



Útmutató a vidéki mobilitás támogatási és finanszírozási lehetőségeiről

Szerződés: MOVE/2022/OP/0008

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



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság B Igazgatóság - Beruházás, Innovatív és Fenntartható
Közlekedés
B3 Csoport - Innováció és Kutatás

Kapcsolattartó: Isabelle VANDOORNE

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

Európai Bizottság, B-1049 Brüsszel

Útmutató a vidéki mobilitás támogatási és finanszírozási lehetőségeiről

Szerződés: MOVE/2022/OP/0008

***Az Europe Direct egy olyan szolgáltatás, amely segít megtalálni a
válaszokat
az Európai Unióval kapcsolatos kérdéseire.***

Ingyenes telefonszám(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Az információ ingyenes, ahogy a legtöbb hívás is (bár egyes szolgáltatók, telefonfülkék vagy szállodák felszámíthatnak díjat).

JOGI NYILATKOZAT

Ez a dokumentum az Európai Bizottság számára készült, azonban kizárólag a szerzők nézeteit tükrözi, és a Bizottság nem vállal felelősséget a benne foglalt információk felhasználásáért.

Az Európai Unióról bővebb információ található az interneten (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2025

ISBN : 978-92-68-27216-9

doi: 10.2832/6930322

© Európai Unió, 2025

A sokszorosítás a forrás megjelölésével engedélyezett.

TARTALOM

FŐBB FOGALMAK ÉS MEGHATÁROZÁSOK.....	7
BEVEZETÉS	8
1. A VIDÉKI MOBILITÁSI SZOLGÁLTATÁSOK FINANSZÍROZÁSÁHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS KIHÍVÁSAI.....	10
2. A FINANSZÍROZÁS ELÉRÉSÉT SEGÍTŐ TÉNYEZŐK	15
3. VIDÉKI KÖZÖSSÉGI MOBILITÁSI SZOLGÁLTATÁSOK PÉNZÜGYI KERETEI	17
4. FINANSZÍROZÁSI ÉS PÉNZÜGYI STRATÉGIÁK SZAKASZOS MEGVALÓSÍTÁSA	21
5. A PROJEKT KULCSELEMEINEK MEGHATÁROZÁSA.....	22
6. FINANSZÍROZÁSI IGÉNYEK ÉS TERVEK FELMÉRÉSE.....	33
7. ELIGAZODÁS EGY SZIGORÚAN SZABÁLYOZOTT PIACON	43
8. HANGOT ADNI A JAVASLATOKNAK.....	46
KÖVETKEZTETÉSEK.....	54

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

Táblázat 1 Példák a vidéki mobilitási hiányosságok értékelésére szolgáló célzott mutatókra.....	14
Táblázat 2 A célzott vezető javaslattevő lehetőségei, céljai, korlátai és partnerségei .	23
Táblázat 3 A mobilitási projektek fő típusai vidéki területeken	26
Táblázat 4 Vegyes finanszírozási források a vidéki mobilitási megoldások számára....	36

ÁBRÁK JEGYZÉKE

Ábra 1 Gerinchálózati és lokalizált közlekedési szolgáltatások a vidéki területeken.	9
Ábra 2 A vidéki mobilitás finanszírozási lehetőségei	10
Ábra 3 A KITE partnerségi kezdeményezés kiemelt elemei Kilkennyben, Írországbán	16
Ábra 4 BürgerBus igényvezérelt közlekedés Oberes Glantalban, Németországban.	16
Ábra 5 Pénzügyi keretek a mobilitási megoldásokhoz	18
Ábra 6 Igényvezérelt közlekedés (Demand Responsive Transport, DRT) pénzügyi keretei Medio Tejoban, Portugáliában	18
Ábra 7 Szervezeti és működési kérdések kezelése	19
Ábra 8 A Sopotniki háztól-házig történő szállítási szolgáltatás Szlovéniában	20
Ábra 9 Lépésről lépésre történő megközelítés a vidéki mobilitás finanszírozására és pénzügyi stratégiáira	21
Ábra 10 A projekt kulcselemeinek meghatározása – 1-3. lépés.....	22
Ábra 11 Közösségi autómegosztás Villerouge-Termenès vidéki közösségében	25
Ábra 12 A VysoMarch projekt az osztrák-szlovák határon	29

Ábra 13 Finanszírozási követelmények vidéki közlekedési megoldásokhoz	30
Ábra 14 A vidéki megosztott mobilitási megoldások pénzügyi kérdései	31
Ábra 15 A SMART Mobilitási Projekt a Garfagnana-völgyben, Olaszországban.....	32
Ábra 16 A projekt kulcselemeinek meghatározása – 4-6. lépés.....	33
Ábra 17 Finanszírozási típusok vidéki mobilitási megoldásokhoz	34
Ábra 18 A finanszírozási igények áttekintése a projekt különböző szakaszaiban	35
Ábra 19 Sprottenflotte kerékpármegosztó rendszer Kiel régióban, Németországban ..	35
Ábra 20 Finanszírozási források hasznosítása a görögországi Rethymnóban	38
Ábra 21 Vidéki elektromos autómegosztó rendszer fenntartása: A FLUGS modell Kelet-Tirolban	39
Ábra 22 A projekt előtti és tőkeköltségekhez szükséges finanszírozás	40
Ábra 23 Finanszírozási igény a rugalmas közlekedési szolgáltatások működési költségeire	41
Ábra 24 Finanszírozási igény a telekocsi szolgáltatások működési költségeire.....	42
Ábra 25 A projekt kulcselemeinek meghatározása – 7. lépés.....	43
Ábra 26 Igényvezérelt közlekedés Médio Tejóban, Portugáliában	45
Ábra 27 A projekt kulcsfontosságú elemeinek meghatározása – 8-10. lépés.....	46
Ábra 28 Feladatok a vidéki mobilitási szolgáltatás üzleti tervének elkészítéséhez	47
Ábra 29 Canvas modell a vidéki mobilitási megoldásokhoz.....	48
Ábra 30 A vidéki mobilitással kapcsolatos társadalmi előnyök.....	50
Ábra 31 "Zöld Vasutak" Valmierában, Lettországon	50
Ábra 32 A pályázat elkészítésének főbb lépései	52
Ábra 33 Eligazodás az EU finanszírozási programjainak spektrumában	52

FŐBB FOGALMAK ÉS MEGHATÁROZÁSOK

Kifejezés	Meghatározás
Közös Agrárpolitika (KAP)	A Közös Agrárpolitika (KAP) az összes EU tagállamra kiterjedő közös politika. Ezt európai szinten kezelik és finanszírozzák az EU költségvetésének forrásaiból. A KAP támogatja az uniós mezőgazdasági élelmiszertermékek nyitott egységes piacát, megfizethető árakat biztosít, fenntartja a világ egyik legszigorúbb biztonsági és környezetvédelmi szabványait, és fenntartja a vidéki közösségek életképességét.
Tőkebefektetés (CapEx)	A tőkekiadások a fizikai állóeszközök (pl. közúti infrastruktúrák, kerékpárutak, hidak, alagutak stb.) beszerzésére, korszerűsítésére és karbantartására fordított kiadások, beleértve a technológiát és a berendezéseket (pl. biztonsági rendszerek, útprioritási rendszerek, jegyrendszerek, információkezelő rendszerek), valamint a mobil eszközöket és a járműveket is.
ERMN	Az Európai Vidéki Mobilitási Hálózat (ERMN) egy pán-európai hálózat a vidéki mobilitás terén, amely a helyi hatóságok, a gyakorlati szakemberek és a szakértők közötti tudás és tapasztalatok megosztását szolgálja. A hálózatot a SMARTA-NET Projekt hozta létre és mozgósította.
Finanszírozás	A megoldás kidolgozásához szükséges tőke és források biztosításának folyamata, amely magában foglalhat hiteleket, hitelkereteket, támogatásokat vagy befektetéseket. Tartalmazza továbbá a befektetések vonzására és a finanszírozás elnyerésére vonatkozó összes ajánlást.
Támogatás	Különböző alapok áttekintése a mobilitási megoldások vagy szolgáltatások fejlesztéséhez és fenntartásához
Működési költségek (OpEx)	A szolgáltatás működtetésével kapcsolatos költségek (pl. járművek energiafogyasztása, személyzeti bérek és juttatások, biztosítási díjak, járművek és infrastruktúra karbantartása és javítása, értékesítés és marketing), valamint a szolgáltatás napi működtetéséhez szükséges egyéb kapcsolódó költségek

BEVEZETÉS

Ez a dokumentum a SMARTA-NET¹ által készített négy útmutató dokumentum utolsó része. Ezek a dokumentumok segítenek a települések kapacitásának fejlesztésében, hogy fenntartható, inkluzív és integrált közlekedési megoldásokat alakítsanak ki és valósítsanak meg a területeiken. Ez az útmutató kifejezetten egy aspektusra összpontosít: a vidéki mobilitási kezdeményezések támogatási és finanszírozási lehetőségeire, beleértve a vidéki turizmust támogató mobilitást is. Az erőforrások és a finanszírozás biztosításához szükséges speciális know-how hiánya jelentős akadályt jelent a vidéki közösségek számára, amelyek célja a személyre szabott mobilitási szolgáltatások fejlesztése.

Ennek az igénynek a kielégítésére ez az útmutató egy lépésről lépésre történő megközelítést kínál. Célja, hogy a vidéki önkormányzatok és a szakemberek számára útmutatást nyújtson a mobilitási projektekre vonatkozó szilárd finanszírozási javaslatok és pénzügyi stratégiák megértéséhez, előkészítéséhez és benyújtásához, valamint a célzott szolgáltatások hosszú távú fenntartásához. Az egyes fejezetek a hatékony projektterv kidolgozásához szükséges kulcselemekre épít – a vidéki közösségek kihívásainak és előnyeinek azonosításától a gyakorlati pénzügyi keretek értékelésén át a projekt alapvető összetevőinek meghatározásáig.

A strukturált megközelítés célja, hogy segítse a helyi hatóságokat az összetett finanszírozási környezetben való eligazodásban, a pénzügyi igények világos felmérésében, valamint olyan meggyőző javaslatok kidolgozásában, amelyek a vidéki mobilitás szempontjából egyedi szabályozási és piaci megfontolásoknak is megfelelnek.

Ön lehet egy vidéki önkormányzat, egy regionális hatóság, vagy egy közlekedési szolgáltató képviselője, vagy akár a helyi közösség tagja, ez az útmutató gyakorlati eszközként szolgál majd az Ön számára a vidéki mobilitási kezdeményezések pénzügyi támogatásának feltérképezéséhez és megszerzéséhez.

A vidéki területek elérhetősége két egymást kiegészítő szempontból vizsgálható:

- **Az első szempont arra összpontosít, hogy a vidéki lakosok hogyan jutnak hozzá a számukra szükséges dolgokhoz.** Ezek magukba foglalják az alapvető szolgáltatásokat, a foglalkoztatást, az oktatási és egyéb lehetőségeket, amelyek közül sok a közvetlen lakóhelyükön kívül található. Az elérhetőség ezen dimenziója alapvető fontosságú a társadalmi befogadás és a vidéki közösségek életminőségének biztosítása szempontjából.
- **A második szempont a vidéki területek kívülről való megközelíthetőségét vizsgálja,** hangsúlyozva, hogy a vállalkozások, a turisták és más látogatók milyen könnyen juthatnak el ezekbe a régiókba. Ez kritikus tényező a gazdasági fejlődés előmozdításában, a turizmus fellendítésében és a helyi iparágak támogatásában.

Ez a két szempont együttesen hangsúlyozza a mobilitási megoldások kettős jelentőségét a vidéki területek és a tágabb gazdasági és társadalmi háló összekapcsolásában.

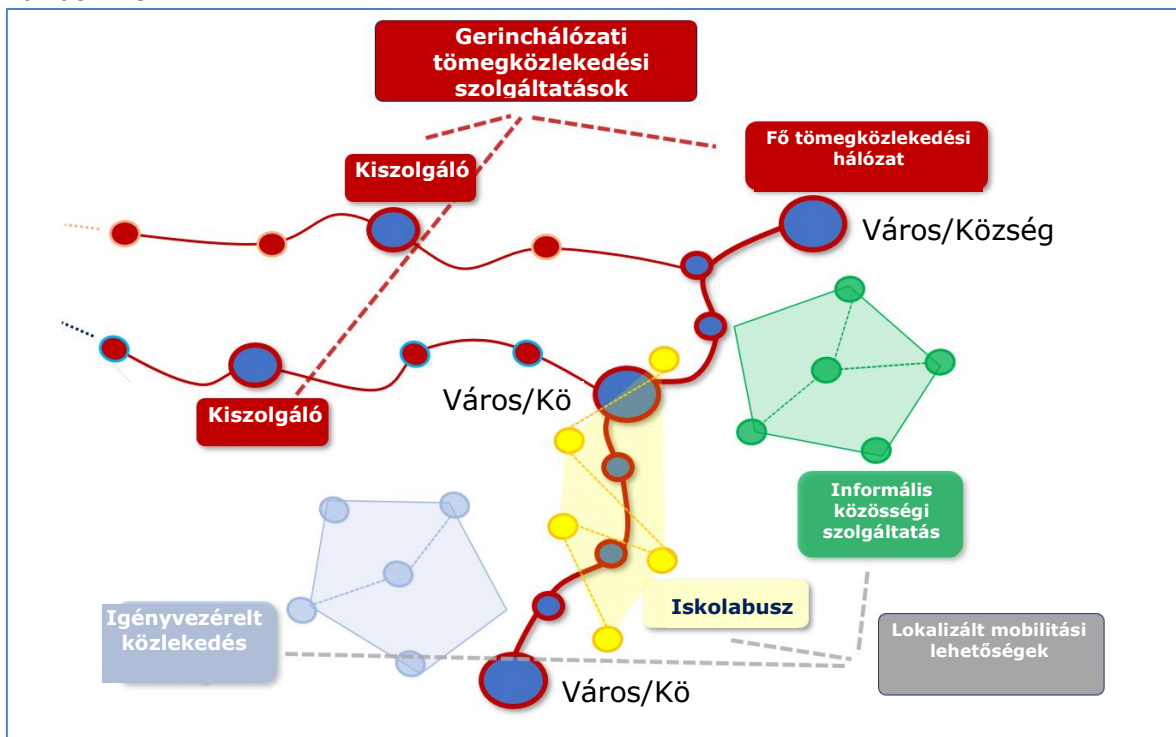
¹A másik három útmutató dokumentum a következő: i) Útmutató a vidéki megosztott mobilitási megoldásokhoz; ii) Útmutató a fenntartható mobilitáshoz a vidéki turisztikai közösségekben; és iii) Útmutató a vidéki mobilitási szempontok integrálásához a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) tervezésébe – a SUMP-ok vidékbiztossá tétele.

A vidéki mobilitás finanszírozásával kapcsolatban különbséget teszünk a „gerinchálózati szolgáltatások” és a helyi mobilitási lehetőségek között. (1. ábra).

