom zorientovať sa v rôznych finančných potrebách od koncepcie až po dlhodobú prevádzku. Pochopenie odlišných finančných požiadaviek v každej fáze – vývoj koncepcie, plánovanie a priebežná prevádzka – zabezpečí, že obce budú môcť efektívne alokovať svoje zdroje.

Relevantné typy financovania sú stručne predstavené na Obrázku 17.

Obrázok 17 Typy financovania riešení mobility na vidieku

Zdroj: SMARTA-NET

Pred projektom	Aktíva	Prevádzka
<ul style="list-style-type: none"> • Vlastné zdroje navrhovateľov • Grantové financovanie • Príspevky komunity a iné nepeňažné príspevky - napr. na prieskumy/zber údajov, konzultácie s komunitou, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapitálové - dlhodobé, napr. infraštruktúra, ... • Kapitálové - strednodobé, napr. vozidlá, IT systémy, ... • Lízingové financovanie - napr. vozidlá • Platba za službu - napr. ITS-ako-služba, ... • Nepeňažné - napr. prístup k existujúcim aktívam za nominálny/žiadny poplatok 	<ul style="list-style-type: none"> • Prevádzkové - pred spustením a počiatočné financovanie • Prevádzkový - prevádzkový kapitál • Prevádzková - priebežná finančná podpora služieb (dotácie, granty, ...) • Prevádzkové - nepeňažné, napr. dobrovoľnícka činnosť, príspevok zdrojmi, ... • Príjmy systému - tržby a poplatky od používateľov

Obrázok 18 poskytuje prehľad finančných potrieb v rámci týchto fáz a podrobne uvádza trvanie, účel a typ financovania požadovaného pre každú z nich. Zdôrazňuje, ako môžu obce štruktúrovať svoje financovanie, od počiatočných štúdií uskutočniteľnosti a kapitálových výdavkov až po prevádzkové náklady a dlhodobú udržateľnosť služieb.

Finančné potreby riešení zdieľanej mobility na vidieku sa vyvíjajú v jednotlivých fázach – koncepcia, plánovanie a prevádzka – pričom každá z nich nadväzuje na predchádzajúcu fázu. Spočiatku, počas fázy koncepcie, sa náklady zameriavajú na štúdie uskutočniteľnosti s cieľom posúdiť životaschopnosť služby. Taktiež sa vykonáva počiatočné posúdenie schopnosti získať finančné prostriedky, čím sa zabezpečí potrebná „kontrola reality“. Tieto náklady priamo ovplyvňujú fázu plánovania, v ktorej prebieha podrobný návrh služieb a kapitálové výdavky, ako napríklad na vozidlá a IT infraštruktúru. Efektívne plánovanie zabezpečí, že kapitálové investície uskutočnené počas tejto fázy budú v súlade s plánovaným prevádzkovým modelom.

Keď projekt prechádza do prevádzkovej fázy, objavujú sa priebežné náklady, ako sú platy vodičov, palivo, údržba a monitorovanie. Úspech tejto fázy do značnej miery závisí od toho, ako dobre sú zdroje riadené v skorších fázach. Napríklad kapitálové investície do efektívnych vozidiel alebo digitálnej infraštruktúry môžu znížiť dlhodobé prevádzkové náklady, čím sa zlepší finančná udržateľnosť služby. Každá fáza je teda prepojená a rozhodnutia prijaté počas fáz koncepcie a plánovania priamo ovplyvňujú efektívnosť a finančné riadenie prevádzkovej fázy. Je nevyhnutné, aby všetky rozhodnutia boli založené na realistických posúdeniach.

Obrázok 18 Prehľad finančných potrieb v rôznych fázach projektu

Zdroj: SMARTA-NET

	KONCEPCIA	PLÁNOVANIE	PREVÁDZKA Monitorovanie	
Trvanie	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Typ/účel financovania	Štúdia uskutočniteľnosti	Plánovanie služby	Spustenie	Prevádzkové náklady
	Návrh	Investičné výdavky	Pilotná	Dlhodobá prevádzka
		Fáza nastavenia	Monitorovanie a hodnotenie	

Obrázok 19 Systém zdieľania bicyklov Sprotenflotte v regióne Kiel, Nemecko

Učenie sa z praxe: Systém zdieľania bicyklov Sprotenflotte v regióne Kiel, Nemecko

SprotenFlotte je systém zdieľaných bicyklov v regióne Kiel. Približne 1 200 bicyklov je k dispozícii na prenájom a vrátenie na približne 200 staniciach v meste Kiel, okresoch Rendsburg-Eckernförde a Plön a v regióne Schlei. Medzi nimi sú aj niektoré pedelec bicykle, nákladné bicykle a elektrické nákladné bicykle. Bicykle si možno prenajať bezplatne alebo za veľmi výhodné ceny.

- Typ financovania: 50 % federálne fondy (Ministerstvo pre digitalizáciu a dopravu (BMDV)) + 50 % obecné fondy (približne 350 000 EUR).
- Koncept a dizajn: Strategickým základom bol Mobilitný generálny plán regiónu Kiel. Podrobné plánovanie pre jednotlivé mestá bolo vypracované v úzkej konzultácii so zainteresovanými stranami a za účasti používateľov.
- Pilotná fáza: Projekt SprotenFlotte bol spustený v roku 2019 v pilotnej fáze v meste Kiel a okolitých obciach. Počas tejto fázy sa zhromažďovali skúsenosti a nadväzovali partnerstvá predtým, ako bol systém v roku 2021 natrvalo zavedený a rozšírený. Projekt sa začal ako pilotný a bol udržateľne pokračovaný vďaka financovaniu a prebiehajúcim modelom spolupráce. Prevádzka sa po pilotnej fáze stabilizovala a nakoniec sa rozšírila aj do ďalších obcí.
- Kapitálové výdavky (investičné náklady): Počiatočná investícia zahŕňala náklady na infraštruktúru pre stanice, bicykle a rozsiahlu marketingovú kampaň na predstavenie systému.
- Prevádzkové náklady (Opex – priebežné prevádzkové náklady): Prevádzkové náklady zahŕňali náklady na prenájom bicyklov, personálne náklady, ako aj menšie priebežné marketingové opatrenia a náklady na výrobu sprievodcu.



Autorské práva: [KielRegion](#)

Kľúčové odporúčania pre riadenie financovania projektu zahŕňajú:

- *Komplexné plánovanie*: Začnite dôkladnou štúdiou uskutočniteľnosti, aby ste sa uistili, že všetky aspekty služby, od infraštruktúry po dopyt, sú zvážené predtým, ako sa zaviazete k veľkým investíciám. To pomôže vyhnúť sa neočakávaným nákladom neskôr.
- *Postupné financovanie*: Zabezpečte postupné financovanie na pokrytie nákladov v každej fáze, čím zabezpečíte, že zdroje budú k dispozícii, keď projekt postupuje od konceptu k dlhodobej prevádzke. Tento prístup tiež umožňuje flexibilitu prispôbiť sa nepredvídaným zmenám v dopyte alebo prevádzkových potrebách.
- *Optimalizácia kapitálových investícií*: Investujte do škálovateľných a nákladovo efektívnych technológií a infraštruktúry, aby ste znížili budúce prevádzkové náklady. Začnite tiež s jednoduchou štruktúrou a potom postupne rozširujte službu a cieľových používateľov postupným procesom.
- *Monitorovanie a úpravy*: Pravidelné monitorovanie počas prevádzkovej fázy je kritické. Rozhodnutia založené na údajoch o trasách, frekvencii služieb a efektívnosti vozidiel môžu pomôcť spresniť poskytovanie služieb a znížiť zbytočné výdavky.
- *Využívanie partnerstiev*: Spolupracujte s miestnymi podnikmi, komunitnými skupinami a vládnymi programami na spolufinancovaní aspektov projektu. Partnerstvá môžu zmierniť finančné zaťaženie a vybudovať miestnu podporu pre službu.

Krok 5: Aká je kombinácia financovania?

Konvenčné dopravné rozpočty na národnej, regionálnej a miestnej úrovni nikdy nestačili na zabezpečenie primeraného pokrytia alebo služieb pre mobilitu na vidieku¹². Hľadanie zvýšenia týchto rozpočtov by mohlo byť nereálne alebo príliš optimistické, pretože by si to vyžadovalo významné politické zmeny, ktoré sa pomaly implementujú a je nepravdepodobné, že sa čoskoro uskutočnia. Aby sa dosiahla skutočná zmena v mobilite na vidieku, je nevyhnutné využiť širšiu kombináciu zdrojov financovania, kombinovať verejné, súkromné a alternatívne investície pre integrovanejší prístup.