- **A gerinchálózati szolgáltatások**, mint például a helyközi, távolsági autóbuszjáratok és a regionális közlekedési szolgáltatások, a formális/hagyományos tömegközlekedési hálózatokba integrálódnak. Ezek a szolgáltatások a kialakult tervezési, szervezési és finanszírozási struktúra előnyét élvezik. Ezeket a szolgáltatásokat vagy közszektorbeli finanszírozásból támogatják, vagy a magánszektor beruházásain keresztül kereskedelmi alapon működnek. Fő közlekedési útvonalként szolgálnak, összekötve a közepes méretű városokat a nagyobb városokkal és a regionális közlekedési csomópontokkal. Korlátozott számú megállóhelyük van azokon a területeken, amelyeken áthaladnak.
- **A helyi mobilitási szolgáltatások**, például azok, amelyek a vidéki területeken található legfontosabb célállomások elérését biztosítják, vagy a közlekedési csomópontokhoz kapcsolódnak, jelentős finanszírozási és strukturális kihívásokkal néznek szembe. Ezek a szolgáltatások kritikus fontosságúak a vidéki közösségek mindennapi mobilitási igényeinek kielégítéséhez, mégis évtizedek óta forráshiányban szenvednek. A gerinchálózati szolgáltatásokkal ellentétben a helyi mobilitás finanszírozása gyakran bizonytalan, széttagolt, nincsenek külön jogi kötelezettségvállalások vagy következetes célok. Továbbá sok esetben a helyi mobilitási megoldások nem minősülnek „tömegközlekedésnek”, ezért nem jogosultak a fő mobilitási finanszírozási forrásokra.

Ábra 1 Gerinchálózati és lokalizált közlekedési szolgáltatások a vidéki területeken.

Forrás: MemEx



1. A VIDÉKI MOBILITÁSI SZOLGÁLTATÁSOK FINANSZÍROZÁSÁHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS KIHÍVÁSAI

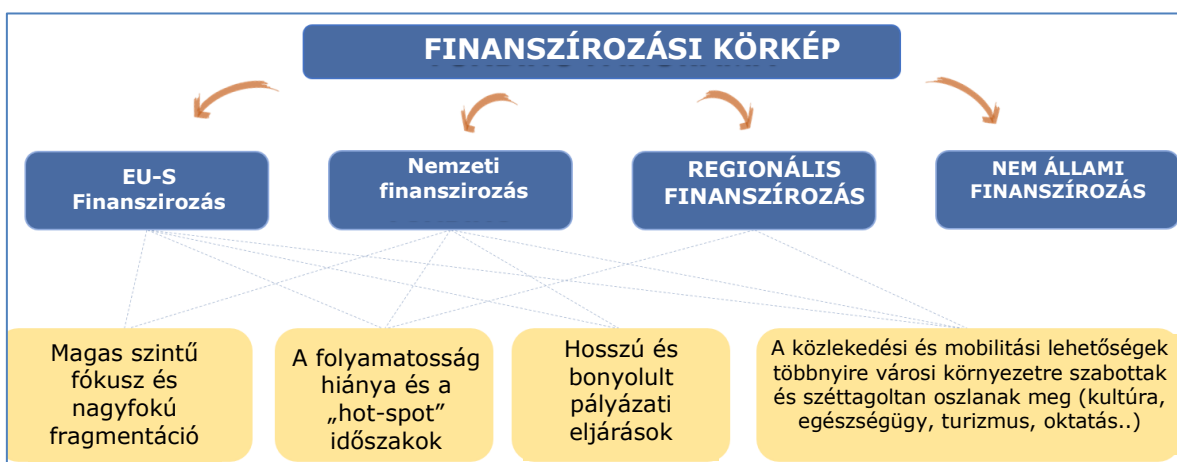
Az európai tagállamokban különböző finanszírozási lehetőségek állnak rendelkezésre. Ennek ellenére a vidéki közösségek általában nem tudják ezeket a forrásokat a mobilitási fejlesztések finanszírozására használni. Amennyiben mégis sikerül forrást találni, az intézkedések gyakran csak korlátozott időtartamra kapnak támogatást, így azok hosszú távon nem lesznek pénzügyileg fenntarthatóak. A megosztott közlekedési szolgáltatási kezdeményezések tartóssá tételéhez elengedhetetlen, hogy az új intézkedés teljes életciklusa alatt folyamatos és stabil finanszírozás álljon rendelkezésre. A vidéki szereplők körében gyakran hiányzik a tudatosság és a megfelelő ismeretek a rendelkezésükre álló potenciális finanszírozási forrásokról.

Általánosságban elmondható, hogy a finanszírozási lehetőségek négy fő kategóriába sorolhatók, amint azt a 2. ábra mutatja. A négyből három a közszektorbeli **támogatás/finanszírozás** különböző formája, amelyek mindegyike a célterületnél magasabb kormányzati szinten található. Ezek mind képesek jelentős pénzügyi forrásokat mozgósítani, de a kulcsfontosságú kérdés az, hogy ezek az erőforrások hogyan oszlanak meg a városi és vidéki területek között.

A negyedik kategória a **nem közszektorból származó finanszírozás**. Ide tartoznak a közösségek, a magánszemélyek, nem kormányzati szervezetek, jótékonyági szervezetek és kereskedelmi szereplők. Ez tovább bontható „nem állami/ nem kereskedelmi” és „kereskedelmi” forrásokra. A vidéki közlekedés – különösen a tömegközlekedés jellegű megoldások – elkerülhetetlenül állami támogatást igényelnek. Ugyanakkor számos egyéb vidéki mobilitási megoldás kisebb finanszírozási igényű, és ezek megvalósítása közösségi hozzájárulásokból, szponzorációból vagy vállalkozások támogatásából is lehetséges. Gyakran ez az egyetlen módja annak, hogy egy közösség saját kezébe vegye az ügyet, ha a kormányzat nem lép időben.

Ábra 2 A vidéki mobilitás finanszírozási lehetőségei

Forrás: SMARTA-NET



A SMARTA-NET több megbeszélést szervezett az ERMN tagjaival személyes és online rendezvények keretében, hogy felmérje a vidéki önkormányzatok igényeit és kihívásait a forrásokhoz való hozzáférés terén. Az Évórában (Portugália, 2024. május 14-16.) megrendezett ötödik ERMN találkozón részletesen megvitatásra került a vidéki

mobilitási rendszerek finanszírozásának kritikus kérdése, interaktív World Café formátumban. ERMN-tagoknak lehetőségük nyílt arra, hogy megosszák a vidéki mobilitás finanszírozási programjaival kapcsolatos nézeteiket és tapasztalataikat, valamint a további források biztosítására irányuló stratégiáikat. A megbeszélés főként a konkrét uniós finanszírozási programokra összpontosított, különös figyelmet fordítva a strukturális alapokra (például az Európai Regionális Fejlesztési Alapra (ERFA) és a Kohéziós Alapra), valamint az uniós Európai Helyreállítási és Rezilienciaépítési alapra.²

A SMARTA-NET emellett elemzést³ készített a vidéki mobilitás számára rendelkezésre álló európai, nemzeti és regionális finanszírozási forrásokról, részletezve a programokat és azok fókuszterületeit. Az elemzés eredményei rávilágítanak a különböző finanszírozási típusok közötti egyensúlyhiányra: az uniós szintű finanszírozási lehetőségek száma magasabb, míg a vidéki önkormányzatok és más érintettek számára korlátozottabbak a lehetőségek a mobilitási szolgáltatások és megoldások helyi szintű megvalósítására.

Akkor is, ha az önkormányzatok képesek azonosítani a vidéki mobilitáshoz kapcsolódó finanszírozási lehetőségeket mind uniós, mind nemzeti/regionális szinten, ezekhez való hozzáférés számos kihívást jelent, amelyek a korábban említett ERMN tagokkal folytatott megbeszélések során is felmerültek. Az ERMN tagjaival folytatott interakciók főbb megállapításai a következő problémákra világítanak rá:

Az uniós finanszírozással kapcsolatos kihívások

- Az uniós pályázati felhívások (különösen a Horizont Europe, CEF⁴, INTERREG⁵, LEADER⁶, LIFE programok) széleskörű jellege és széttagoltsága megnehezíti a közösségi igények és a finanszírozási kritériumok összehangolását;
- Az uniós pályázati felhívások (különösen a Horizont Europe, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE programok) gyakran nem mobilitási célokat kívánnak előmozdítani – pl. bizonyos technológiák használata/fejlesztése, környezetvédelem és klímaváltozás, dekarbonizáció, méltányosság stb. Azok a pályázók, akiknek a fő célja a területükön fennálló alapvető mobilitási hiányosságok kezelése, komoly hátrányban vannak azokkal a pályázókkal szemben, akiknek erőssége a mobilitáson kívüli szempontok mobilitásra történő (állítólagos) alkalmazása. A mobilitásra összpontosító pályázók végül megpróbálják a javaslatukat egy olyan pályázati sablonhoz igazítani, amely nem helyezi előtérbe a mobilitást, és elkerülhetetlenül gyenge pozícióba kerülnek.

A nemzeti finanszírozással kapcsolatos kihívások

- Annak ellenére, hogy a vidéki mobilitási rendszerek kezdeti finanszírozása, különösen a tőke- vagy infrastrukturális költségek, gyakran kormányzati projektekből származik, az önkormányzatok néha kénytelenek átvállalni a működési költségeket, ha a projektek sikeresnek bizonyulnak;
- A nemzeti finanszírozás nem biztosít folyamatos támogatást, ami nem illeszkedik a hosszú távú tervezéshez. Ez a bizonytalanság kihívást jelenthet olyan projektek számára, amelyek több éves, folyamatos befektetést igényelnek (a hosszú távú

² https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

³ Az eredményeket a SMARTA-NET „Összefoglaló jelentés a finanszírozási forrásokról és a kapcsolódó kérdésekről az uniós országokban” (2024) című jelentése foglalja össze.

⁴ Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁵ <https://interreg.eu/about-interreg/>

⁶ Közösségi kezdeményezés a vidék gazdasági fejlesztése érdekében. – Kapcsolatok a vidéki gazdaság fejlesztésére irányuló tevékenységek között; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

projektekhez stabil és kiszámítható finanszírozás szükséges a sikeres megvalósítás és a kívánt hatások elérése érdekében);

- A vidékfejlesztési programok általában olyan konkrét beavatkozásokat finanszíroznak a vidéki területeken, amelyek nem kapcsolódnak a mobilitási szolgáltatások megvalósításához és/vagy a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséhez (pl. a KAP Stratégiai Terv⁷).

A regionális finanszírozással kapcsolatos kihívások

- A közösségi közlekedés erősen szabályozott terület, amelyben a szolgáltatáskínálatot és a finanszírozás elosztását mindig egy a vidéki önkormányzatnál magasabb szintű szerv – általában regionális vagy országos ügynökségek – határozza meg. Ezek a magasabb szintű hatóságok határozzák meg a prioritásokat, így a vidéki önkormányzatoknak korlátozott befolyásuk van a döntéshozatali folyamatokra. Bár benyújthatnak szolgáltatási igényeket, a vidéki önkormányzatok ritkán férnek hozzá közvetlenül ezekhez a finanszírozási forrásokhoz, ami a helyi igények és a rendelkezésre álló források közötti szakadékot eredményezi;
- Számos regionális finanszírozási lehetőség projekt alapú, szigorú időkorlátokkal, amelyek a rövid távú megvalósítást helyezik előtérbe a hosszú távú fenntarthatósággal szemben. A folyamatosság hiánya aláássa a mobilitási megoldások pénzügyi életképességét, mivel az önkormányzatok gyakran küzdenek a szolgáltatások fenntartásával az új projektek finanszírozási időszakán túl;
- Azokban a vidéki területeken, amelyek átnyúlnak az országos vagy regionális határokon, a regionális finanszírozáshoz való hozzáférés még nagyobb kihívást jelent. Ezeknek a területeknek a szétagolt kormányzási struktúrákban kell eligazodniuk, ahol a forrásokat különböző hatóságok kezelik, eltérő szabályozásokkal, prioritásokkal és adminisztratív eljárásokkal.

Általános kihívások a közfinanszírozáshoz való hozzáférés terén

- A hosszú és bonyolult pályázati folyamatok mindennaposak. Ezt súlyosbíthatja az eredmények bizonytalansága, akár a sikerességi arány, akár az elnyert támogatás mértéke tekintetében;
- Számos közlekedésre és a mobilitásra vonatkozó finanszírozási lehetőséget városi környezetre terveztek, ami nem feltétlenül jól átültethető vidéki környezetbe;
- Ez összefügg az előnyök pénzbeli kifejezhetővé tételének nehézségeivel is. A vidéki mobilitási megoldások előnyeinek számszerűsítése kihívást jelent. Az értékjavaslatok jelentősen eltérnek a városi környezet. Például az idősek vagy a fiatalok mobilitásának társadalmi értékét a vidéki területeken nehezebb számszerűsíteni, mivel az életminőségről vagy a területen való további élet lehetőségéről van szó, szemben a költség-haszon elemzésben használt standard mutatókkal, mint például az utazási idő és a költségmegtakarítás.

A nem közszektorbeli finanszírozással kapcsolatos kihívások

⁷A tagállamok esetleg nem tekintik a vidéki mobilitást és/vagy a kapcsolódó szempontokat nemzeti prioritásnak, ezáltal akadályozva a helyi közösségek, sőt akár a települések és megyék hozzáférését a mobilitási forrásokhoz a rendelkezésre álló lehetőségek széles skálája ellenére.

- A hagyományos finanszírozási programokon túl a magánszektor bevonásával történő további források biztosítása, az önkéntes erőfeszítések ösztönzése, szponzorok megszerzése, felhasználói díjak bevezetése és demonstrációs vagy kísérleti projektek támogatásának keresése meglehetősen nehéz lehet a vidéki területeken, ahol a kereslet általában alacsonyabb, mint a városi környezetben, és így alacsonyabb szintű nyereséget termel;
- A vidéki területeken hiány van a rendelkezésre álló közlekedési szolgáltatókból. Valójában az alacsony utasszám megnehezíti a közlekedési szolgáltatások pénzügyi fenntartását ezeken a területeken (egyes országokban, pl. Olaszországban, a szabályozott közlekedési szolgáltatásokat a közlekedési hatóságoknak kiosztott nemzeti közforrásokból finanszírozzák, és a támogatások mértéke a megtett kilométereken alapul).

A kisvárosok és vidéki közösségek előtt álló további kihívások a következők:

- A szakértelem és a finanszírozási lehetőségek alapos ismeretének hiánya, a korlátozott emberi erőforrásokkal és az ebből következő időbeli korlátokkal együtt. Ez gátolja őket abban, hogy megismerjék az igényeiknek leginkább megfelelő finanszírozási lehetőségeket, és megnehezíti a bonyolult és hosszú pályázati eljárásokban való eligazodás;
- Korlátozott mértékű politikai elkötelezettség: a különböző kormányzati szintek közötti koordináció hiánya, a nagyobb városokkal való verseny, amelyek több képességgel és tapasztalattal rendelkeznek a finanszírozási javaslatok terén;
- Korlátozott lehetőségek a projekt társfinanszírozásához szükséges belső források felkutatására (még a koncepció fázisában is); hiányoznak a hosszú távú tervezési stratégia kidolgozásához szükséges speciális készségek a beruházási igények meghatározásához.

A vidéki mobilitási projektek finanszírozási programjainak és terveinek támogatása és indoklása érdekében elengedhetetlen, hogy a politikai döntéshozók – beleértve a regionális és országos hatóságokat is – a vidéki területek egyedi kihívásaihoz és igényeihez igazított, konkrét kulcs teljesítménymutatókat (key performance indicator, KPI-eket) alkalmazzanak.

A célzott KPI-k egyértelmű keretet biztosítanak a vidéki mobilitás hiányosságainak felméréséhez és annak meghatározásához, hogy hol van a legnagyobb szükség a beruházásokra. A hiányosságok lehetnek a mobilitási szolgáltatások térbeli lefedettségében, a rendelkezésre állás idejében, vagy a szolgáltatások összekapcsolódásában. Az ilyen testreszabott KPI-kre példákat az 1. táblázat tartalmaz.

Táblázat 1 Példák a vidéki mobilitási hiányosságok értékelésére szolgáló célzott mutatókra

Főbb teljesítménymutatók	Leírás
A buszmegállók és állomások elérhetősége	Az utazási idő és az elérhető lehetőségek, hogy a lakosok elérjék a közlekedési megállókat otthonról vagy a munkahelyükről
A tömegközlekedés minősége és elérhetősége	Az állomások vagy megállók számának és közelségének, a szolgáltatás gyakoriságának, a napi útvonal elérhetőségének és a pontosságnak az értékelése
Szolgáltatások elérhetősége*	A lakosok számára létfontosságú szolgáltatásokhoz, például kórházakhoz, iskolákhoz, szupermarketekhez, postákhoz, bankokhoz és kulturális intézményekhez való ésszerű elérhetőségek biztosítása
Alapvető szolgáltatások megközelíthetősége	Annak értékelése, hogy az alapvető szolgáltatások mennyire könnyen elérhetők tömegközlekedéssel vagy autóval, beleértve az utazási időt és az átszállások szükségességét
Multimodális közlekedési lehetőségek	Az utazási igények sokféleségét támogató integrált közlekedési módok elérhetőségének nyomon követése.
Iskolabusz-szolgáltatások elérhetősége	A diákok számára fenntartott közlekedési lehetőségek meglétének nyomon követése

*Érdemes kiemelni a „elérhetősége” mérésének különbségét a következők tekintetében:(a) szolgáltatások vagy létesítmények megléte az adott területen; és (b) a célfelhasználók azon képessége, hogy hozzáférjenek a szolgáltatásokhoz a szolgáltatások rendelkezésre állásának idején, figyelembe véve a tevékenység időtartamát, és autó nélkül, ahol ez releváns az adott célfelhasználói kategória számára. Például a járóbeteg-ellátás, a foglalkoztatástámogatás és a posta/banki szolgáltatások általában rövid időtartamúak, időpont-egyeztetéssel, a szolgáltató által meghatározott időpontban történik. A csak ingázási időben elérhető mobilitási szolgáltatás nem hasznos a lakosság ezen széles rétege számára.

Ezek a KPI-ok segítenek a vidéki mobilitási igények pontos felmérésében, ezáltal irányítva a finanszírozás elosztását és a kifejezetten vidéki közlekedési infrastruktúra és a hozzáférhetőség javítását célzó programok kidolgozását.

2. A FINANSZÍROZÁS ELÉRÉSÉT SEGÍTŐ TÉNYEZŐK

A vidéki mobilitási projektek hatékony finanszírozásához kulcsfontosságú tényezők együttesére van szükség. Az ERMN találkozók, különösen a 2024. május 15-én, a portugáliai Évorában tartott ERMN személyes találkozón szerzett tapasztalatok alapján ezek négy típusba sorolhatók: **Együttműködés, Tervezés, Részvétel és Támogatás**. Ezek az elemek együttesen egy támogató alapot hoznak létre, amely erősíti a vidéki közösségek képességét arra, hogy fenntartható mobilitási megoldásokhoz szerezzenek és tartsanak fenn finanszírozást.

1. Együttműködés

Az önkormányzatok, közintézmények, magánszereplők és közösségi egyesületek (beleértve a Helyi Akciócsoportokat) közötti együttműködési megállapodások kulcsfontosságúak a finanszírozási pályázatok megerősítése és a projektek hosszú távú fenntartása szempontjából. Az együttműködés révén a partnerek megoszthatják a felelősséget, összevonhatják az erőforrásokat és kihasználhatják egymás erősségeit a vidéki területek sajátos mobilitási igényeinek hatékony kezelése érdekében. Az együttműködés révén ezek a csoportok további forrásokat biztosíthatnak, és gondoskodhatnak arról, hogy a vidéki mobilitási megoldások a kezdeti finanszírozáson túl is életképesek és fenntarthatóak legyenek.

2. Tervezés

A sikeres finanszírozási kérelmekhez jól meghatározott, megvalósítható célkitűzésekre van szükség, amelyeket részletes tervezés támaszt alá. A világos működési eljárások meghatározásával és az alapos költségelemzések elvégzésével a pályázók meghatározhatják a javasolt mobilitási megoldások teljes pénzügyi igényét. A tervezés átfogó megközelítése segít összehangolni a projekteket a tágabb stratégiai célokkal, mind helyi, mind regionális szinten. A holisztikus szemlélet lehetővé teszi a pályázók számára, hogy olyan projekteket tervezzenek, amelyek hatékonyan kezelik az egymással összefüggő mobilitási problémákat, és olyan megoldásokat mutassanak be, amelyek fenntarthatóak és idővel bővíthetőek.

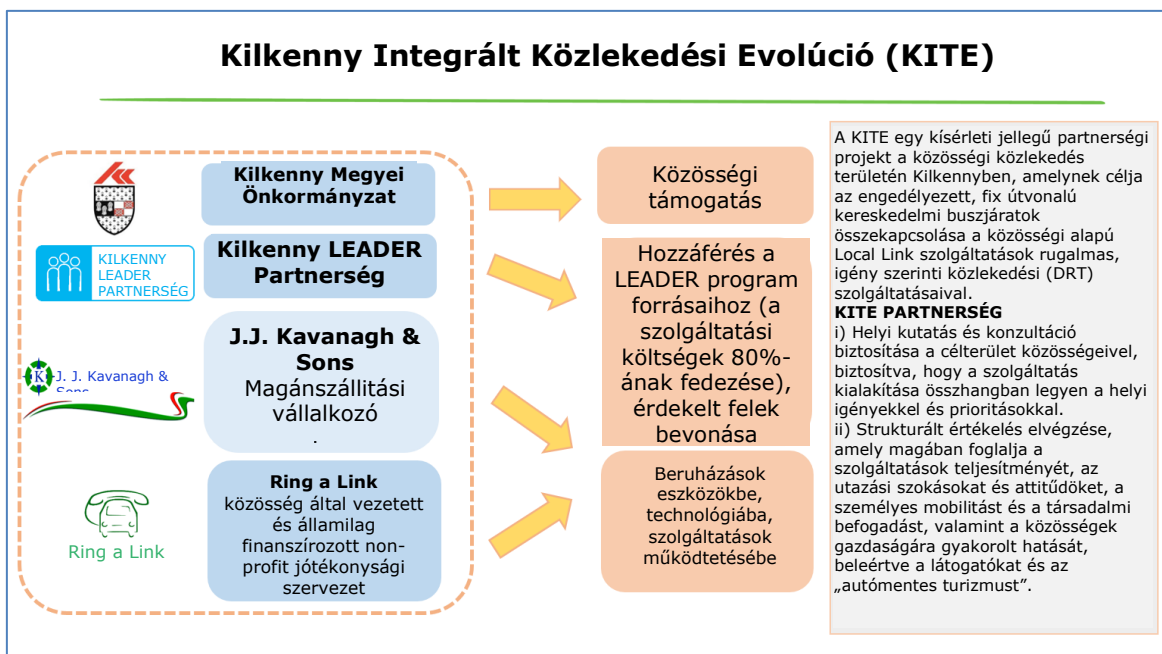
3. Részvétel

A közösség bevonása elengedhetetlen a vidéki mobilitási kezdeményezések sikeréhez és hosszú távú fenntarthatóságához. Amikor a helyi közösségek és vállalkozások aktívan részt vesznek, a vidéki mobilitási projektek elősegíthetik a felelősségvállalás érzését. Ez biztosítja, hogy a javasolt megoldások valóban megfeleljenek a lakosok igényeinek. A több érdekelt felet bevonó megközelítés ösztönzi a különböző csoportok részvételét és elősegíti az együttműködést a kulcsfontosságú érdekelt felek között.

4. Támogatás

A regionális, országos és európai hatóságok politikai támogatása felbecsülhetetlen értékű a vidéki mobilitás finanszírozása szempontjából. Ez a támogatás gyakran a vidéki mobilitási megoldásokkal kapcsolatos ismeretek, adatok és bevált gyakorlatok megosztásán keresztül valósul meg.

Ábra 3 A KITE partnerségi kezdeményezés kiemelt elemei Kilkennyben, Írországban



Erősségek, eszközök és lehetőségek a vidéki közösségekben

A vidéki területek egyedi erősségekkel rendelkeznek, amelyek nagymértékben fokozhatják a mobilitási projektek sikerét. A helyi igények mélyreható ismerete lehetővé teszi a vidéki közösségek számára, hogy célzott megoldásokat dolgozzanak ki, amelyek hatékonyan kezelik a sajátos mobilitási kihívásokat. A vidéki területek figyelemre méltó rugalmasságot mutatnak a finanszírozás forrásainak felkutatásában, gyakran kreatív módon ötvözik a köz- és magánforrásokat a kezdeményezések támogatása érdekében. Ezenkívül a mobilitás és a közösségfejlesztés közötti szoros kapcsolat felerősíti a projektek társadalmi hatását, relevánsabbá és fenntarthatóbbá téve azokat a helyi kontextusban. A 6. ábra azt mutatja, hogyan működtek együtt a különböző érdekelt felek az írországi Kilkennyben. A helyi önkéntesség egy másik kulcsfontosságú erősség, mivel a lakosok gyakran vállalnak szerepet a mobilitási szolgáltatások fenntartásában és támogatásában, ezzel erősítve a közösségi felelősségvállalást – erre példa a németországi Kusel járásban működő BürgerBus, amelyet a 4. ábra szemléltet. Továbbá, a magas szintű társadalmi kohézió és a közös vidéki identitás szilárd alapot biztosít a közösségi alapú vagy megosztott mobilitási megoldások számára.

Ábra 4 BürgerBus igényvezérelt közlekedés Oberes Glantalban, Németországban.

Forrás: BürgerBus Felső-Glantal



3. VIDÉKI KÖZÖSSÉGI MOBILITÁSI SZOLGÁLTATÁSOK PÉNZÜGYI KERETEI

A vidéki mobilitási megoldások fejlesztése során a pénzügyi keretek jellemzően három fő kategóriába sorolhatók:

- **A kereskedelmi szolgáltatások** pénzügyileg fenntartható modellben működnek, ahol a felhasználói díjakból, szponzorációkból és egyéb bevételi forrásokból származó bevételek elegendőek a költségek fedezésére, gyakran lehetővé téve a nyereségességet. Vidéki környezetben a kereskedelmi szolgáltatások gyakran további bevételi forrásokra vagy köz-magán partnerségekre támaszkodnak a hiány pótlására, még akkor is, ha hivatalosan nem minősülnek „támogatottnak”.
- **A támogatott szolgáltatások** ezzel szemben magasabb működési költségekkel szembesülnek, mint amennyit bevételeikből fedezni tudnak; külső támogatásokra támaszkodnak ennek a hiánynak a pótlására. Ez biztosítja, hogy továbbra is fenn tudják tartani a mobilitási hozzáférést a vidéki területeken. Ezekre a szolgáltatásokra az EU-szabályozások és a nemzeti közbeszerzési politikák vonatkoznak.
- **Az önkéntes szolgáltatások** a közösségi részvételre támaszkodnak az alacsony költségek fenntartása érdekében, az önkéntesek gyakran olyan szerepeket töltenek be, mint a sofőrök vagy az adminisztratív személyzet. Ez az önkéntes elköteleződés csökkenti a munkaerőköltségeket, így a teljes költség közelebb kerülnek a generált bevételekhez, vagy néha akár az alá is esnek. Ezáltal az ilyen szolgáltatások pénzügyileg megvalósíthatóbbak és fenntarthatóbbak lehetnek a vidéki környezetben.