Tabuľka 4 Kombinácia zdrojov financovania pre riešenia mobility na vidieku

Zdroj: SMARTA-NET

	Čo	Harmonogram	Typ financovania			Kategoríe nákladov, ktoré majú byť financované
			C	P	O	
Cieľová verejnosť - jeden zdroj	Verejné peňažné zdroje mobilizované z úrovne EÚ, národnej, regionálnej alebo miestnej (obecnej)	Jednorazovo alebo opakované v prípade verejných dotácií				Všetky, vrátane fyzickej infraštruktúry a IT riešení
Viacere zdroje podpory	Používa sa kombinácia verejných zdrojov financovania. Napríklad, fondy EÚ sa používajú na koncepciu a plánovanie a prevádzkové náklady (OpEx) sú podporované prostredníctvom verejných dotácií na národnej alebo regionálnej úrovni.	Jednorazovo alebo opakované v prípade verejných dotácií				Všetky, vrátane fyzickej infraštruktúry a IT riešení
Investície súkromného sektora	Grant uvoľnený na nákup vozidiel alebo na rekonštrukciu verejných priestranstiev	Jeden pokus				Všetky, vrátane fyzickej infraštruktúry a IT riešení
Komerční sponzori	Zdroje mobilizované od automobilových spoločností, technologických firiem, energetických a úžitkových spoločností atď.	Jednorazový príspevok na investičné náklady alebo opakujúce sa				Majetok (vrátane vozidiel a IT platforiem)

¹²Toto bolo identifikované projektom SMART (2018 – 2020), ktorý okrem iného skúmal rámec, v ktorom sa nachádza mobilita vidieka pre každý členský štát EÚ. Pozri projekt SMARTA, „Politické odporúčania pre udržateľnú zdieľanú mobilitu a verejnú dopravu vo vidieckych oblastiach Európy“ (2020), ktoré si môžete stiahnuť na

https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf

Správy jednotlivých členských štátov sú k dispozícii na <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Ďalšia podpora verejného sektora	Zdroje sú mobilizované z iných verejných združení (napr. orgánov verejnej dopravy, regionálnych rozvojových agentúr, environmentálnych agentúr atď.)	Jednorazovo alebo opakovane v prípade verejných dotácií				Všetky, vrátane fyzickej infraštruktúry a IT riešení
Dobrovoľnícky príspevok	Dobrovoľníci zapojení do pokrytia niektorých prevádzkových aspektov služby	Často				(zvyčajne) Prevádzka služieb mobility
Poplatky za používanie	Cestujúci platia za používanie služby poplatok	S určitou frekvenciou. Suma je variabilná.				Prevádzka služieb mobility

Obrázok 20 Využívanie zdrojov financovania v Rethymne, Grécko

Učenie sa z praxe: Využívanie zdrojov financovania v Rethymne, Grécko

Prvý systém zdieľania elektrických bicyklov bez dokov v Grécku bol spustený v Rethymne a nahradil nedostatočný predchádzajúci systém. Cieľom systému zdieľania je podporiť modálny posun smerom k udržateľným druhom dopravy. Implementácia bola možná vďaka efektívnej spolupráci medzi verejným a súkromným sektorom, podporenej európskym financovaním získaným v rámci Gréckej partnerskej dohody 2014 – 2020 (ESPA 2014 – 2020) v rámci Regionálneho operačného programu „Kréta“ spolufinancovaného z ERDF.

Európske financovanie pomohlo naštartovať cyklistickú iniciatívu v oblasti. Avšak, akonáhle boli tieto fondy vyčerpané, ukázalo sa, že spoliehať sa výlučne na súkromných prevádzkovateľov na pokračovanie služby nie je životaschopné. Tento systém zdieľaných elektrických bicyklov však odomkol potenciál zdieľaných vozidiel v oblasti. Zapojenie obce a neustále úsilie v propagácii zdieľanej mobility prilákalo súkromných prevádzkovateľov zdieľanej mobility a viedlo k novým investíciám do príslušných služieb.

Napríklad, v júli 2019 bol v Rethymne zavedený nový systém zdieľania elektrických kolobežiek s podporou súkromných investícií. Neskôr, v roku 2024, bol nainštalovaný úplne nový systém zdieľania bicyklov (44 elektrických bicyklov/6 dokovacích staníc) s podporou ďalšieho európskeho financovania z gréckej Dohody o partnerstve 2014 – 2020 (ESPA 2014 – 2020) v rámci Sektorového operačného programu: „Dopravná infraštruktúra, životné prostredie a udržateľný rozvoj“ a spolufinancovaného Kohéznyh fondom¹³.

Tento nový zdroj financovania umožnil iniciatíve využiť rastúci potenciál cyklistiky v regióne a zabezpečiť jej trvalý úspech. Mesto Rethymno sa snaží nájsť spôsob, ako by sa bývalý systém (bez dokovacích staníc) mohol začleniť do nového. Táto prípadová štúdia je obzvlášť dôležitá, pretože zdôrazňuje význam využívania viacerých zdrojov financovania na zabezpečenie dlhodobej finančnej udržateľnosti.



Autorské práva: Obec Rethymno

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

Obrázok 21 Udržateľná schéma zdieľania elektrických áut na vidieku: Model FLUGS vo Východnom Tirolsku

Učenie sa z praxe: Flugs e- Car sharing

Flugs¹⁴ je systém elektrických vozidiel na zdieľanie áut so stanicami, ktorý funguje v regióne Východné Tirolsko v Rakúsku. Hlavným cieľom systému Flugs je znížiť počet jazd súkromnými autami jednotlivcov a rodín a ponúknuť alternatívne riešenie vlastníctva 1, 2- alebo 3- auta.

Služba bola spustená v roku 2015 a je spravovaná spoločnosťou Regional Energie Osttirol, ktorá ponúka službu FLUGS eCarsharing a zaoberá sa údržbou, podporou na mieste, spracovaním, fakturáciou, vyhodnocovaním, vzťahmi s verejnosťou, marketingom a ďalšími internými záležitosťami.

V súčasnosti prevádzkuje spoločnosť Regionalenergie Osttirol službu hlavne z komerčných dôvodov (t. j. aby bola v oblasti prítomná ako dodávateľ energie) a nie kvôli samotnému carsharingu. Ťažkosť s nájdením a aktívnym zapojením poskytovateľa carsharingu sú spôsobené nízkym dopytom vo vidieckych oblastiach, ktorý bráni súkromným prevádzkovateľom v budovaní silného obchodného modelu pre investície.

FLUGS eCarsharing je čiastočne outsourcovaný (platforma na rezervácie a telemetria). Jediným sponzorom je Regionálny manažment Východného Tirolska (RMO), Regionálna rozvojová agentúra s kompetenciami v oblasti projektov, iniciatív a stratégií udržateľnej mobility. RMO sa zaoberá propagačnými a diseminačnými aktivitami.

Výnosy sú schopné pokryť iba čiastočne fixné náklady vozového parku.



Zdroje: Flugs e-car sharing vo Východnom Tirolsku, Rakúsko - © E. Bachmann

Krok 6: Aký rozsah financovania potrebujete/hľadáte?

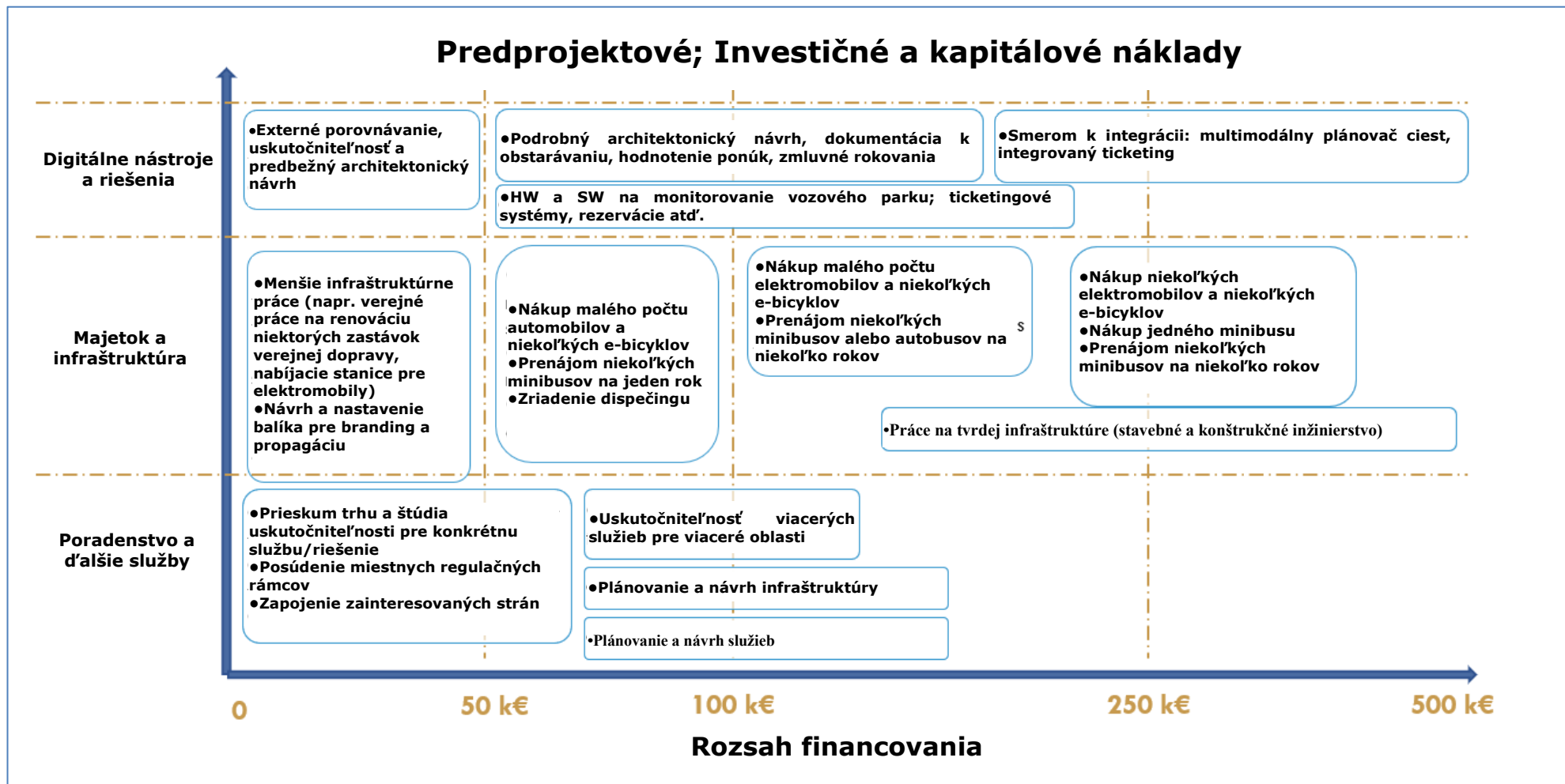
Riešenia mobility na vidieku si vyžadujú strategický prístup k financovaniu, pretože rozsah potrebných investícií sa výrazne líši v závislosti od rozsahu a charakteru projektu. Táto kapitola poskytuje usmernenia pre odhad a prípravu finančných potrieb vášho projektu a ponúka prehľad o typických kategóriách nákladov, benchmarkoch a prevádzkových aspektoch.