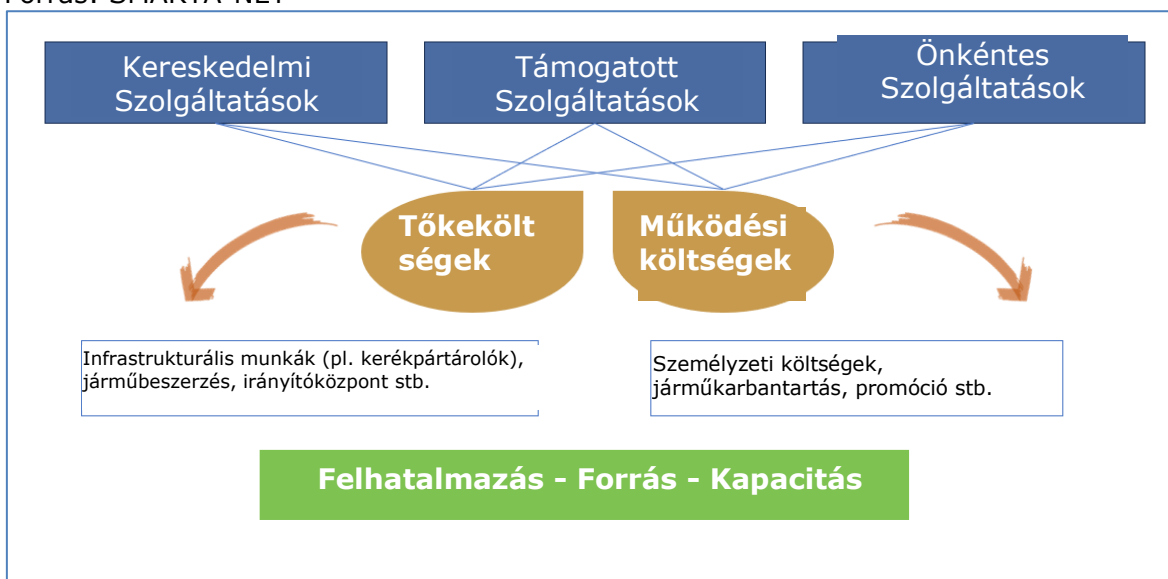
E három pénzügyi keret vonatkozásában fontos megkülönböztetni, hogy a tőke- és működési költségeket hogyan kezelik az egyes modelleken belül. A *kereskedelmi szolgáltatások* jellemzően teljes felelősséget vállalnak mind a tőkebefektetésekért, mind a működési költségekért; a közlekedési szolgáltatók saját flottát biztosítanak szolgáltatásaikhoz. A *támogatott szolgáltatások*, bár hasonlóan működnek, közfinanszírozott támogatásokat igényelnek a fő működési költségek, például a munkaerő, az üzemanyag, a járműkarbantartás stb. fedezésére; és/vagy a járműfinanszírozási költségek fedezésére. Egyes esetekben az irányító hatóságok finanszírozhatják és birtokolhatják a járműparkot, lehetővé téve a szolgáltatások közötti megosztott használatot. Egyes országokban a kereskedelmi szolgáltatásokat részesítik előnyben, és ezek jelentős szabadsággal rendelkeznek. Más országokban a kereskedelmi szolgáltatásoknak illeszkedniük kell az átfogó tervhez, és nem „zavarhatják” a támogatott szolgáltatásokat. Végül az önkéntes szolgáltatások gyakran minimalizálják mind a tőke-, mind a működési költségeket, mivel az önkéntesek gyakran elvégzik a vezetési és az adminisztratív feladatokat - és egyes esetekben saját járműveiket biztosítják (személygépkocsi-alapú szolgáltatások esetén). Ez lehetővé teszi egy költséghatékony közösségi utazásmegosztási modell megvalósítását, amely különösen alkalmas a vidéki közösségek számára. f

Bármelyik pénzügyi keret is van érvényben vagy jön létre várhatóan, mindig ott van a Felhatalmazás - Forrás - Kapacitás kérdése:

- **Felhatalmazás:** ki rendelkezik a jogi felhatalmazással, valamint a szervezeti és humánerőforrás- kapacitással, ahhoz hogy a vidéki mobilitás területén intézkedjen?
- **Forrás:** ki rendelkezik a mobilitási szolgáltatás működtetéséhez szükséges pénzügyi forrásokkal?
- **Kapacitás:** ki rendelkezik intézményi, működési és műszaki kapacitással egy vidéki mobilitási szolgáltatás irányításához?

Ábra 5 Pénzügyi keretek a mobilitási megoldásokhoz

Forrás: SMARTA-NET



Ábra 6 Igényvezérelt közlekedés (Demand Responsive Transport, DRT) pénzügyi keretei Médio Tejoban, Portugáliában

Tanuljunk a gyakorlatból: Az igényvezérelt szolgáltatások pénzügyi életképessége a portugáliai Médio Tejo régióban

A Médio Tejo régió különböző településein bevezetett igényvezérelt közlekedési (DRT) szolgáltatások közfeladatot látnak el. Ezeket a CIMT -Comunidade Intermunicipal Médio Tejo - kezeli, és tervezi meg a helyi önkormányzatok igényeinek megfelelően. A helyi hatóságok feladata a taxisok szerződése a szolgáltatások üzemeltetésére.



A szolgáltatások pénzügyi életképességét a következők biztosítják:

- Önkormányzati helyi források
- Nemzeti alapok:
 - o Fundo Ambiental, egy országos program, amely a tömegközlekedési jegyek országos árcsökkentését finanszírozza.
 - o PART, egy a tömegközlekedés viteldíjcsökkentését támogató program.
 - o PROTRansP, egy a tömegközlekedési szolgáltatások gyakoriságának növelését és megerősítését támogató program.
- A tarifabevételek a szolgáltatás működési költségeinek körülbelül 16%-át fedezik.
- Taxisofőrökkel kötött megállapodás, amely magas színvonalú szolgáltatásokat biztosít csökkentett üzemeltetési költségek mellett.

Ez a vegyes formula lehetővé tette a szolgáltatások bővítését a 2012-es első kísérleti bevezetés óta, és garantálta a felhasználók számának növekedését valamint a sikeres megvalósítást különböző régiókban, mint például Coimbra-ban és Médio Tejo-ban. ⁸

⁸ További részletekért lásd a „Finanszírozási mechanizmusok és lehetőségek a vidéki mobilitási megoldásokhoz Portugáliában” (2024) című prezentációt, amely elérhető a következő címen:

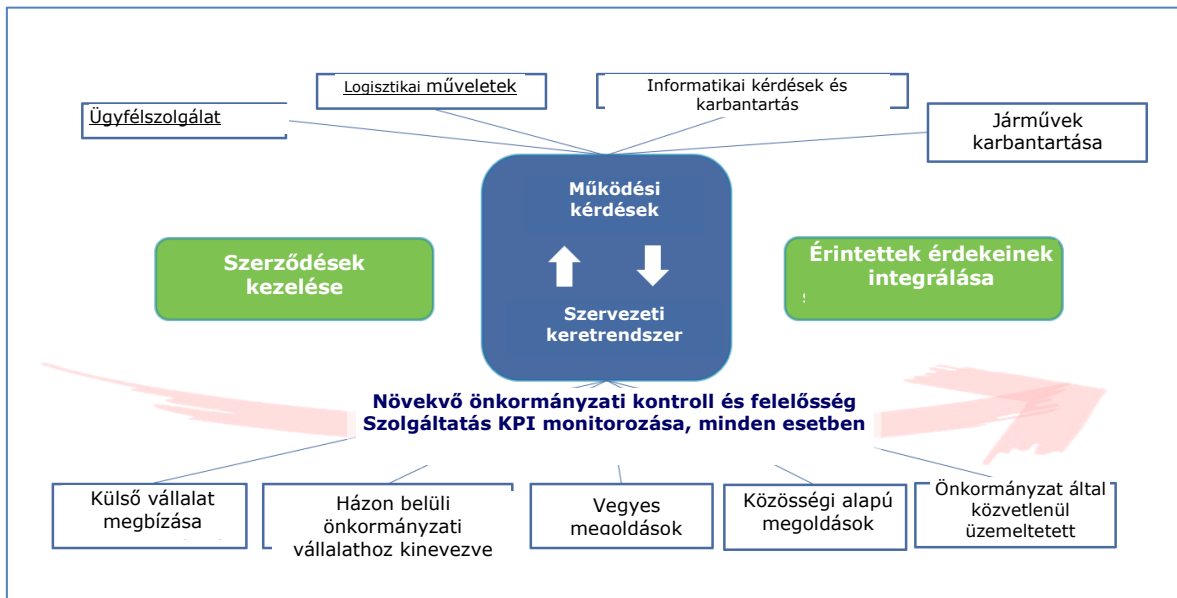
A vidéki megosztott közlekedési megoldások számos szervezeti struktúrát alkalmazhatnak a különféle működési igények kielégítésére. Egy mobilitási szolgáltatás működtetése számos alapvető feladatot foglal magában, beleértve az ügyfélszolgálatot, a járműlogisztikát és átcsoportosítást, az informatikai támogatást és a digitális platformok karbantartását.

Ezeket a feladatokat különböző szervezeti kereteken keresztül lehet kezelni, amint azt a 7. ábra szemlélteti. A lehetőségek között szerepel a külső vállalatnak történő kiszervezés, a feladatok egy belső önkormányzati vállalatra történő átruházása, a közösségi-alapú megoldások megvalósítása, vagy a szolgáltatás közvetlen önkormányzati működtetése, a helyi hatóság felelősségi szintjének növekedésével az egyes lehetőségek között. ⁹

Ugyanazon az önkormányzaton belül a különböző típusú mobilitási szolgáltatásokat különböző módon lehet szerződésbe foglalni és finanszírozni. Ezenkívül a hatékony szerződéskezelés és az érdekelt felek érdekeinek és igényeinek összehangolása elengedhetetlen a sikerhez.

Ábra 7 Szervezeti és működési kérdések kezelése

Forrás: SMARTA-NET



https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

⁹ A vidéki közösségi mobilitási megoldások különböző működési és szervezeti kereteiről, valamint pénzügyi követelményeiről két konkrét SMARTA-NET jelentésben számoltak be: a SMARTA-NET Útmutató a Vidéki Közösségi Mobilitási Megoldásokhoz, 2024, és a SMARTA-NET Vidéki Közösségi Mobilitási Megoldások Katalógusa.

Ábra 8 A Sopotniki háztól-házig történő szállítási szolgáltatás Szlovéniában

Tanuljunk a gyakorlatból: A Sopotniki háztól-házig történő szállítási szolgáltatás

A Sopotniki háztól-házig történő szállítási szolgáltatás¹⁰ 16 szlovéniai önkormányzatban és azokon túl is működik, és jó példaként szolgál a hatékony szervezeti és működési struktúrára. A Sopotniki ingyenes mobilitási szolgáltatást nyújt az időseknek egy szolidaritási modell alapján, amely önkénteseket (többnyire nyugdíjasokat) alkalmaz sofőrként. A szolgáltatás a 2017-es indulása óta nagy sikert aratott, a felhasználók száma a kezdeti 312-ről 2022-re több mint



5300-ra nőtt.

Sikerét leginkább a szolgáltatási üzleti modellt fenntartó köz-magán és magán-magán partnerségeknek, valamint az érintett önkormányzatok szoros együttműködésének köszönheti. A szolgáltatást a Sopotniki civil szervezet működteti, és önkormányzatok, valamint más magán- és közszektorbeli támogatók finanszírozzák. A helyi csoportok koordinálására és az általános koordinációra 19 főállású alkalmazottat foglalkoztat (4 fő a Sopotniki Intézet alkalmazásában, valamint 13 fő a projektpartnerek - önkormányzatok, Vöröskereszt, szociális munka központok stb. - alkalmazásában áll), továbbá 263 önkéntesből álló kiterjedt hálózatot működtet. A fő finanszírozási források a következők:

- A finanszírozási források mintegy 5%-át a felhasználók adományai, magánvállalkozások és szponzorok teszik ki;
- közpénzek (önkormányzati támogatások), amelyek a finanszírozási források mintegy 75%-át teszik ki;
- a finanszírozási források mintegy 20%-át kitevő bevételek, amelyeket a szervezeten belül újra befektetnek a szolgáltatások további támogatása és bővítése érdekében.

¹⁰ <https://www.sopotniki.org/home.html>

4. FINANSZÍROZÁSI ÉS PÉNZÜGYI STRATÉGIÁK SZAKASZOS MEGVALÓSÍTÁSA

A vidéki mobilitási szolgáltatások finanszírozásának biztosításában szerzett korlátozott ágazati know-how és tapasztalat jelentős akadályt jelenthet a vidéki közösségek számára. Lehet, hogy korábban már szereztek tapasztalatot más ágazatokban megvalósuló projektek finanszírozásában, de a mobilitási terület új lehet számukra. A vidéki mobilitási területen való eligazodáshoz a SMARTA-NET projekt lépésenkénti megközelítést dolgozott ki. A 10 lépés célja, hogy a vidéki önkormányzatok és a szakemberek számára útmutatást nyújtson a mobilitási projektek megértéséhez, előkészítéséhez és a mobilitási projektekhez szükséges szilárd finanszírozási javaslatok benyújtásához (beleértve a pénzügyi stratégiát is), valamint a célzott szolgáltatások hosszú távú fenntartásához. Ezt a 9. ábra mutatja be.

Ábra 9 Lépésről lépésre történő megközelítés a vidéki mobilitás finanszírozására és pénzügyi stratégiáira

Forrás: SMARTA-NET



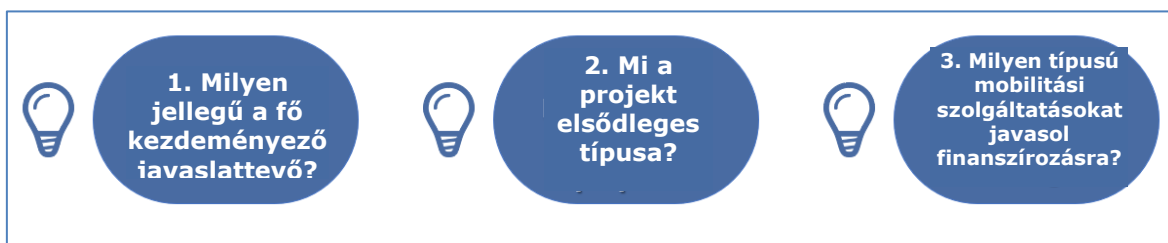
Minden fejezet a hatékony projektterv kidolgozásához szükséges kulcsfontosságú elemekre épít – a vidéki közösségek kihívásainak és erőforrásainak azonosításától kezdve a gyakorlatias pénzügyi keretek felmérésén át a lényeges projektösszetevők meghatározásáig. Ez a strukturált megközelítés segíti a helyi hatóságokat a komplex finanszírozási környezetben való eligazodásban, a pénzügyi szükségletek világos felmérésében, valamint olyan meggyőző javaslatok kidolgozásában, amelyek figyelembe veszik a vidéki mobilitásra jellemző szabályozási és piaci szempontokat.

5. A PROJEKT KULCSELEMEINEK MEGHATÁROZÁSA

A sikeres finanszírozási javaslat alapja a projekt központi aspektusainak világos és részletes meghatározása. Elengedhetetlen a fő javaslattevő azonosítása, a hitelesség megteremtése és a finanszírozási lehetőségek jogosultsági kritériumainak meghatározása érdekében. Ugyanilyen fontos a projekt elsődleges típusának, földrajzi hatókörének és érettségi szintjének megfogalmazása, biztosítva az összhangot a finanszírozási prioritásokkal és a programcélokkal. Végül a finanszírozásra szánt konkrét mobilitási szolgáltatások típusának meghatározása lehetővé teszi a helyi igények pontos kezelésére való összpontosítást, miközben megfelel a potenciális finanszírozók kritériumainak.

Ábra 10 A projekt kulcselemeinek meghatározása – 1-3. lépés

Forrás: SMARTA-NET



1. lépés: Milyen a vezető javaslattevő jellege?

A vezető javaslattevő jellege befolyásolhatja többek között a cselekvési jogkört, a hitelességet, a konkrét finanszírozási programokhoz/forrásokhoz való jogosultságot, az engedélyek megszerzésének képességét és a pénzügyi előzményeket. Ugyanakkor bizonyos korlátozásokkal is járhat. Ilyenek például a dolgok haladásának üteme, beleértve a belső jóváhagyásokat, a beszerzési és egyéb követendő eljárásokat, a rugalmasság szintjét és az *ad hoc* alkalmazkodást. Mindezek mellett a vezető javaslattevőnek képesnek kell lennie arra, hogy jó javaslatot dolgozzon ki és, hogy azt sikeresen alkalmazza, ha a finanszírozás biztosított.