Pochopenie rozsahu financovania zahŕňa rozlišovanie medzi investíciami pred projektom, ktoré kladú základy iniciatívy, a prevádzkovými nákladmi, ktoré zabezpečujú jej trvalú životaschopnosť. Každá fáza vývoja – od štúdií uskutočniteľnosti až po implementáciu a každodennú prevádzku – so sebou prináša špecifické finančné požiadavky. Na obrázkoch 14 a 15 predstavujeme kľúčové oblasti, kde je potrebné financovanie, spolu s približnými rozsahmi nákladov na bežné činnosti a služby. Skutočný rozsah potrebného financovania však bude závisieť od niekoľkých faktorov, vrátane typu plánovanej služby, geografického a demografického kontextu a dostupných zdrojov.

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

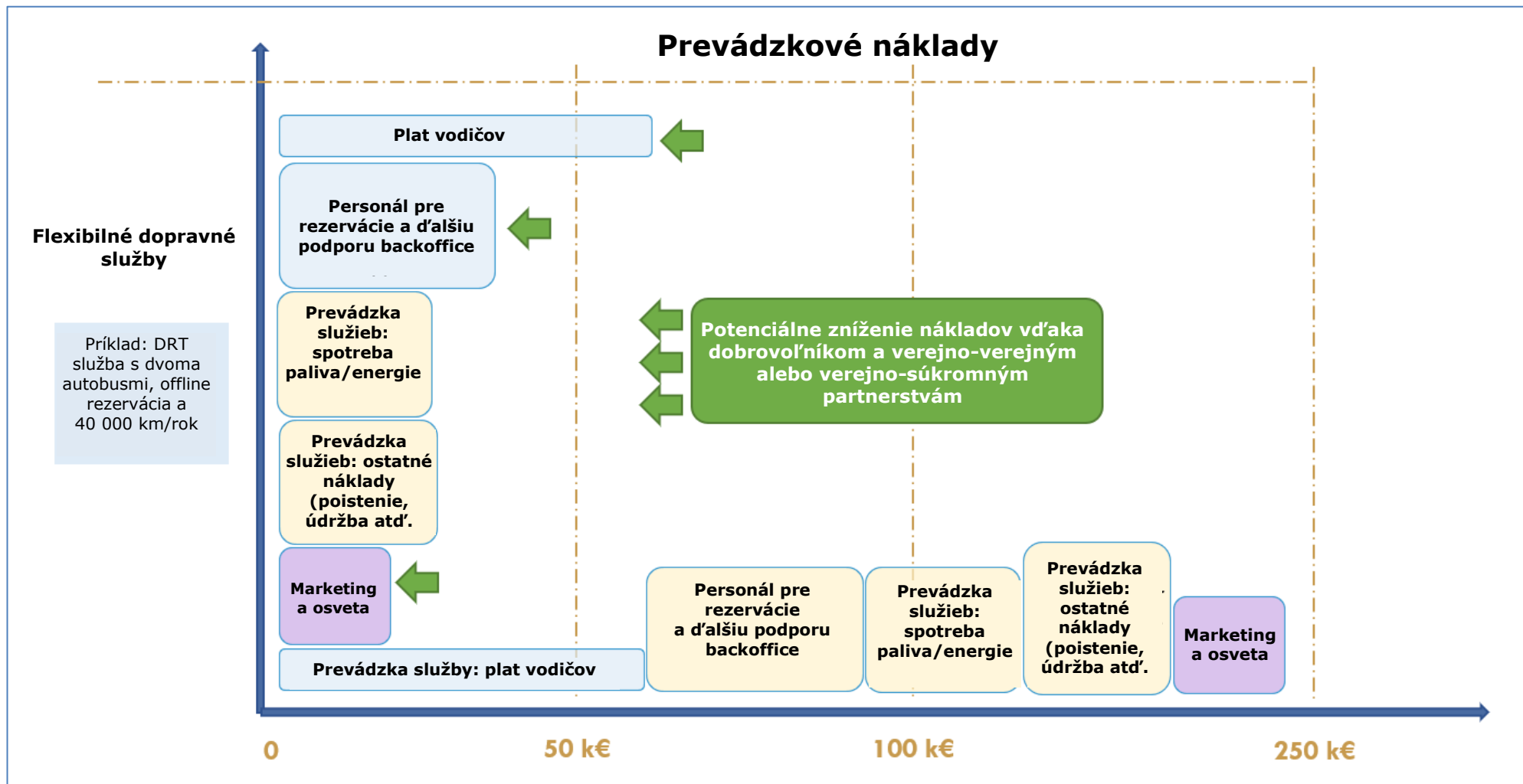
Obrázok 22 Financovanie potrebné na predprojektové a investičné náklady

Zdroj: SMARTA-NET



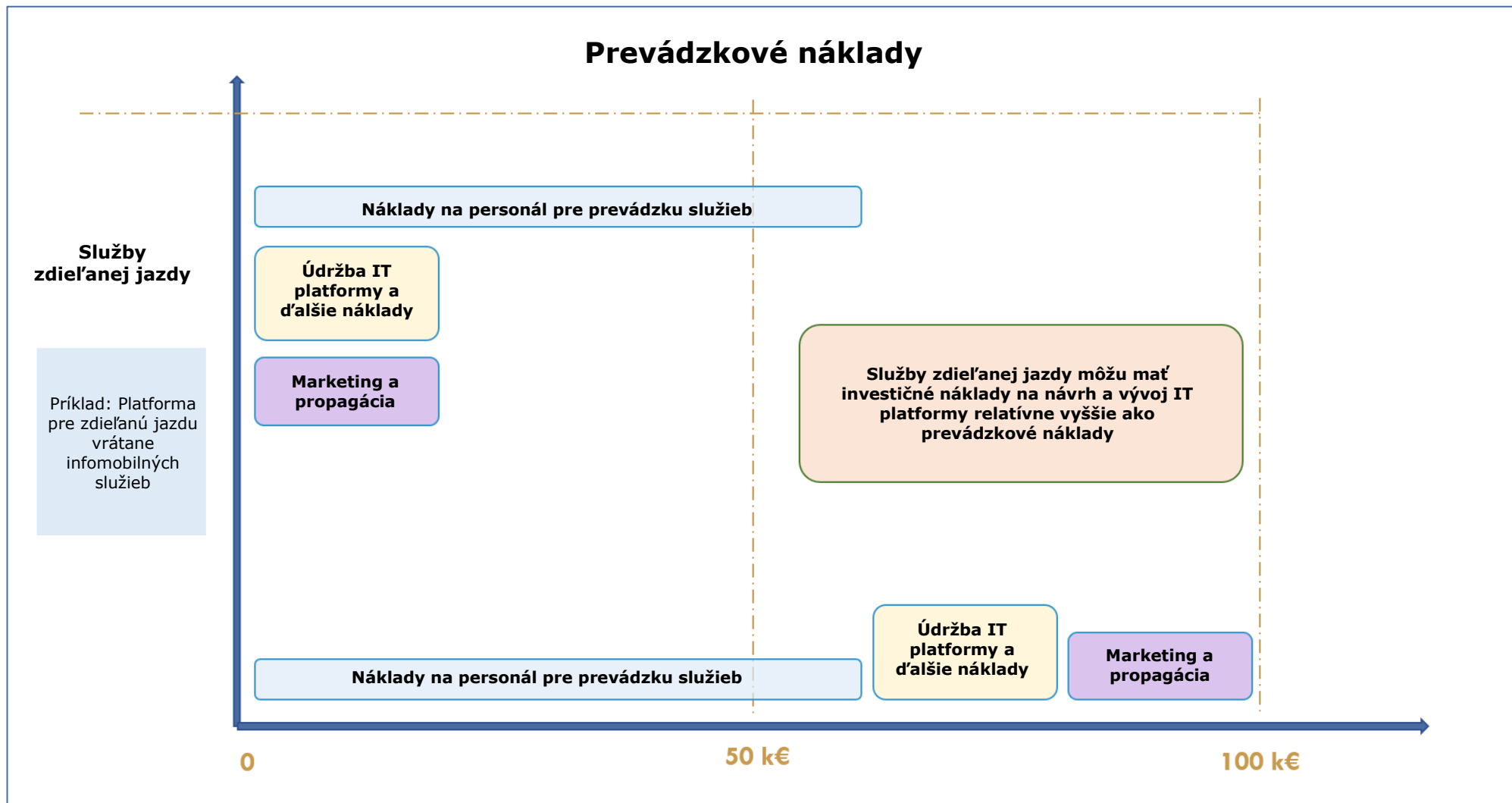
Obrázok 23 Financovanie potrebné na prevádzkové náklady v rámci flexibilných dopravných služieb

Zdroj: SMARTA-NET



Obrázok 24 Financovanie potrebné na prevádzkové náklady v rámci služieb zdieľanej jazdy

Zdroj: SMARTA-NET

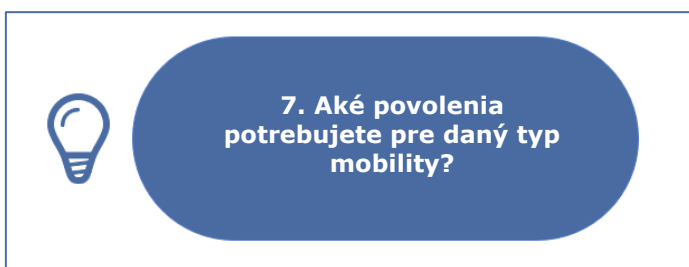


7. ORIENTÁCIA NA VYSOKO REGULOVANOM TRHU

Služby mobility na vidieku často fungujú v rámci komplexného regulačného rámca, ktorý si vyžaduje starostlivú orientáciu. Identifikácia potrebných povolení na implementáciu navrhovaných služieb je kľúčovým krokom k zabezpečeniu súladu s právnymi a prevádzkovými požiadavkami. To zahŕňa pochopenie miestnej, regionálnej a národnej regulačnej krajiny, aby sa predišlo oneskoreniam alebo prekážkam počas fázy implementácie projektu.

Obrázok 25 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 7

Zdroj: SMARTA-NET



Národné rámce v európskych krajinách, ako sú načrtnuté v dokumentoch SMARTA Insight Papers¹⁵, poverujú miestne samosprávy a orgány (vrátane obcí, krajov a regiónov) organizáciou služieb mobility.

Organizácia a poskytovanie služieb mobility sa musia vykonávať na vyššej úrovni ako je úroveň jednotlivých obcí, subjektom s dostatočnými zdrojmi a stabilitou, aby sa zabezpečili dlhodobé služby. Vidiecke oblasti si totiž vyžadujú prepojenie s inými miestami, čo jednotlivé obce konajúce ad hoc nedokážu zabezpečiť. Zatiaľ čo obec môže lokálne organizovať zdieľanie áut, e-bicykle alebo dobrovoľnícku prepravu osôb pre miestne účely, nemôže zabezpečiť mobilitu potrebnú pre celú obec. To si vyžaduje vyššiu úroveň plánovania a organizácie, aj keď niektoré služby sú poskytované na miestnej úrovni.

Každý typ služby mobility na vidieku si vyžaduje inú kombináciu povolení, licencií, poistenia, obchodných dohôd a bezpečnostných certifikácií. Konkrétne povolenia závisia od typu služby, rozsahu a miestnych predpisov. Dodržiavaním týchto povolení môžu poskytovatelia mobility zabezpečiť, že ich služby sú bezpečné, legálne a dobre integrované s ostatnými regionálnymi dopravnými službami. Nižšie uvádzame krátke zhrnutie kľúčových povolení potrebných pre rôzne typy služieb mobility.

- **Povolenie alebo obchodná licencia**

Pred poskytovaním služieb mobility musí každý poskytovateľ získať potrebné povolenia alebo obchodné licencie od miestnych, regionálnych alebo národných orgánov. Tieto povolenia zabezpečujú, že služba je v súlade s miestnymi dopravnými zákonmi a predpismi. Konkrétne povolenie sa môže líšiť v závislosti od typu služby:

- Doprava na požiadanie (DRT): Je potrebné povolenie na prevádzkovanie verejnej dopravy, ktoré často regulujú dopravné úrady.
- Zdieľanie áut a bicyklov: Musia byť zabezpečené licencie na prenájom vozidiel a bicyklov, najmä v oblastiach/krajinách, kde je plánovanie dopravy prísne regulované.

¹⁵Pre ďalšie podrobnosti pozri: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Spoločné cestovanie autom a zdieľané taxi: V niektorých krajinách môže byť potrebné špeciálne povolenie na spolujazdu alebo spoločnú dopravu spolu so schválením od orgánov verejnej dopravy, ak je prevádzkovaná v koordinácii s existujúcimi službami.

- **Poistenie vozidla a vodiča**

Všetky služby mobility musia mať komplexné poistenie vozidla, ktoré pokrýva vozidlo aj jeho cestujúcich. Napríklad:

- Zdieľanie áut: Je potrebné poistenie, ktoré pokrýva zdieľané vozidlo proti škodám, nehodám, krádeži a zodpovednosti za vodiča a cestujúcich.
- Zdieľanie bicyklov: Poistné zmluvy môžu pokrývať zodpovednosť v prípade nehôd, najmä v oblastiach s vysokou premávkou alebo na vidieckych cestách.
- Zdieľané taxi a služby DRT: Povinné je komerčné poistenie, ktoré pokrýva všetky riziká spojené s prevádzkovaním taxislužby alebo služby DRT vrátane krytia pre profesionálnych vodičov.

V niektorých jurisdikciách sa vyžaduje aj poistenie prepravovaných cestujúcich a tovaru. Je dôležité, aby vodiči, najmä pre služby DRT alebo zdieľané taxi, mali licencie, ktoré môžu vyžadovať dodatočné preverovanie alebo schválenie zo strany orgánov.

- **Obchodné dohody**

Pre služby, ktoré závisia od infraštruktúry, ako sú služby zdieľania bicyklov alebo DRT, môžu byť potrebné obchodné dohody s miestnymi orgánmi alebo súkromnými prevádzkovateľmi. Tieto dohody by mohli zahŕňať: i) využívanie verejnej infraštruktúry: dohody s miestnymi orgánmi o využívaní parkovacích miest, prístupu na cesty a dokovacích staníc pre bicykle; ii) partnerstvá s prevádzkovateľmi verejnej dopravy: pre služby DRT a zdieľané taxi sú často potrebné dohody s regionálnymi dopravnými úradmi o integrovanom cestovnom alebo doplnkových službách; iii) spolupráca so súkromným sektorom: spoločnosti zdieľajúce autá môžu potrebovať dohody so spoločnosťami prenajímajúcimi vozidlá alebo poskytovateľmi údržby, aby zabezpečili prevádzkovú kapacitu svojho vozového parku.

- **Bezpečnostné certifikácie a dodržiavanie noriem**

Každý typ služby musí spĺňať prísne bezpečnostné normy, najmä pre prepravu cestujúcich. Kľúčové povolenia a certifikácie týkajúce sa bezpečnosti zahŕňajú:

- Bezpečnostné normy pre vodičov: Vodiči prevádzkujúci služby DRT alebo zdieľané taxi musia spĺňať určité kvalifikácie vrátane previerok, školenia o bezpečnosti vodičov a dodržiavania zákonov o bezpečnosti cestnej premávky.
- Certifikácia bezpečnosti vozidiel: Vozidlá musia absolvovať pravidelné bezpečnostné kontroly, aby sa zabezpečilo, že spĺňajú požadované prevádzkové normy. To zahŕňa kontroly údržby vozidiel, najmä pre služby DRT a zdieľané taxi, kde je technický stav vozidla kritický.
- Bezpečnosť bicyklov a elektrických bicyklov: Pre systémy zdieľania bicyklov je nevyhnutné zabezpečiť, aby boli bicykle vybavené bezpečnostnými prvkami, ako sú svetlá, zámky a pravidelné kontroly údržby.

V závislosti od regiónu môžu poskytovatelia služieb mobility musieť dodržiavať environmentálne predpisy zamerané na znižovanie emisií. To má však relevantné dôsledky pre mestskú mobilitu, a nie vo vidieckych oblastiach. Napríklad v niektorých mestách sa pre služby zdieľania áut môže vyžadovať používanie vozidiel s nízkymi alebo nulovými emisiami. To by mohlo zahŕňať aj dotácie alebo stimuly na používanie elektrických vozidiel.

Predovšetkým by sme mali zvážiť aj otázky zodpovednosti. Komunity a mimovládne organizácie by sa mohli ocitnúť v osobnej zodpovednosti, ak sa niečo pokazí alebo dôjde

k nehode atď. Sú lepšie chránené, ak môžu spolupracovať s inštitúciou alebo obchodným subjektom, ktorý je v lepšej pozícii na riadenie zodpovednosti.

Obrázok 26 Doprava na požiadanie v Médio Tejo, Portugalsko

Učenie sa z praxe: Doprava reagujúca na dopyt v Médio Tejo, Portugalsko

Región Médio Tejo je subregión NUTS3 v centrálnom Portugalsku, ktorá je súčasťou regiónu NUTS2 Centre. Zahŕňa šesť malých miest: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento a Fátima, každé s počtom obyvateľov od 20 000 do 45 000. Dopravné služby na požiadanie v regióne sú sponzorované krajským úradom 'CIM Médio Tejo', združením miestnych samospráv a verejných orgánov, ktoré riadi verejnú dopravu s flotilou zmluvne viazaných taxíkov a minibusov.