Itt jön a képbe a partnerség és az együttműködés, amelyek lehetővé teszik a kapacitások bővítését a vezető javaslattevő önálló tevékenységi körén túl. Valójában a vidéki mobilitási projektek és kezdeményezések különböző vezetők által kerülhetnek előterjesztésre, akik mindegyike egyedi igényekkel és célokkal rendelkezik. Az önálló vidéki mobilitási projektek korlátozott hatással lehetnek, míg partnerségben kidolgozva jelentősebb eredményekhez vezethetnek.

A 2. táblázat összefoglalja minden vezető javaslattevő típusának cselekvési potenciálját, kiemelve a specifikus igényeket, lehetőségeket és célokat. A táblázat bemutatja az egyes vezető javaslattevő típusok „potenciális korlátait”, különösen, ha egyedül cselekszenek. A „korlátozások” segítenek meghatározni, hogy a vezető javaslattevő miért profitálhat a partnerségek kialakításából.

Táblázat 2 A célzott vezető javaslattevő lehetőségei, céljai, korlátai és partnerségei

Forrás: SMARTA-NET

	Potenciál	Célkitűzések	Potenciális korlátozások	Partnerségi lehetőségek
Vidéki önkormányzatok	Helyi közlekedési megoldások szervezése, társfinanszírozása és megvalósítása. Hatékonyan tudják kezelni az infrastruktúra fejlesztését és más szervezetekkel együttműködve biztosítani a szolgáltatásnyújtást	A helyi mobilitási szolgáltatások fejlesztése, az infrastruktúra (pl. közterek, közlekedési csomópontok) korszerűsítése, valamint külső szervezetekkel való együttműködés a lakosok igényeinek kielégítése érdekében.	Megbízás a saját területükre korlátozva. Kevés/nincs munkatárs a projektek kidolgozásához vagy a helyszíni megvalósításhoz. Korlátozott költségvetés új/kibővített vállalkozásokhoz. Nincs közvetlen mód egyes mobilitási szolgáltatások megvalósítására.	Partnerség a nem kormányzati szervezetekkel, a közlekedési szolgáltatókkal, a regionális hatóságokkal, sőt, a kereskedelmi szervezetekkel is, hogy egyesítsék az erőforrásokat, közösen dolgozzanak ki megoldásokat, és közösen értékeljék a vidéki mobilitási igényeket.
Közlekedési szolgáltatók/hatóságok	Proaktívítás a közlekedési hálózatok működtetésében és bővítésében, biztosítva a hozzáférhetőséget és az egyenlőséget a vidéki mobilitási szolgáltatásokban.	A területi közlekedési lefedettség bővítése, a jelenlegi hiányosságok megszüntetése, a szolgáltatások fenntarthatóságának és bővíthetőségének biztosítása mellett.	Korlátozott rugalmasság az új mobilitási kezdeményezésekhez. Merev keretek, amelyek akadályozzák az innovációt. Korlátozott befektetési források. Nehézségek a más ágazatokkal vagy érdekeltekkel való koordinációban.	Együttműködés az önkormányzatokkal, regionális hatóságokkal és más szolgáltatókkal a szolgáltatások bővítése, a technológia integrálása, valamint a szabályozási és pénzügyi támogatás biztosítása érdekében
Nem kormányzati szervezetek (NGO) / Közösségi csoportok	A vidéki területeken az inkluzív és méltányos közlekedési megoldásokért való kiállás. Képviselhetik az alul ellátott népességcsoportok mobilitási igényeit, és kezelhetik a közszolgáltatások nyújtásában	Biztosítja, hogy a közlekedési megoldások megfeleljenek a közösség igényeinek, befogadók legyenek, és minden lakos számára megfelelő hozzáférést biztosítsanak a	Elegendő forrás hiánya a nagyléptékű vagy hosszú távú projektekhez. Korlátozott szakértelem a mobilitási szolgáltatások fejlesztésében és működtetésében. Önkéntesektől való függés, amely	Együttműködés a helyi önkormányzatokkal, közlekedési hatóságokkal vagy kereskedelmi szervezetekkel olyan közlekedési megoldások kidolgozásában, mint az önkéntesek

	mutatkozó hiányosságokat.	szolgáltatásokhoz. Szorgalmazza a szakpolitikai változtatásokat, és aktívan részt vesz a szolgáltatások közös kialakításában.	befolyásolja a folyamatosságot és a megbízhatóságot. A mobilitási projektek irányításához szükséges hivatalos felhatalmazás hiánya.	által működtetett szolgáltatások vagy a megosztott mobilitási rendszerek. A finanszírozás mobilizálásában segít.
Turisztikai szervezetek	Együttműködés a fenntartható mobilitási lehetőségek népszerűsítésében a vidéki területekre látogatók számára, ezáltal csökkentve a környezeti hatásokat, és javítva a látogatói élményt.	Biztosítja, hogy a vidéki turizmus támogassa a környezeti fenntarthatóságot azáltal, hogy a látogatók számára hozzáférést biztosít környezetbarát közlekedési lehetőségekhez, mint például az elektromos iránytaxik, a közös használatú kerékpárok vagy az elektromos járművek.	A szezonális fókusz következtelen kereslethez vezethet. Szakértelemhiány a közlekedéstervezésben. Korlátozott hozzáférés a közlekedési finanszírozáshoz. Korlátozott képesség a tágabb közösségi igényekkel való összehangolásra.	Együttműködés közlekedési szolgáltatókkal, helyi hatóságokkal és más szervezetekkel (pl. szálláshelyekkel) integrált közlekedési szolgáltatások nyújtása érdekében, a fenntarthatóság javítása és az utazás szénlábnymának csökkentése céljából.
Kereskedelmi szervezetek	Támogassa a vidéki mobilitást a vidéki területekhez való hozzáférést növelő megoldások társfinanszírozásával és népszerűsítésével, gyakran integrálva a zöld energia és mobilitási technológiákat a fenntarthatósági célok elérése érdekében.	Hozzáférés javítása a vidéki területekhez az alkalmazottak, az ügyfelek és a célfelhasználók számára. Olyan mobilitási megoldások előmozdítása, amelyek összhangban vannak a fenntarthatósági céljaikkal és javítják a működési hatékonyságot.	A mobilitási szolgáltatások nem tartoznak a fő tevékenységi körükbe. A nem alaptevékenységükbe történő befektetéssel kapcsolatos pénzügyi kockázatok. Közvetlen befolyás hiánya a közlekedési szabályozásra vagy a politikaalkotásra. Gyakran megcélöz bizonyos ügyfélszegmenseket.	Önkormányzatokkal és közlekedési szolgáltatókkal való partnerségek a szükséges infrastruktúra (pl. elektromos járművek töltőállomásai) kiépítéséhez és a társfinanszírozott vidéki közlekedési megoldások fejlesztésének biztosításához.

Ábra 11 Közösségi autómegosztás Villerouge-Termenès vidéki közösségében

Tanuljunk a gyakorlatból: Közösségi autómegosztás egy vidéki közösségben

Villerouge-Termenès a vidéki mobilitás kihívásaira válaszoló, közösség által vezetett kezdeményezés kiemelkedő példája. A településen hosszú távolságok vannak az alapvető szolgáltatásokhoz, és a közlekedési lehetőségek korlátozottak, így a projekt célja, hogy javítsa a helyiek ezekhez való hozzáférését. Az elektromos járművet rövid távú utakra kínálják, 40-80 km-es körzetben, lehetővé téve a bevásárlást, orvosi ellátást, és egyéb fontos helyek látogatását. Ezenkívül a járműt a turisták is használhatják, elősegítve a közeli látóvilág felfedezését Cathar megyében. A szolgáltatás jelentős részvételi arányt ért el, a falu 150 lakosából közel egyharmad kapcsolódott be, elősegítve a közösségi interakciót szervezett beszélgetések révén. A városháza csapatának zöld mobilitás népszerűsítésében nyújtott támogatásával a kezdeményezés megfizethető, 6 eurós félnapos díj mellett biztosítja a közlekedési igények kielégítését, miközben ösztönzi az elektromos járművek használatát. A projekt javítja a kapcsolódást a szomszédos területekkel, támogatja a helyi turizmust, és közösségi autómegosztás révén társadalmi interakciókat teremt. A projekt teljes beruházási költsége 177 656 euró volt, amelyet különböző forrásokból finanszíroztak.



Kép forrása: Villerouge-Termenès községvárosa

Napelemes kocsibeálló és töltőpont beszerzése és telepítése		Elektromos autó vásárlása és működtetése (beleértve az online alkalmazást és weboldalt 3 évig)	
Nemzeti kormány	€61,000	EMVA	€29,667
Aude megye	€26,600	Aude megye	€2,524
SYADEN Energia szolgáltató	€10,500	Régió	€4,040
Önkormányzat	€32,200	Önkormányzat	€10,123

A falu évi 1 000 eurót biztosít a szolgáltatás működésére (online platform fizetése, takarítás, felhasználói segítségnyújtás...)

2. lépés: Mi a projekt elsődleges típusa?

Új közlekedési kezdeményezés megvalósításakor elengedhetetlen a projekt elsődleges fókuszának egyértelmű meghatározása. Ez már korai támpontot ad a finanszírozási igények mértékéről, összetételéről és időtartamáról; a várható célcsoportokról és a potenciális kedvezményezettekről, valamint azokról az erőforrásokról, létesítményekről és lehetséges partnerségekről, amelyek a legjobban illeszkednek a projekthez.

Egy világosan meghatározott fókusz segít abban, hogy világos célokat tűzzünk ki, erőforrásokat allokáljunk, és bevonjuk a megfelelő érintetteket. Ezáltal a lehetséges finanszírozók is jobban megérthetik a javaslat lényegét, előzetes jelzést adhatnak arról, hogy mely elemeket hajlandóak finanszírozni, és tanácsot adhatnak arra vonatkozóan, hogyan lehetne a projektet jobban igazítani a finanszírozási kritériumaikhoz.

Az alábbiakban négy kulcsfontosságú (de nem teljes körű) mobilitási projekt típust és kapcsolódó szempontokat sorolunk fel. Ezek a példák segíthetnek a projektötlet pontosításában és egyszerűsítésében.

Táblázat 3 A mobilitási projektek fő típusai vidéki területeken

Forrás: SMARTA-NET

A típus: Általános közlekedési szolgáltatás egy területen	
Cél	Konkrét földrajzi területre való közlekedés elérhetőségének javítása.
Hatály	Egy általános mobilitási projekt különböző aspektusokra összpontosíthat, például a tömegközlekedés fejlesztésére, a keresletnek megfelelő szolgáltatások bevezetésére, a kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztésére, valamint az autófüggőség csökkentésére, a lakosok, az ingázók és a turisták hozzáférhetőségének javítása érdekében.
Projektstruktúra	Egy területre kiterjedő általános mobilitási projekt természeténél fogva széles földrajzi hatókörrel rendelkezik, több szolgáltatásból áll, és több közlekedési módot is magában foglalhat. Ez a fókusz elvesztésének kockázatával jár, és kihívást jelent a különböző elemek igényeinek kiegyensúlyozása terén. Egy ilyen projekt valószínűleg több érdekelt felet, több párhuzamos megvalósítást és potenciálisan eltérő finanszírozási forrásokat/kombinációkat foglal magában az egyes szolgáltatástípusok esetében. Ezért erős vezetésre és hatékony koordinációra lesz szükség.
Főbb ajánlások	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt alapjai: A projektnek összhangban kell lennie a helyi mobilitási tervekkel és irányelvekkel a hitelesség növelése és a támogatás megszerzése érdekében. • Célközönség: Az elsődleges mobilitási igények egyértelmű azonosítása és az egyes szolgáltatástípusokhoz való hozzárendelése az üzleti terv kidolgozásának elősegítése érdekében. • Integráció: Biztosítani kell a meglévő tömegközlekedési hálózatokkal való zökkenőmentes intézményi, szervezeti és pénzügyi integrációt. • Fenntarthatóság: Fenntartható közlekedési módok beépítése, mint például alacsony kibocsátású járművek, elektromos buszok vagy elektromos kerékpárrendszerek, különösen érzékeny területeken. • Hosszú távú tervezés: A jövőbeli növekedésre és fejlődésre összpontosítva, a szolgáltatási igények és mobilitási igények változásainak előrejelzése.
B típus: Közlekedési szolgáltatás egy adott úti célhoz	
Cél	Megbízható és kényelmes közlekedési lehetőségek biztosítása egy adott vidéki célállomás, például egy falu, turisztikai látványosság vagy közösségi szolgáltatási központ felé és onnan.
Hatály	A vidéki célpontok és a kulcsfontosságú közlekedési kapcsolatok és csomópontok, például a közeli városok, tömegközlekedési megállók vagy vasútállomások összekapcsolásával javítsa a lakosok és a látogatók elérhetőségét.
Projektstruktúra	A struktúra jellemzően lokalizáltabb a területi kezdeményezésekhez képest, és gyakran kevesebb, de célzottabb szolgáltatást foglal magában. A projekt célzott közlekedési megoldásokra támaszkodhat, például transzferbuszokra vagy rugalmas igény szerinti szolgáltatásokra, amelyek szorosan összehangoltak a regionális tömegközlekedési rendszerekkel, összekötve a felhasználókat a főbb közlekedési csomópontokkal. Ez a megközelítés csökkenti a komplexitást, de továbbra is több partnert vonhat be, beleértve a helyi hatóságokat, a közlekedési szolgáltatókat és a helyi vállalkozásokat. A finanszírozás állami és magánforrások

	keverékéből származhat, különösen akkor, ha a szolgáltatás helyi vállalkozásokat támogat vagy a turizmust segíti elő, hatékony koordinációt igényel a szolgáltatás szezonális ingadozásokhoz való alkalmazkodóképességének biztosítása érdekében.
Főbb ajánlások	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerségek: Együttműködés helyi vállalkozásokkal a költségek csökkentése érdekében közös finanszírozás és marketing révén. • Alacsony népsűrűség és területi kihívások: Rugalmas, költséghatékony szolgáltatások tervezése (pl. igény szerinti vagy megosztott fuvarok); tervezés nagyobb távolságokra és nehéz terepre. • Helyi részvétel: A szolgáltatások közösségi igényekhez és menetrendekhez történő igazítása. • Fenntarthatóság: Lehetőség szerint környezetbarát megoldások, például elektromos járművek használata.
C típus: Fejlesztési/tevékenységi projekt, amely mobilitási elemet igényel	
Cél	A közlekedési megoldások integrálása az új vidéki infrastruktúra vagy tevékenységek fejlesztésébe, például lakásépítési projekt, mezőgazdasági központ vagy közösségi központ.
Hatály	Vidéki területeken a mobilitási igényeket a tágabb fejlesztési tervek részeként kell figyelembe venni. Ez azt jelenti, hogy minden új projekt – legyen az lakóövezeti fejlesztés, üzleti park vagy rekreációs létesítmény – tartalmaz egy jól átgondolt közlekedési komponenst. A cél az, hogy hozzáférhető, hatékony kapcsolatokat biztosítsunk a tágabb régióval, csökkentve a vidéki elszigeteltséget és elősegítve a fejlesztés virágzását azzal, hogy az emberek könnyen eljuthatnak a helyszínre és onnan vissza anélkül, hogy kénytelenek lennének autót használni.
Projektstruktúra	A fejlesztési projektek mobilitási komponensei jellemzően a tágabb projekt keretrendszerébe integrálódnak, megkövetelve az összhangot az elsődleges kezdeményezés átfogó céljaival és ütemtervével. A közlekedési elemet úgy kell megtervezni, hogy kiegészítse és javítsa a fejlesztés elérhetőségét, biztosítva a kapcsolatot a közeli településekkel és közlekedési hálózatokkal. Ez magában foglalhat új infrastruktúrát, például transzfer szolgáltatásokat, kerékpárutakat vagy gyalogosbarát terveket, valamint partnerségeket a tömegközlekedési szolgáltatókkal. Az érdekelt felek együttműködésére való nagy hangsúly elengedhetetlen, mivel a projekt gyakran fejlesztőket, helyi hatóságokat és végfelhasználókat is bevon. A finanszírozás vegyes forrásokból származhat, beleértve a közfinanszírozott támogatásokat, a magánbefektetéseket vagy a fejlesztési projekt saját hozzájárulását.
Főbb ajánlások	<ul style="list-style-type: none"> • Korlátozott meglévő infrastruktúra: A vidéki területeken gyakran hiányoznak a tömegközlekedési szolgáltatások, ezért a közlekedési megoldásoknak ezt a hiányt kell pótolniuk. A lehetőségek közé tartozhat egy új buszjárat létrehozása, igény szerinti közlekedés vagy közösségi járművek megosztása. • Integráció a környező területekkel: Biztosítsa, hogy a fejlesztés kapcsolódjon a közeli városokban vagy településeken található alapvető szolgáltatásokhoz, mint például az egészségügyi ellátás, az oktatás és a foglalkoztatási központok. • Az érdekelt felek bevonása: Szorosan együtt kell működni a helyi lakosokkal, önkormányzatokkal és vállalkozásokkal,

	<p>hogy a mobilitási megoldás összhangban legyen a közösségi igényekkel és a helyi adottságokkal.</p>
<p>D típus: Speciális kereskedelmi mobilitás (pl. autómegosztás)</p>	
Cél	<p>Speciális közlekedési szolgáltatások nyújtása, amelyeket úgy terveztek, hogy megfeleljenek a vidéki területeken felmerülő konkrét kereskedelmi vagy közösségi igényeknek.</p>
Hatály	<p>Vidéki környezetben a speciális mobilitási szolgáltatások gyakran az egyes felhasználói csoportok vagy tevékenységek szállítási igényeinek kielégítésére összpontosítanak. Ilyenek lehetnek a gépkocsi-megosztás a korlátozott járműhozzáféréssel rendelkező közösségek számára, vagy a mezőgazdasági szállítási szolgáltatások, amelyek segítik a helyi gazdákat a termények piacra juttatásában. Tekintettel a vidéki területek szétszórta lakosságára és nagy távolságaira, ezeknek a szolgáltatásoknak költséghatékonynak és az adott igényekhez igazítottaknak kell lenniük, biztosítva, hogy praktikusak és anyagilag is megvalósíthatóak legyenek.</p>
Projektstruktúra	<p>A résziaci mobilitási projektek célzott, kisléptékű szolgáltatások köré épülnek, amelyeket a felhasználók konkrét igényeihez vagy tevékenységeihez igazítanak. Ezek a projektek gyakran kevesebb érdekelt felet érintenek, és egyetlen üzemeltető vagy szövetkezet kezeli a szolgáltatást. A kontextustól függően támaszkodhatnak közösségi kezdeményezésű modellekre, helyi vállalkozásokkal való partnerségekre vagy köz-magán együttműködésekre. Specializált jellegük miatt ezek a projektek megkövetelik a felhasználói csoportok és az igények egyértelmű azonosítását, valamint rugalmas szolgáltatási modelleket, amelyek képesek alkalmazkodni a változásokhoz. A finanszírozás jellemzően közösségi hozzájárulások, helyi támogatások és magánbefektetések kombinációjából áll össze. Ahhoz, hogy a projektstruktúra életképes maradjon, a költséghatékonyságra, a bővíthetőségre és a szolgáltatás alkalmazkodóképességére összpontosító, szilárd üzleti tervet kell tartalmaznia.</p>
Főbb ajánlások	<ul style="list-style-type: none"> • Vidék-specifikus kihívások kezelése: Azonosítsa a vidéki területeken felmerülő konkrét mobilitási problémákat, például az alacsony járatsűrűségű tömegközlekedést vagy a saját gépjármű hiányát, és dolgozzon ki a helyi igényekhez igazított megoldásokat. • Közösségalapú megoldások: Vonja be a helyi vállalkozásokat, szálláshelyeket, intézményeket és közösségi csoportokat a szolgáltatás kialakításába és működtetésébe. Például helyi szereplők által működtetett közösségi utazásmegosztási rendszerek alakíthatók ki. • Technológia és hozzáférhetőség: Használjon olyan technológiákat, mint a mobilalkalmazások a közösségi autómegosztás koordinálására, de vegye figyelembe a szélessávú internetkapcsolat esetleges korlátait is. Biztosítsa, hogy a szolgáltatások idősebb lakosok vagy digitális hozzáféréssel nem rendelkezők számára is elérhetőek legyenek. • Bővíthetőség: Kis léptékben induljon el, majd a kereslet növekedésével fokozatosan bővítse a szolgáltatást, fenntartva az alacsony működési költségeket rugalmas, megosztott használati modellek alkalmazásával.

Ábra 12 A VysoMarch projekt az osztrák-szlovák határon

Tanuljunk a gyakorlatból: VysoMarch projekt az osztrák-szlovák határon

A VysoMarch projekt fő célja a fenntartható és környezetbarát mobilitás előmozdítása, valamint az Ausztria és Szlovákia közötti határokon átnyúló hálózatépítés erősítése. Az új gyalogos és kerékpáros híd a Morva folyó felett vonzó és biztonságos összeköttetést kíván teremteni a mindennapi kerékpáros forgalom számára, ugyanakkor biztosítja az ökológiai fenntarthatóságot is.

A projekt hatóköre a következőket foglalja magában: i) A függőhíd (273 méter hosszú, 4 méter széles) megépítése a szlovákiai Hochstetten és az ausztriai Marchegg települések közötti kerékpár- és gyalogosutak összekötésére; ii) Kísérő intézkedések a fenntartható mobilitás támogatására, mint például külön kerékpárút a nagyobb biztonság érdekében, gyors összeköttetés a marcheggi vasútállomással, zárható kerékpártárolók, kerékpárforgalom-számlálók és határon átnyúló jelzőrendszer; iii) Természetvédelmi és madárvédelmi intézkedések: Védelmi intézkedések az építési időszak alatt és ökológiai rekultiváció az építési munkák befejezése után, beleértve a madárriasztó gömböket és zászlókat az ütközések megelőzése érdekében.



Készítette: [Amt der NÖ Landesregierung](https://www.noe.gv.at/)

A projektpartnerek Pozsony önkormányzati kerülete és Alsó-Ausztria tartományi önkormányzata. A projekt teljes költsége 5,9 millió euró volt, amelyből az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) 5 millió euróval járult hozzá. A projekt az Európai Unió, az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) támogatásával valósult meg az Interreg V-A Szlovákia-Ausztria 2014-2020 határon átnyúló együttműködési program keretében.

3. lépés: Milyen típusú mobilitási szolgáltatásokat javasol finanszírozásra?

Az EU különböző vidéki területein már számos vidéki mobilitási megoldás létezik, amelyek három fő típusba sorolhatók:

- **Rugalmas közlekedési szolgáltatások**, beleértve az igény szerinti közlekedést;
- **Közösségi utazásmegosztási szolgáltatások**, például "telekocsi" és közösségi taxi
- **Eszközmegosztási szolgáltatások**, beleértve az autó- és kerékpármegosztást.

Ezek sokkal hatékonyabbak, ha összehangolják vagy integrálják őket a fix útvonalú busz- és vasúti szolgáltatásokkal.

Ezenkívül figyelembe kell venni:

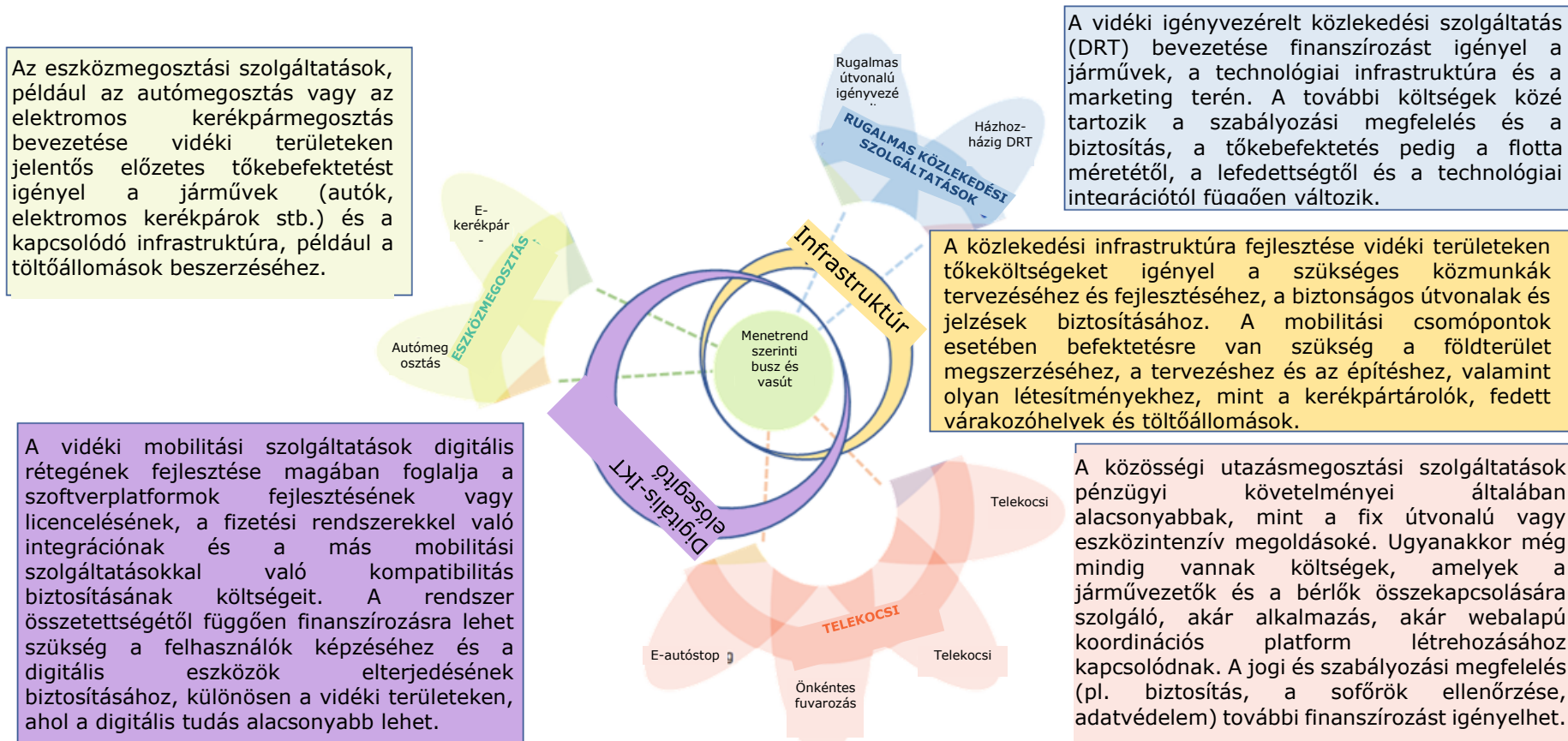
- Az **aktív mobilitást** lehetővé tevő fizikai infrastruktúrákat, mint például a kerékpárutakat és gyalogosutakat, valamint a mobilitási csomópontokat és átszállási pontokat;
- **Az IKT-alapú támogató rendszert és digitális réteget**, beleértve a foglalási és jegyrendszereket, valamint a felhasználói információs rendszereket.

A finanszírozási és pénzügyi követelmények a szolgáltatás típusától függően változnak. Egy közösség esetleg a 3. lépéssel szeretné kezdeni, ha például már tudja (vagy úgy gondolja, hogy tudja), hogy melyik mobilitási szolgáltatást javasolja finanszírozásra. Ennek ellenére ajánlott végig menni az 1. és 2. lépésen is, mivel ezek segíthetnek a megfelelő résztvevők kiválasztásában és a célok pontosításában. Ez a későbbiekben megkönnyíti egy meggyőző finanszírozási javaslat kidolgozását.

Az egyes szolgáltatástípusok fő finanszírozási és pénzügyi követelményeit az alábbiakban foglaljuk össze.

Ábra 13 Finanszírozási követelmények vidéki közlekedési megoldásokhoz

Forrás: MemEx

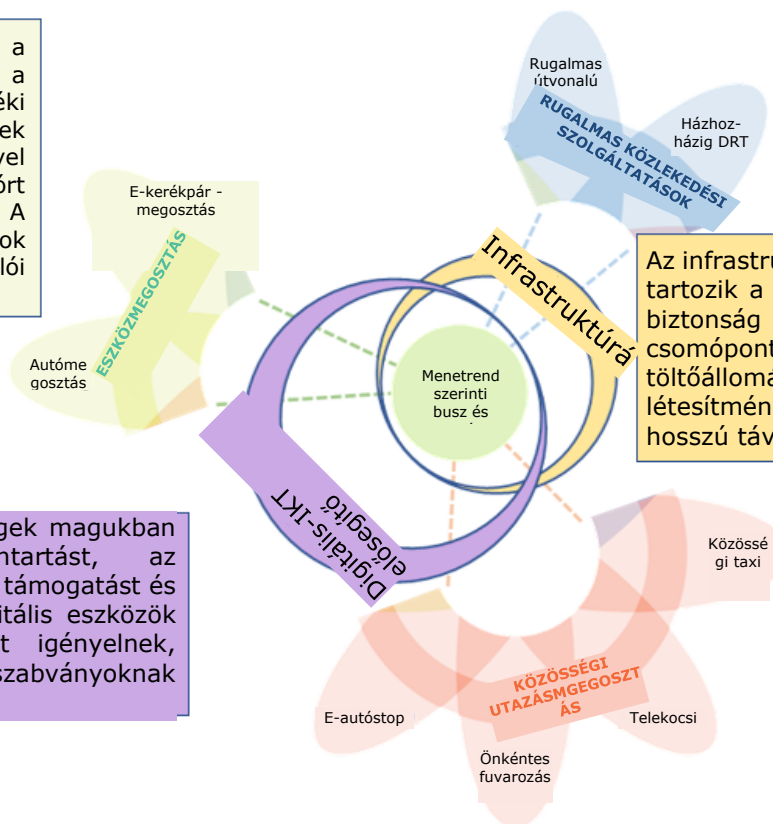


Ábra 14 A vidéki megosztott mobilitási megoldások pénzügyi kérdései

Forrás: MemEx

A folyamatos költségek közé tartozik a járművek karbantartása, a biztosítás és a foglalási rendszerek kezelése. A vidéki környezetben további működési költségek merülhetnek fel a járművek áthelyezésével kapcsolatban, hogy megfeleljenek a szétszórta területeken ingadozó keresletnek. A marketing- és figyelemfelkeltő kampányok kritikus fontosságúak a magas felhasználói szint fenntartásához.