Zameranie sa na regulačný rámec

- Podľa portugalského národného zákona (RJSPTP) sú príslušnými subjektmi na implementáciu a koordináciu služieb DRT dopravné orgány (obce alebo okresné úrady). Dopravné orgány môžu vykonávať služby DRT vlastnými prostriedkami, a to prostredníctvom mestských alebo medzimestských služieb, alebo prostredníctvom zmlúv s miestnymi podnikateľskými subjektmi (dopravcovia alebo taxi služby), v súlade s platnými právnymi predpismi.
- Prevádzkovatelia, ktorí majú v úmysle poskytovať služby DRT popri službách osobnej dopravy, na ktoré majú licenciu, musia o tom informovať Inštitút pre mobilitu a dopravu, v.o.p. (IMT, v.o.p.), ktorý je národným orgánom dohľadu nad prevádzkou verejnej dopravy. Toto sa vykonáva prostredníctvom jednoduchého predchádzajúceho oznámenia IMT, v.o.p., ktoré je možné vykonať akýmkoľvek stanoveným spôsobom, a to najmä e-mailom na adresu uvedenú na webovej stránke IMT, v.o.p.
- V prípade, že je služba zazmluvnená so súkromným dopravcom alebo taxislužbami, mala by sa vykonať štúdia finančnej a ekonomickej uskutočniteľnosti s cieľom posúdiť potrebu verejnej kompenzácie. Pred spustením verejnej zákazky podliehajú technické a administratívne špecifikácie dohľadu národného dopravného úradu (AMT) zodpovedného za ekonomický a finančný dohľad.
- Ak zmluva presiahne určitú sumu, je potrebné konzultovať s Najvyšším kontrolným úradom (Tribunal de Contas).
- Nové služby verejnej osobnej dopravy, vrátane služieb DRT s vopred definovanými linkami, tiež podliehajú povinnej registrácii v informačnom systéme s celoštátnou pôsobnosťou, ktorý spravuje IMT, I.P.



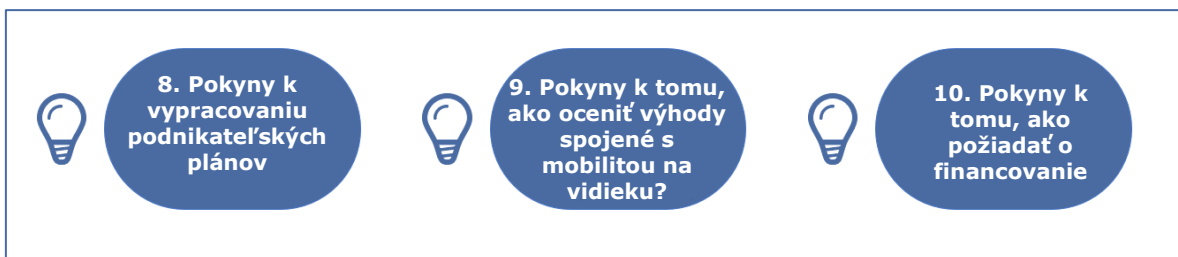
Zdroj: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. VYPOVEDANIE NÁVRHOV

Transformácia dobre premysleného projektu na presvedčivý návrh na financovanie si vyžaduje strategickú prípravu a prezentáciu. Vypracovanie robustného podnikateľského plánu preukazuje ekonomickú a prevádzkovú uskutočniteľnosť projektu. Speňaženie jeho výhod zdôrazňuje jeho širšiu hodnotu pre rôzne zainteresované strany, ako sú znížené emisie, zvýšená dostupnosť alebo hospodársky rast a rozvoj vidieka. Usmernenie o efektívnom podávaní žiadostí o financovanie je posledným krokom k predloženiu presvedčivého návrhu, ktorý osloví financujúcich a zvýši pravdepodobnosť získania podpory.

Obrázok 27 Definovanie kľúčových prvkov projektu – Krok 8-10

Zdroj: SMARTA-NET



Krok 8: Pokyny k vypracovaniu podnikateľských plánov

Podnikateľský plán je formálny písomný dokument, ktorý obsahuje ciele podniku, metódy na dosiahnutie týchto cieľov a časový rámec na ich dosiahnutie. Opisuje tiež povahu podniku, základné informácie o organizácii, finančné prognózy organizácie a stratégie, ktoré plánuje implementovať na dosiahnutie stanovených cieľov. V celku tento dokument slúži ako cestovná mapa (plán), ktorá poskytuje podniku smerovanie¹⁶.

Cieľom tohto kroku nie je poskytnúť komplexný návod k takejto mnohostrannej problematike. Skôr sumarizuje kľúčové aspekty, ktoré je potrebné zväziť pri vypracovaní podnikateľských plánov, pričom uvádza relevantné zdroje informácií na prehĺbenie vedomostí o danej téme a inšpiráciu z iných skúseností v Európe.

Definovanie podnikateľského plánu a modelu pre riešenie zdieľanej mobility vo vidieckych oblastiach je zložitý proces, ktorý zahŕňa viacero faktorov. Kľúčové aspekty zahŕňajú typ ponúkanej služby, špecifické potreby cieľového trhu v oblasti mobility a organizačnú štruktúru služby. Okrem toho sú organizačné otázky a dodržiavanie právnych a regulačných rámcov kľúčové pre zabezpečenie životaschopnosti a udržateľnosti riešenia. Každý z týchto prvkov musí byť starostlivo riešený, aby sa vytvorila efektívna a funkčná služba mobility na vidieku.

Vo väčšine prípadov neexistuje ziskový obchodný model pre riešenia zdieľanej mobility na vidieku. Je to do značnej miery spôsobené problémami, ktorým čelia prevádzkovatelia pri prevádzkovaní podniku zdieľanej mobility, predovšetkým kvôli malým alebo neexistujúcim ziskovým maržiam – je ťažké získať dostatočné príjmy zo služieb zdieľania. Vo vidieckych oblastiach nízka hustota obyvateľstva vedie k tomu, že príjmy od používateľov nestačia na pokrytie prevádzkových výdavkov. V dôsledku toho sú bežnejšie miestne družstvá bez komerčných cieľov a verejné orgány, ako sú obce,

¹⁶Definícia podnikateľského plánu - Encyklopédia malých podnikov pre podnikateľov, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

dopravné správy a prevádzkovatelia verejného sektora, sú v lepšej pozícii na iniciovanie alebo organizovanie služieb zdieľanej mobility.

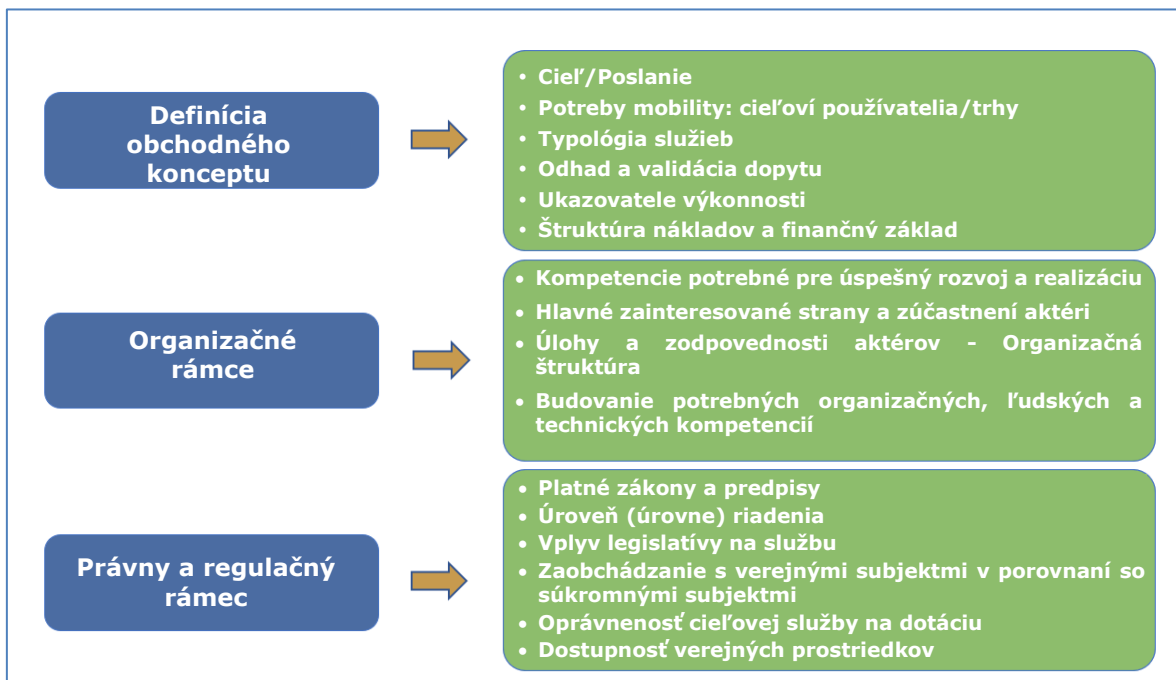
Je dôležité poznamenať, že služba nie je zisková, ak sa započítajú všetky náklady. Niektoré jednotlivé prvky však môžu byť ziskové pre tých, ktorí poskytujú konkrétnu službu alebo infraštruktúru. Napríklad poskytovateľ IT systému alebo firma, ktorá udržiava vozidlá, by bola platená komerčnou sadzbou.