A folyamatos működési költségek magukban foglalják a szerverkarbantartást, az adatbiztonságot, a felhasználói támogatást és a szoftverfrissítéseket - a digitális eszközök gyakran rendszeres frissítést igényelnek, hogy megfeleljenek a változó szabványoknak és a felhasználói igényeknek.



A folyamatos működési költségek közé tartoznak a sofőrök bérei, az üzemanyag, a járműkarbantartás és az informatikai rendszer karbantartása. A marketing és promóciós tevékenységeket addig kell folytatni, amíg az utasforgalom és a bevételek stabilizálódnak, időszakos frissítésekkel a felhasználói visszajelzések alapján.

Az infrastruktúra fenntartásának folyamatos költségei közé tartozik a rendszeres karbantartás, takarítás és javítás a biztonság és a használhatóság érdekében. A mobilitási csomópontok karbantartása magában foglalja a töltőállomások, kerékpártárolók, menedékek és egyéb létesítmények szervizelését. Ezek a költségek jellemzően hosszú távúak, és időszakos beruházásokat igényelnek.

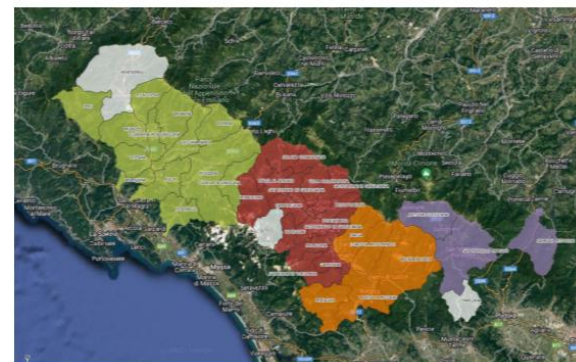
A közösségi utazásmegosztással kapcsolatos működési költségek magukban foglalják az alkalmazás vagy platform karbantartását, a folyamatos marketingtevékenységeket és a szabályozási megfelelést. A közösségi taxi szolgáltatások esetében folyamatos költségek merülnek fel a sofőrök béreivel, az üzemanyaggal és a járműkarbantartással kapcsolatban. Az önkénteseken alapuló modellek, mint például az önkéntes fuvarozás, minimális tőkebefektetést igényelhetnek, de koordinációt, biztosítást és az önkéntes sofőrök üzemanyagköltségeinek megtérítését igénylik.

Ábra 15 A SMART Mobilitási Projekt a Garfagnana-völgyben, Olaszországban.

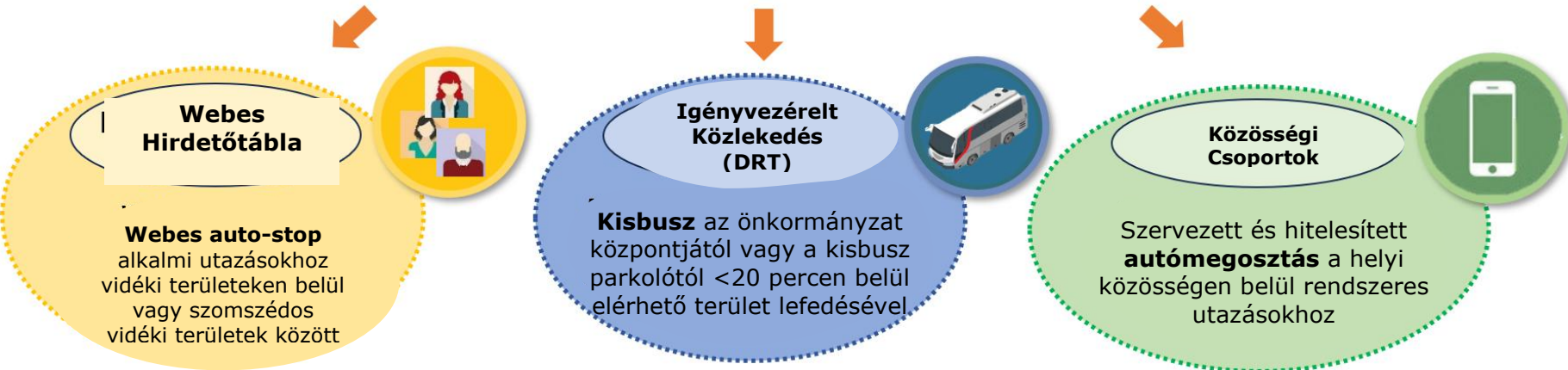
Forrás: MemEx

Tanuljunk a gyakorlatból: A SMART Mobilitási Projekt a Garfagnana-völgyben, Olaszországban

- A **Garfagnana Önkormányzatok Szövetsége** által vezetett kezdeményezés
- Körülbelül **600 ezer eurós** finanszírozás az **Olasz Belső Területek Stratégiája (SNAI) - 2014-2020** keretében
- Finanszírozott intézkedések: i) Az Intelligens Mobilitási **Szolgáltatási forgatókönyv** meghatározása; ii) A Terület **Mobilitási Menedzserének** kinevezése; iii) Intelligens Mobilitási **beruházások**(járművek és IT platform);
- **Felhasználók** mint potenciális mobilitási szolgáltatók



Mobilitási szolgáltatások típusa: **megoldások kombinációja**

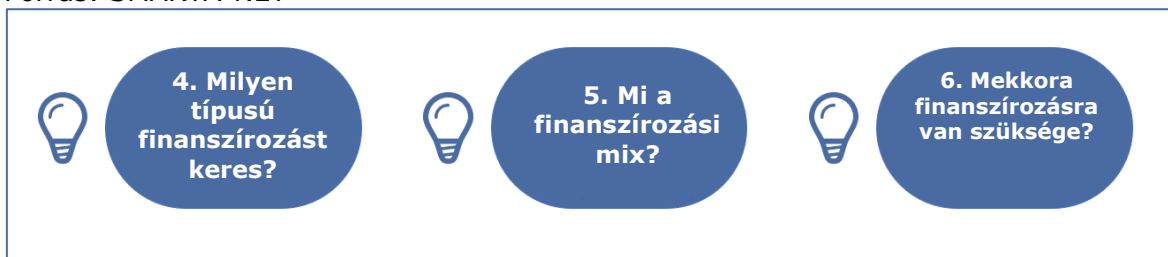


6. FINANSZÍROZÁSI IGÉNYEK ÉS TERVEK FELMÉRÉSE

A finanszírozási követelmények alapos ismerete elengedhetetlen a projekt pénzügyi életképességének és fenntarthatóságának biztosításához. Ez magában foglalja a szükséges finanszírozás típusának meghatározását, a tőkebefektetések (Capex) és a működési költségek (Opex) hatásának felmérését, valamint a megfelelő finanszírozási mix meghatározását a köz- és magánforrások egyensúlyának biztosítása érdekében. A szükséges finanszírozás mértékének meghatározása segít összehangolni a projekt ambícióit a reális finanszírozási lehetőségekkel, biztosítva a testreszabott és megvalósítható finanszírozási tervet. Amint már említettük, a projekt javaslattevőknek lehetnek korábbi tapasztalataik más területeken. Ez a szakasz betekintést nyújt a vidéki mobilitásra jellemző szempontokba.

Ábra 16 A projekt kulcselemeinek meghatározása – 4-6. lépés

Forrás: SMARTA-NET



4. lépés: Milyen típusú finanszírozást keres?

A vidéki megosztott mobilitási megoldások tervezésekor az önkormányzatoknak a különböző projektfázisok során kihívást jelent az igények előrejelzése és a megfelelő finanszírozás biztosítása. Az Útmutató ezen lépése a vidéki megosztott közlekedési szolgáltatások finanszírozásának fő szempontjait vázolja fel. Célja, hogy segítsen a helyi hatóságoknak eligazodni a különböző finanszírozási igények között a koncepció kialakításától a hosszú távú üzemeltetésig. Az egyes szakaszok – koncepciófejlesztés, tervezés és folyamatos működés – eltérő pénzügyi igényeinek megértése biztosítja, hogy az önkormányzatok hatékonyan tudják felhasználni erőforrásaikat.

A finanszírozás releváns típusait a 17. ábra mutatja be röviden.

Ábra 17 Finanszírozási típusok vidéki mobilitási megoldásokhoz

Forrás: SMARTA-NET

Projekt előtti	Eszközök	Működés
<ul style="list-style-type: none"> • A javaslattevők saját forrásai • Támogatások • Közösségi és egyéb nem pénzbeli hozzájárulások -pl. felmérésekhez/adatgyűjtéshez, közösségi konzultációhoz, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Tőke - hosszú távú, pl. infrastruktúra, ... • Tőke - középtávú, pl. járművek, informatikai rendszerek, ... • Béretli finanszírozás, pl. járművek • Szolgáltatásért fizetett díj, pl. ITS-szolgáltatásként, ... • Nem pénzbeli, pl. meglévő eszközökhöz való hozzáférés névleges/ingyenes díj ellenében 	<ul style="list-style-type: none"> • Működési - indulás előtti és induló finanszírozás • Működési - forgótőke • Működési - a szolgáltatások folyamatos pénzügyi támogatása (támogatás, szubvenció, szubvenció, ...) • Működési - nem pénzbeli hozzájárulás ,pl. önkéntesek bevonása, erőforrás-hozzájárulás, ..). • Rendszerbevételek - bevételek és felhasználói díjak

A 18. ábra áttekintést nyújt a finanszírozási igényekről a különböző szakaszokban, részletezve az egyes szakaszok időtartamát, célját és a szükséges finanszírozás típusát. Kiemeli, hogyan strukturálhatják az önkormányzatok a finanszírozásukat a kezdeti megvalósíthatósági tanulmányoktól és beruházási kiadásoktól a működési költségekig és a szolgáltatás hosszú távú fenntarthatóságáig.

A vidéki megosztott közlekedési megoldások pénzügyi igényei a különböző szakaszokban – koncepció, tervezés és működtetés – alakulnak ki, és mindegyik az előző szakaszra épül. Kezdetben, a koncepció fázisában a költségek a megvalósíthatósági tanulmányokra összpontosítanak, hogy felmérjék a szolgáltatás életképességét. Emellett előzetesen felmérik a forrásokhoz való hozzáférés lehetőségét is, biztosítva a szükséges "valóságteszteket". Ezek a költségek közvetlenül befolyásolják a tervezési szakaszt, ahol a részletes szolgáltatástervezés és a beruházási kiadások, például a járművek és az informatikai infrastruktúra beszerzése történik. A hatékony tervezés biztosítja, hogy az ebben a szakaszban megvalósuló beruházások összhangban legyenek az elképzelt működési modellel.

Ahogy a projekt a működési szakaszba lép, olyan folyamatos költségek merülnek fel, mint a gépjárművezetők bérei, az üzemanyag, a karbantartás és a monitoring. Ennek a szakasznak a sikere nagymértékben függ attól, hogy az erőforrásokat mennyire jól kezelték a korábbi szakaszokban. Például a hatékony járművekbe vagy digitális infrastruktúrába történő beruházások csökkenthetik a hosszú távú működési költségeket, javítva a szolgáltatás pénzügyi fenntarthatóságát. Így minden szakasz összefügg, a koncepció és a tervezési szakaszban hozott döntések közvetlenül befolyásolják a működési szakasz hatékonyságát és pénzügyi irányítását. Lényeges, hogy minden döntés reális értékeléseken alapuljon.

Ábra 18 A finanszírozási igények áttekintése a projekt különböző szakaszaiban

Forrás: SMARTA-NET

	KONCEPCIÓ	TERVEZÉS	MŰKÖDTETÉS	Monitoring
Időtartam	H1-H6	H6-H18	M18-M36	
Finanszírozás típusa/célja	Megvalósíthatóság	Szolgáltatás tervezése	Indítás	Működési költségek
Finanszírozás	Tervezés	Beruházási költségek	Kísérleti	Hosszú távú működtetés
		Beállítási fázis	Monitoring és értékelés	

Ábra 19 Sprottenflotte kerékpármegosztó rendszer Kiel régióban, Németországban

Gyakorlati példa: Sprottenflotte kerékpármegosztó rendszer Kiel térségében, Németországban

A SprottenFlotte KielRegion kerékpármegosztó rendszere. Mintegy 1200 kerékpár kölcsönözhető és adható le körülbelül 200 állomáson Kiel városában, Rendsburg-Eckernförde és Plön körzetekben, valamint a Schlei régióban. Ezek között található néhány pedelec rendszerű kerékpár, teherkerékpár és elektromos teherkerékpár is. A kerékpárok ingyenesen vagy nagyon kedvező áron bérelhetők.

- Finanszírozás típusa: 50% szövetségi forrás (Digitális és Közlekedési Minisztérium (BMDV)) + 50% önkormányzati forrás (kb. 350 000 euró).
- Konceptió és tervezés: A KielRegion Mobilitási Mesterterve szolgált stratégiai alapként. Az egyes városok részletes tervezését az érdekeltekkel szoros konzultációban, a felhasználók bevonásával dolgozták ki.
- Kísérleti szakasz: A SprottenFlotte 2019-ben indult pilot fázisban Kielben és a szomszédos településeken. Ebben a fázisban tapasztalatokat és együttműködő partnereket gyűjtöttek, mielőtt a rendszert 2021-ben véglegesen bevezették és kibővítették. A projekt kísérleti jelleggel indult, és finanszírozás és folyamatos együttműködési modellek révén fenntarthatóan folytatódott. A működést a kísérleti szakasz után stabilizálták, és végül más településekre is kiterjesztették.
- CapEx (beruházási költségek): A kezdeti befektetés magában foglalta az állomások, a kerékpárok infrastrukturális költségeit, valamint egy nagyszabású marketingkampányt a rendszer bevezetésére.
- OpEx (folyamatos üzemeltetési költségek): A működési költségek magukban foglalták a kerékpárok lízingszolgáltatásait, a személyzeti költségeket, valamint a kisebb folyamatos marketingintézkedéseket és egy útmutató elkészítésének költségeit.