Preto by sme mohli mať v rámci toho istého projektu viacero obchodných prípadov. Niektorí musia vypracovať celkový obchodný prípad a zdôvodniť akékoľvek podporné financovanie, čo môže vyžadovať socioekonomický obchodný prípad. Iní, ako napríklad dopravcovia, poskytovatelia ITS atď., musia vypracovať ziskovo orientovaný obchodný prípad, alebo aspoň presvedčivý interný prípad na akceptovanie straty/neziskovej účasti v očakávaní budúcej návratnosti.

Pri navrhovaní obchodného modelu pre službu mobility na vidieku možno proces rozdeliť na tri kľúčové úlohy:(i) Definovanie obchodného konceptu,(ii) Vyhodnotenie organizačnej štruktúry a(iii) Preskúvanie právnych a regulačných rámcov. Každá z týchto úloh zahŕňa sériu krokov, ktoré je potrebné dokončiť pred implementáciou riešenia. Najprv identifikujte konkrétne potreby mobility, ktoré chcete riešiť, a zhodnoťte, či existujúce dopravné služby tieto potreby spĺňajú. Na základe tejto analýzy vyberte model služby, ktorý najlepšie rieši tieto potreby, odhadnite dopyt pomocou prieskumu trhu alebo minulých prieskumov a navrhnite počiatočnú štruktúru nákladov a finančný plán. Následne zapojte relevantné zainteresované strany, priradte úlohy a zodpovednosti a zároveň načrtnite organizačný rámec. Súčasne preskúmajte regulačné a legislatívne požiadavky, overte si nárok na dotácie a preskúmajte možnosti verejného financovania.

Obrázok 28 Úlohy pri vypracovaní podnikateľského plánu pre službu mobility na vidieku

Zdroj: SMARTA-NET



Učenie sa z praxe: Projekt CONNECT

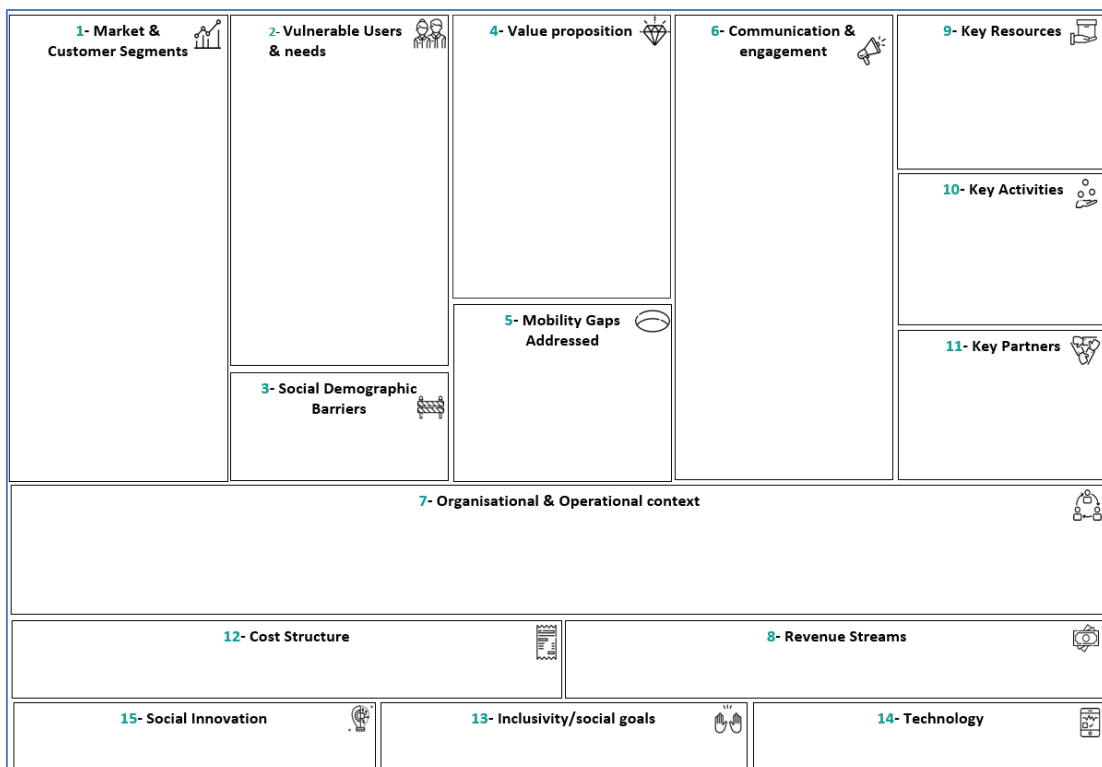
Projekt CONNECT bol financovaný v rámci 6. rámcového programu Európskej komisie prostredníctvom GR-RESEARCH. Hlavným cieľom bolo zhromaždiť poznatky a skúsenosti týkajúce sa flexibilnej dopravy (vrátane DRT) s cieľom identifikovať osvedčené postupy a ďalej rozvíjať metódy rozvoja podnikania. Konzorcium CONNECT pozostávalo predovšetkým z odborníkov z odvetvia. Nemalo demonštračné lokality, ale namiesto toho sa spoliehalo na širokú škálu prípadových štúdií doplnených o prieskumy v odvetví. Projekt vypracoval dve špecifické správy, ktoré zdôrazňujú kľúčové odporúčania pre rozvoj podnikateľských plánov pre flexibilné dopravné služby (v štýle služieb DRT a spolujazdy):

- D10: Inovatívne riešenia a testovacie prípady týkajúce sa rozvoja podnikania¹⁷: IT predstavuje zistenia z 19 prípadových štúdií systémov dopravy reagujúcej na dopyt (DRT) (10 v Európe, 9 v USA). Skúma obchodné modely, organizačné rámce a regulačné a právne kontexty a zdôrazňuje kľúčové obmedzenia.
- D14: Odporúčania pre rozvoj podnikania: na základe poznatkov získaných v rámci projektu CONNECT a externých perspektív získaných prostredníctvom workshopov syntetizuje hlavné problémy v oblastiach obchodného modelu, organizačných aspektov a právnych a regulačných rámcov. Následne predstavuje prehľad situácie v odvetví v celej Európe (na základe prípadových štúdií D10 a dodatočného prieskumu) a uzatvára úvahami o kľúčových aspektoch, ktoré treba zväžiť pri rozvoji podnikania v oblasti DRT.

Pre zefektívnenie vyššie uvedených aspektov môže byť vhodné začať s procesom spoločného tvorenia s miestnymi zainteresovanými stranami (vrátane zástupcov obcí, komunitných skupín, dopravcov atď.) vyplnením špecifického modelu Canvas. Príklad je uvedený nižšie.

Obrázok 29 Model Canvas pre riešenia mobility na vidieku.

Zdroj: Projekt INCLUSION H2020¹⁸



¹⁷Tieto správy CONNECT sú dostupné na <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

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

Kľúčové odporúčania pre vypracovanie podnikateľských plánov pre riešenia zdieľanej mobility na vidieku sú zhrnuté nižšie.

- *Tvorba hodnoty*: Obchodné modely pre riešenia mobility na vidieku by sa mali zamerať na vytváranie rôznych foriem hodnoty – peňažných aj nepeňažných (napr. sociálna hodnota) – pre rôzne zainteresované strany. Medzi tieto zainteresované strany môžu patriť orgány poskytujúce finančné prostriedky, verejná správa, prevádzkovatelia mobility, miestne podniky a občania. Namiesto toho, aby sa spoliehali výlučne na finančné porovnanie nákladov a výnosov, je dôležité uznať širšie sociálne a komunitné výhody, ktoré tieto služby môžu poskytnúť.
- *Zapojenie viacerých aktérov*: Účinné obchodné modely by mali zohľadňovať celý ekosystém zainteresovaných strán v oblasti mobility, a nie sa zameriavať na jednu službu alebo produkt. Na zabezpečenie dostupnosti v vidieckych oblastiach je dôležité posúdiť výhody aj výzvy z pohľadu každého zúčastneného aktéra. To môže zahŕňať prepojenie viacerých služieb alebo riešení s cieľom vytvoriť komplexný obchodný model, ktorý spĺňa rôznorodé potreby komunity.
- *Zapojenie neziskových organizácií*: Hoci sa to môže zdať neintuitívne, zahrnutie neziskových organizácií ako kľúčových aktérov do obchodných modelov mobility na vidieku môže byť prospešné. Verejné financovanie je často nevyhnutné na podporu týchto služieb vo vidieckych oblastiach, kde je dopyt nízky. Obchodné modely by mali zvážiť prerozdelenie verejných prostriedkov a zamerať sa na flexibilitu v rámci regulačných obmedzení s cieľom zabezpečiť udržateľnosť prevádzky.
- *Dlhodobá udržateľnosť*: Na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti služieb mobility na vidieku by obchodné modely mali podporovať zapojenie sociálnych podnikateľov. Integrácia týchto aktérov do poskytovania služieb, ak to umožňujú národné predpisy, môže zvýšiť životaschopnosť týchto služieb. V prípade potreby môže obhajoba regulačných úprav umožňujúcich takúto účasť ďalej posilniť udržateľnosť obchodného modelu.

Krok 9: Ako oceniť výhody spojené s mobilitou na vidieku

Vidiecke oblasti sú aktívnymi ekonomikami so širokou škálou poľnohospodárskych, priemyselných, ťažobných a rekreačných podnikov, ktoré sú prepojené s ich prírodnými zdrojmi a podnikateľskými tradíciami oblasti.

Mobilita na vidieku sa môže považovať za „spúšťač“ alebo „násobič“, ktorý môže umožniť alebo zlepšiť výsledky a zvýšiť hodnotu iných investícií¹⁹. V mnohých prípadoch je mobilná služba pridanou hodnotou k iným ekonomickým, sociálnym, turistickým alebo environmentálnym projektom a politikám.

Výsledky financovania mobility na vidieku v oblasti dopravy zahŕňajú okrem iného:

- Zníženie počtu najazdených kilometrov vozidlami (VKT)
- Zníženie spotreby paliva a emisií CO₂
- Menej dopravy, menej znečistenia, menej hluku, menej nehôd
- Miestne cesty sa stanú bezpečnejšími pre chôdzu a cyklistiku.
- Vyžaduje sa menej výdavkov na infraštruktúru

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), „Politické odporúčania pre udržateľnú zdieľanú mobilitu a verejnú dopravu vo vidieckych oblastiach Európy“, publikácia projektu SMARTA.

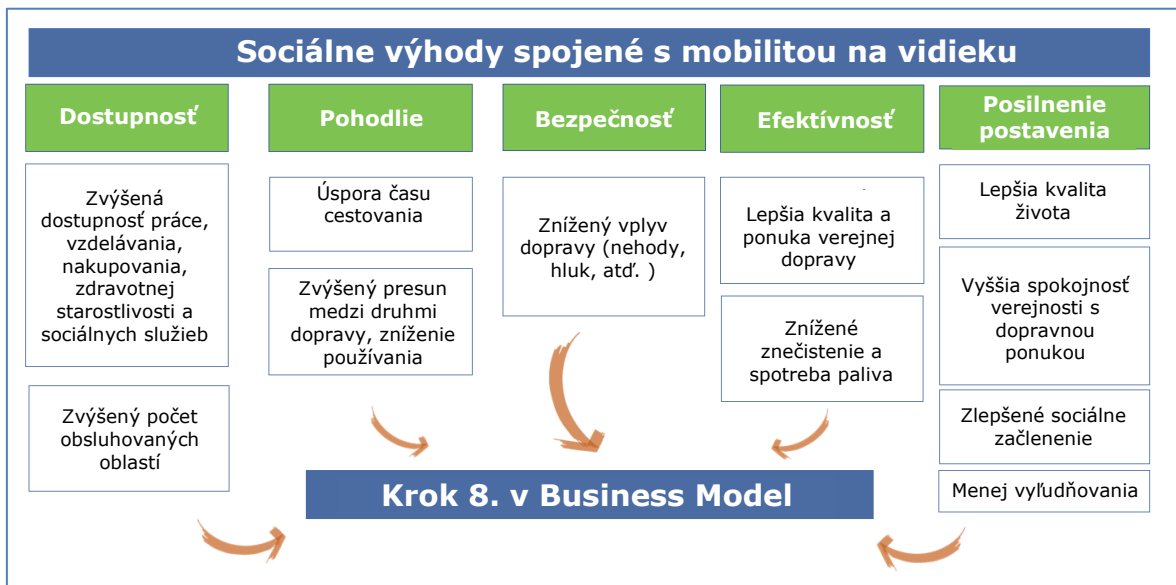
- Udržiavanie alebo zvyšovanie zákaznickej základne pre podniky a služby

Služby mobility na vidieku sa primárne zavádzajú s cieľom priniesť sociálne výhody v oblastiach ohrozených sociálnym vylúčením alebo nerovnosťou príležitostí. Tieto služby sú však často kritizované za svoju vysokú cenovú základňu, aj keď plnia svoje sociálne poslanie.

Niektoré z výhod spojených so zlepšenou ponukou dopravných služieb pre vidiecke oblasti sú uvedené na obrázku 30 a klasifikované podľa špecifických kategórií (dostupnosť, pohodlie atď.). Je dôležité pochopiť, ako by tieto výhody mohli ovplyvniť prijatie/rozvoj riešenia mobility.

Obrázok 30 Sociálne výhody spojené s mobilitou na vidieku

Zdroj: SMARTA-NET



Obrázok 31 Zelené železnice vo Valmiere, Lotyšsko

Učenie sa z praxe: Zelené železnice vo Valmiere, Lotyšsko

Iniciatíva Zelené železnice vo Valmiere, Lotyšsko, revitalizuje nevyužívané železničné trate na 32 km sieť turistických a cyklistických trás v regióne Vidzeme. Tento projekt, ktorý je súčasťou väčšieho úsilia o 750 km v južnom Estónsku a Lotyšsku, si kladie za cieľ zlepšiť miestnu mobilitu a podporiť udržateľný cestovný ruch. Kľúčové vlastnosti zahŕňajú odstraňovanie prekážok, inštaláciu drevených mostov a vytváranie rekreačných oblastí s lavičkami na oddych. Projekt „Zelené železnice“ je spoločnou cezhraničnou iniciatívou, ktorú vedie Združenie cestovného ruchu Vidzeme v spolupráci s 25 miestnymi samosprávami z regiónu Vidzeme v Lotyšsku a južného Estónska s podporou Lotyšskej asociácie zelených ciest. S podporou miestnych orgánov a mimovládnych organizácií si táto iniciatíva ctí historický význam železníc v regióne a zároveň podporuje zapojenie komunity a hospodársky rast prostredníctvom zvýšených možností cestovného ruchu a zdravšieho životného štýlu.

Na 32 km úseku železnice pokrytom týmto lokálnym riešením inteligentnej mobility (časť trasy Valmiera-Kocēni-Ainaži) bolo prestavaných sedem mostov pre bezpečný prechod cyklistov a chodcov. Investičné náklady sa odhadovali na 47 000 EUR, čo predstavovalo približne 4% z celkových nákladov projektu vo výške 1 174 938 EUR. Hlavný zdroj financovania bol zabezpečený z Európskeho fondu regionálneho rozvoja Interreg Estónsko-Lotyško, ktorý prispel sumou 40 000 EUR, spolu so 7 000 EUR od ďalších partnerov.

Projekt „Zelené železnice“ **zlepšuje kvalitu života** v cieľových oblastiach zlepšením mobility a vytváraním nových príležitostí pre obyvateľov. Iniciatíva podporuje zdravšie a šťastnejšie komunity prostredníctvom zvýšených aktivít v prírode. Miestni obyvatelia rýchlo zistia, že tieto obnovené cesty poskytujú vynikajúce možnosti na chôdzu, cyklistiku a dokonca aj beh na lyžiach počas zimných mesiacov.



Autorov: J. Sijats, S. Lawrence

Projekt tiež podporuje hospodársky rast. S príchodom **turistov prilákaných** malebnými trasami začnú miestne podniky vyvíjať nové produkty a služby vrátane možností ubytovania a

stravovania. Tento nárast cestovného ruchu prináša do oblasti väčšiu ekonomickú vitalitu, vytvára pracovné miesta a stimuluje miestne hospodárstvo.

Okrem toho sieť spája región Vidzeme s južným Estónskom, **rozširuje možnosti mobility** pre obyvateľov aj návštevníkov. Vylepšená dostupnosť umožňuje ľuďom objavovať širšiu oblasť, podporuje zapojenie a interakciu komunity. Celkovo projekt Zelené železnice stavia mobilitu ako kľúčový faktor pre dosiahnutie širších ekonomických, sociálnych a environmentálnych cieľov a transformuje región na prosperujúce centrum pre outdoorovú rekreáciu a cestovný ruch počas celého roka.

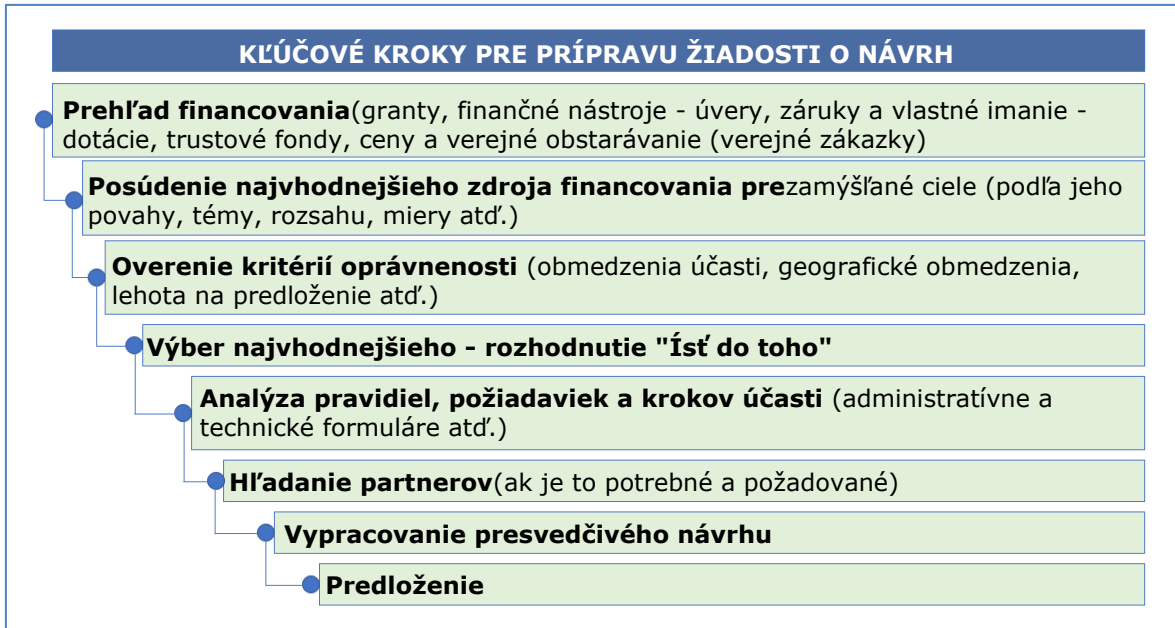
Krok 10: Pokyny k podávaniu žiadostí o financovanie

Získanie finančných prostriedkov na riešenie mobility na vidieku si vyžaduje dobre štruktúrovaný prístup k orientácii v zložitostiach programov financovania EÚ, národných alebo regionálnych programov. Tento krok načrtáva základné úlohy na prípravu úspešného návrhu, od identifikácie najvhodnejších možností financovania až po predloženie presvedčivej žiadosti.

Systematickým hodnotením zdrojov financovania, overovaním oprávnenosti a zosúladením cieľov s požiadavkami programu môžu žiadatelia zabezpečiť, aby ich návrhy vynikli. Či už prostredníctvom grantov, finančných nástrojov alebo verejných zákaziek, dodržiavanie nižšie uvedených krokov zvyšuje šance na dosiahnutie úspešného financovania inovatívnych riešení mobility prispôbených potrebám vidieka.

Obrázok 32 Kľúčové kroky pre prípravu žiadosti o návrh

Zdroj: SMARTA-NET



Obrázok 33 príklad: Navigácia v spektre programov financovania EÚ

Učenie sa z praxe: Navigácia v spektre programov financovania EÚ

Sada nástrojov pre vidiek je komplexným sprievodcom k možnostiam financovania a podpory EÚ pre vidiecke oblasti v Európskej únii. Jeho cieľom je pomôcť miestnym orgánom, inštitúciám a zainteresovaným stranám, podnikom a jednotlivcom identifikovať a využiť existujúce fondy EÚ, programy a ďalšie iniciatívy financovania a podpory a podporiť rozvoj vidieckych území.



Rural toolkit

Používatelia môžu nájsť najvhodnejšie možnosti financovania EÚ na podporu svojich špecifických projektov a iniciatív. Poskytuje komplexné informácie o grantoch, dotáciách a programoch umožňujúcich rozvoj a revitalizáciu vidieckych oblastí a komunití.

Sada nástrojov je dostupná na: <https://funding.rural-vision.europa.eu>

Ďalšie užitočné odkazy na preskúmanie možností financovania EÚ:

- Všeobecné informácie o procese podávania žiadostí – Európska komisia: [Link](#)
- Možnosti financovania pre verejné orgány - Európska komisia: [Link](#)
- Možnosti financovania EÚ pre miestnu verejnú dopravu – UITP: [Link](#)

Zatiaľ čo načrtnutý postupný prístup poskytuje všeobecný rámec, pre každú úroveň financovania sú potrebné špecifické úpravy.

- Pre financovanie EÚ sú kľúčové nadnárodné partnerstvá a dodržiavanie zložitých administratívnych pokynov.
- Národné financovanie často kladie dôraz na zosúladenie s národnými stratégiami, pričom od žiadateľov vyžaduje, aby preukázali, ako ich projekty riešia národné ciele mobility.
- Regionálne financovanie si zvyčajne vyžaduje úzku spoluprácu s regionálnymi orgánmi a silný dôraz na riešenie miestnych potrieb.

Získanie podpory je kľúčové pre obce na vidieku, ktoré sa snažia vypracovať úspešné návrhy na financovanie. Na usmernenie procesu sú k dispozícii rôzne zdroje:

- Zverejniť vyhradenú výzvu na prejavenie záujmu pre externých odborníkov/poradenské agentúry, aby získali podporu pre vypracovanie návrhu.
- Kontaktujte národné/regionálne kontaktné miesta programov pre objasnenie (administratívne alebo technické).
- Kontaktujte národné agentúry, ktoré propagujú účasť v programoch EÚ pre výskum a inovácie a poskytujú informačné, vzdelávacie a asistenčné služby²⁰.
- Účasť na webinároch a podujatiach (EÚ, národných alebo regionálnych) programov (pre vytváranie sietí s inými potenciálnymi partnermi, získanie ďalších informácií o výzvach).
- Členstvá (združenia miestnych samospráv, relevantné siete EÚ²¹atď.).

²⁰ Európska komisia poskytuje webový portál Pomoc a podpora, vrátane podrobností o národných kontaktných miestach (NKM) pre niekoľko programov financovania EÚ:

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

Poskytuje tiež sieť NKM zameranú špecificky na program Horizont Európa:

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

²¹ Príklady takýchto sietí sú: siete inteligentných obcí (<https://www.smart-village-network.eu/>); sieť POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – Združenie historických miest a regiónov EÚ (<https://www.historic-towns.org/>)

ZÁVERY

Tento dokument s usmerneniami bol navrhnutý tak, aby obciam poskytol vedomosti a nástroje potrebné na rozvoj a implementáciu udržateľných, inkluzívnych a integrovaných riešení mobility vo vidieckych oblastiach.

Zameraním sa na kritickú otázku financovania – najmä pre iniciatívy mobility vo vidieckych oblastiach a mobility podporujúcej vidiecky cestovný ruch – rieši významnú prekážku: nedostatok zdrojov a špecifických odborných znalostí v oblasti zabezpečovania financovania. Tieto výzvy často bránia vidieckym komunitám vo vytváraní mobility na mieru.

Prostredníctvom postupného prístupu dokument vybavuje vidiecke obce a odborníkov na orientáciu v komplexnej finančnej krajine, posúdenie finančných požiadaviek a prípravu presvedčivých projektových návrhov. Od identifikácie miestnych výziev a aktív až po definovanie základných komponentov projektu a zosúladenie s regulačnými a trhovými aspektmi, cieľom usmernení je podporiť dlhodobú udržateľnosť služieb mobility. Dodržiavaním tejto štruktúrovanej metodiky môžu vidiecke komunity premeniť výzvy v oblasti mobility na príležitosti pre rast a prepojenie.

Súbor kľúčových odporúčaní a poznatkov je navrhnutý tak, aby pomohol syntetizovať niektoré z kľúčových rád tohto dokumentu.

Stanovíť jasný a realizovateľný cieľ

- Dobre definované ukazovatele a KPI
- Konkrétne operačné postupy
- Zvýraznenie širokej vízie nad rámec cieľa projektu
- Dobre zavedené prepojenia medzi konkrétnymi cieľmi a výsledkami

Iniciatívy založené na komunite

- Prístup zdola nahor, berúc do úvahy potreby a výzvy, ktorým čelia vidiecke komunity
- Aktívne zapojenie miestnych komunít (napr. fóra, kluby atď.), ktoré zastupujú rôzne skupiny s rôznym zázemím

Prístup viacerých zainteresovaných strán

- Partnerstvá s rôznymi a relevantnými zainteresovanými stranami vrátane miestnych politikov a lídrov komunít
- Zabezpečiť spoluprácu medzi rôznymi cieľovými skupinami a odborníkmi

Posúdenie nákladov

- Zabezpečiť realistické a komplexné finančné požiadavky
- Presné odhady rozpočtu

Efektívne plánovanie

- Posúdenie a plánovanie všetkých potrebných zdrojov a aktivít
 - Ľudské zdroje

- Technické kompetencie
- Chýbajúce zručnosti (multidisciplinárne tímy)
- Networking
- Presný časový plán

Politické a priestorové súvislosti

- Pochopenie politického rámca a priestorovej dynamiky
- Zosúladiť projekt so širšími politickými cieľmi a miestnymi potrebami

KONTAKT S EÚ

Osobne

Po celej Európskej únii existujú stovky informačných centier Europe Direct. Adresu centra najbližšieho k vám nájdete na:

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

Telefonicky alebo e-mailom

Europe Direct je služba, ktorá odpovedá na vaše otázky týkajúce sa Európskej únie. Túto službu môžete kontaktovať:

- bezplatne: 00 800 6 7 8 9 10 11 (niektorí operátori môžu za tieto hovory účtovať poplatky),
- na nasledujúcom štandardnom čísle: +32 22999696, alebo
- e-mailom prostredníctvom: https://europa.eu/european-union/contact_en

NÁJDENIE INFORMÁCIÍ O EÚ

Online

Informácie o Európskej únii vo všetkých úradných jazykoch EÚ sú k dispozícii na webovej stránke Europa na adrese:

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

Publikácie EÚ

Bezplatné a platené publikácie EÚ si môžete stiahnuť alebo objednať na: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Viacero kópií bezplatných publikácií môžete získať kontaktovaním Europe Direct alebo vášho miestneho informačného centra (pozri https://europa.eu/european-union/contact_en).

Právo EÚ a súvisiace dokumenty

Ak chcete získať prístup k právnym informáciám z EÚ vrátane všetkých právnych predpisov EÚ od roku 1952 vo všetkých úradných jazykových verziách, prejdite na EUR-Lex na adrese: <http://eur-lex.europa.eu>

Otvorené dáta z EÚ

Portál otvorených dát EÚ (<http://data.europa.eu/euodp/en>) poskytuje prístup k súborom údajov z EÚ. Dáta je možné stiahnuť a znovu použiť bezplatne, na komerčné aj nekomerčné účely.



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie

ISBN: 978-92-68-27225-1

doi: 10.2832/7924718