Készítők: [KielRegion](#)

A projektf finanszírozás kezelésére vonatkozó főbb ajánlások:

- *Átfogó tervezés:* Kezdje alapos megvalósíthatósági tanulmánnyal, hogy a szolgáltatás minden aspektusát, az infrastruktúrától a keresletig, figyelembe vegyék, mielőtt jelentős beruházásokba kezdenének. Ez segít elkerülni a váratlan költségeket később.
- *Szakaszos finanszírozás:* Biztosítson szakaszos finanszírozást az egyes szakaszok költségeinek fedezésére, biztosítva, hogy a források rendelkezésre álljanak, ahogy a projekt a koncepciótól a hosszú távú működésig halad. Ez a megközelítés rugalmasságot is biztosít a kereslet vagy a működési igények előre nem látható változásaihoz való alkalmazkodáshoz.
- *Tőkebefektetések optimalizálása:* Fektessen be bővíthető és költséghatékony technológiákba és infrastruktúrába a jövőbeni működési költségek csökkentése érdekében. Kezdje egyszerű struktúrával, majd lépésről-lépésre bővítse a szolgáltatást és a célfelhasználókat.
- *Monitoring és kiigazítás:* A rendszeres nyomon követés az üzemeltetési fázisban kritikus fontosságú. Az útvonalokról, a szolgáltatás gyakoriságáról és a járművek

hatékonyságáról hozott adatvezérelt döntések segíthetnek a szolgáltatásnyújtás finomításában és a felesleges kiadások csökkentésében.

- *Partnerségek kihasználása:* Működjön együtt helyi vállalkozásokkal, közösségi csoportokkal és kormányzati programokkal a projekt egyes aspektusainak társfinanszírozása érdekében. A partnerségek enyhíthetik a pénzügyi terheket és növelhetik a szolgáltatás helyi támogatását.

5. lépés: Mi a finanszírozási mix?

A hagyományos közlekedési költségvetések országos, regionális és helyi szinten soha nem voltak elegendőek a vidéki mobilitás megfelelő lefedettségének vagy szolgáltatásának biztosítására¹¹. A költségvetések növelésére irányuló törekvés irreális vagy túl optimista lehet, mivel ez jelentős politikai változásokat igényelne, amelyek lassan valósulnak meg, és valószínűtlen, hogy hamarosan bekövetkeznek. A vidéki mobilitás valódi megváltoztatásához elengedhetetlen a finanszírozási források szélesebb körének kiaknázása, a közfinanszírozott, magán és alternatív befektetések kombinálása egy integráltabb megközelítés érdekében.

Táblázat 4 Vegyes finanszírozási források a vidéki mobilitási megoldások számára

Forrás: SMARTA-NET

	Mi	Idővonal	A támogatás típusa			Finanszírozandó költségkategoriók
			C	P	O	
Egyetlen forrás	Az EU, a nemzeti, regionális vagy helyi (önkormányzati) szintről mozgósított közpénzek.	Egyszeri vagy ismétlődő, közfinanszírozott támogatás esetén				Mindegyik, beleértve a fizikai infrastruktúrákat és az IT megoldásokat
Többféle támogatási forrás	Több közfinanszírozott forrást is felhasználnak. Például az EU-s forrásokat a koncepció és a tervezés finanszírozására használják, míg a működési költségeket (OpEx) országos vagy regionális szintű közfinanszírozott támogatások fedezik.	Egyszeri vagy ismétlődő, közfinanszírozott támogatás esetén				Mindegyik, beleértve a fizikai infrastruktúrákat és az IT megoldásokat

¹¹Ezt a SMART Projekt (2018-2020) állapította meg, amely többek között azt vizsgálta, hogy az egyes uniós tagállamokban milyen keretbe illeszkedik a vidéki mobilitás. Lásd a SMART Projekt „Szakpolitikai ajánlások a fenntartható közös mobilitás és tömegközlekedés érdekében az európai vidéki térségekben” (2020) című kiadványát, amely letölthető a következő címen: <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Az egyes tagállamokra vonatkozó jelentések a következő címen érhetők el: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Magánszektorbeli beruházás	A járművek vagy a közterületek felújítására folyósított támogatás.	Egyszeri alkalom				Mindegyik, beleértve a fizikai infrastruktúrákat és az IT megoldásokat
Kereskedelmi szponzorok	Az autóiipari vállalatoktól, technológiai cégektől, energia- és közművállalatoktól stb. mozgósított erőforrások.	Egyszeri befektetés tőkeköltségekre vagy ismétlődő eszközökre				Eszközök (beleértve a járműveket és az IT platformokat)
Egyéb közszférát támogató	Az erőforrásokat más közhasznú szervezetektől (pl. közlekedési hatóságok, regionális fejlesztési ügynökségek, környezetvédelmi ügynökségek stb.) mozgósítják.	Egyszeri vagy ismétlődő, közfinanszírozott támogatás esetén				Mindegyik, beleértve a fizikai infrastruktúrákat és az IT megoldásokat
Önkéntesek közreműködése	Önkéntesek bevonása a szolgáltatás egyes működési aspektusainak lefedésére.	Gyakran				Mobilitási szolgáltatások működtetése (általában)
Felhasználói díjak	Az utasok díjat fizetnek a szolgáltatás használatáért.	Bizonyos gyakorisággal. Az összeg változó				Mobilitási szolgáltatások működtetése

Ábra 20 Finanszírozási források hasznosítása a görögországi Rethymnóban

Gyakorlati tapasztalatok: Finanszírozási források hasznosítása a görögországi Rethymnóban

Görögország első dokkoló nélküli e-kerékpár-megosztási rendszerét Rethymnóban indították el, egy korábban elégtelenül működő rendszert váltva fel. A megosztási rendszer célja a fenntartható közlekedési módok felé történő szemléletváltás elősegítése. volt. A megvalósítás a köz- és magánszektor hatékony együttműködésének köszönhetően valósult meg, az európai finanszírozással **Görög Partnerségi Megállapodás 2014-2020 (ESPA 2014-2020)** keretében, a **„Kréta” Regionális Operatív Program** részeként, az **ERFA** társfinanszírozásával.

Az európai finanszírozás segítette beindítani a kerékpáros kezdeményezést a térségben. Amikor azonban ezek az alapok kimerültek, világossá vált, hogy szolgáltatás folytatása kizárólag a magánüzemeltetőkre támaszkodva nem életképes. Ez a közös e-kerékpár rendszer azonban felszabadította a közös járművekben rejlő lehetőségeket a területen. Az önkormányzat bevonódása és a közösségi mobilitás folyamatos népszerűsítése magán szereplőket vonzott a megosztott mobilitási szolgáltatások piacára, ami új beruházásokat eredményezett ezen a területen.

Például 2019. júliusában magánbefektetés keretében elektromos roller-megosztó rendszert vezettek be Rethymnóban. Később, 2024-ben egy teljesen új kerékpár-megosztó rendszert telepítettek (44 e-bike / 6 dokkolóállomás) egy újabb európai finanszírozás támogatásával, amelyet a Görög Partnerségi Megállapodás 2014-2020 (ESPA 2014-2020) keretében, a „Közlekedési infrastruktúra, környezet és fenntartható fejlődés” Ágazati Operatív Program részeként, a Kohéziós Alap társfinanszírozásával valósítottak meg.¹²



Kép forrása: Rethymno Önkormányzat

Ez az új finanszírozási forrás lehetővé tette a kezdeményezés számára, hogy kihasználja a kerékpározás növekvő potenciálját a régióban, biztosítva annak folyamatos sikerét. Rethymno önkormányzata jelenleg azon dolgozik, hogy a korábbi (dokkoló nélküli) rendszert hogyan lehetne beépíteni az új rendszerbe.

Ez az esettanulmány különösen fontos, mert rámutat arra, hogy a hosszú távú pénzügyi fenntarthatóság érdekében több finanszírozási forrást kell bevonni.

¹² <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

Ábra 21 Vidéki elektromos autómegosztó rendszer fenntartása: A FLUGS modell Kelet-Tirolban

Tanuljunk a gyakorlatból: Flugs eCarsharing

A Flugs¹³ egy állomásalapú elektromos autómegosztó rendszer, amelyet az osztrák Kelet-Tirol régióban működtetnek. A Flugs rendszer fő célja, hogy csökkentse az egyéni és családi autóhasználatot, és alternatív megoldást kínáljon a saját első, második vagy harmadik autó fenntartása helyett.

A szolgáltatást 2015-ben indították el, és a Regionalenergie East Tyrol üzemelteti. Ez a szervezet biztosítja a FLUGS eCarsharing szolgáltatást, és felel a karbantartási munkákért, helyszíni támogatásért, ügyintézésért, számlázásért, értékelésekért,



Képfelirat: Flugs e-car sharing Kelet-Tirolban, Ausztriában - © E. Bachmann

közönségkapcsolatokért, marketingért és egyéb belső feladatokért. Jelenleg a Regionalenergie Osttirol elsősorban kereskedelmi okokból üzemelteti a szolgáltatást (azaz azért, hogy energiaszolgáltatóként jelen legyen a területen), és nem kifejezetten az autómegosztás miatt. A vidéki térségekben alacsony a kereslet, ami megnehezíti egy dedikált autómegosztó szolgáltató bevonását és egy erős üzleti modell kialakítását a magánberuházások számára.

A FLUGS eCarsharing szolgáltatás részben kiszervezett (a foglalási platform és a telemetria külső szolgáltatóhoz tartozik). Az egyetlen támogató a Kelet-Tirol Regionális Igazgatóság (RMO), ami egy a fenntartható mobilitási projektekkal, kezdeményezésekkel és stratégiákkal foglalkozó Regionális Fejlesztési Ügynökség. Az RMO elsősorban a népszerűsítéssel és tájékoztatással foglalkozik. A bevételek csak részben fedezik a flotta fix költségeit.

6. lépés: Mekkora finanszírozásra van szüksége?

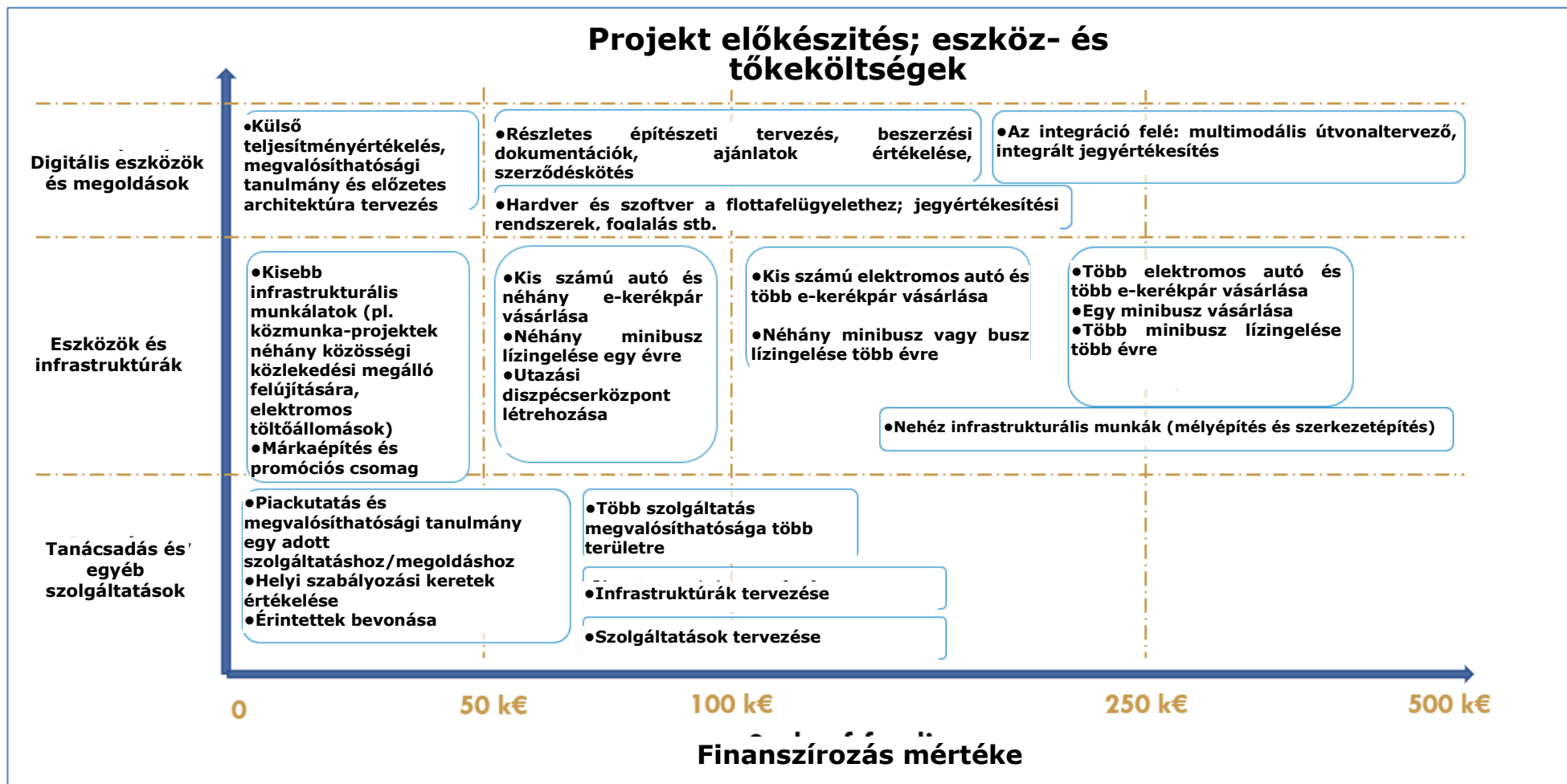
A vidéki mobilitási megoldások stratégiai megközelítést igényelnek a finanszírozás terén, mivel a szükséges beruházás mértéke jelentősen változik a projekt terjedelmétől és jellegétől függően. Ez a fejezet útmutatást nyújt a projekt pénzügyi szükségleteinek becsléséhez és előkészítéséhez, betekintést nyújtva a tipikus költségkategóriákba, referenciaértékekbe és működési szempontokba.

A finanszírozási skála megértéséhez meg kell különböztetni a projektet megelőző beruházásokat, amelyek megalapozzák a kezdeményezést, és a működési költségeket, amelyek biztosítják a folyamatos életképességet. A fejlesztés minden fázisa – a megvalósíthatósági tanulmányoktól a megvalósításig és a napi működésig – különálló pénzügyi követelményekkel jár. A 14. és 15. ábrán bemutatjuk azokat a kulcsfontosságú területeket, ahol finanszírozásra van szükség, valamint a közös tevékenységek és szolgáltatások hozzávetőleges költségvetését. Mindazonáltal a ténylegesen szükséges finanszírozás mértéke számos tényezőtől függ, többek között az eltervezett szolgáltatás típusától, a földrajzi és demográfiai kontextustól, valamint a rendelkezésre álló erőforrásoktól.

¹³<https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>; <https://flugs.moqo.de/>
<https://flugs.moqo.de/cars>

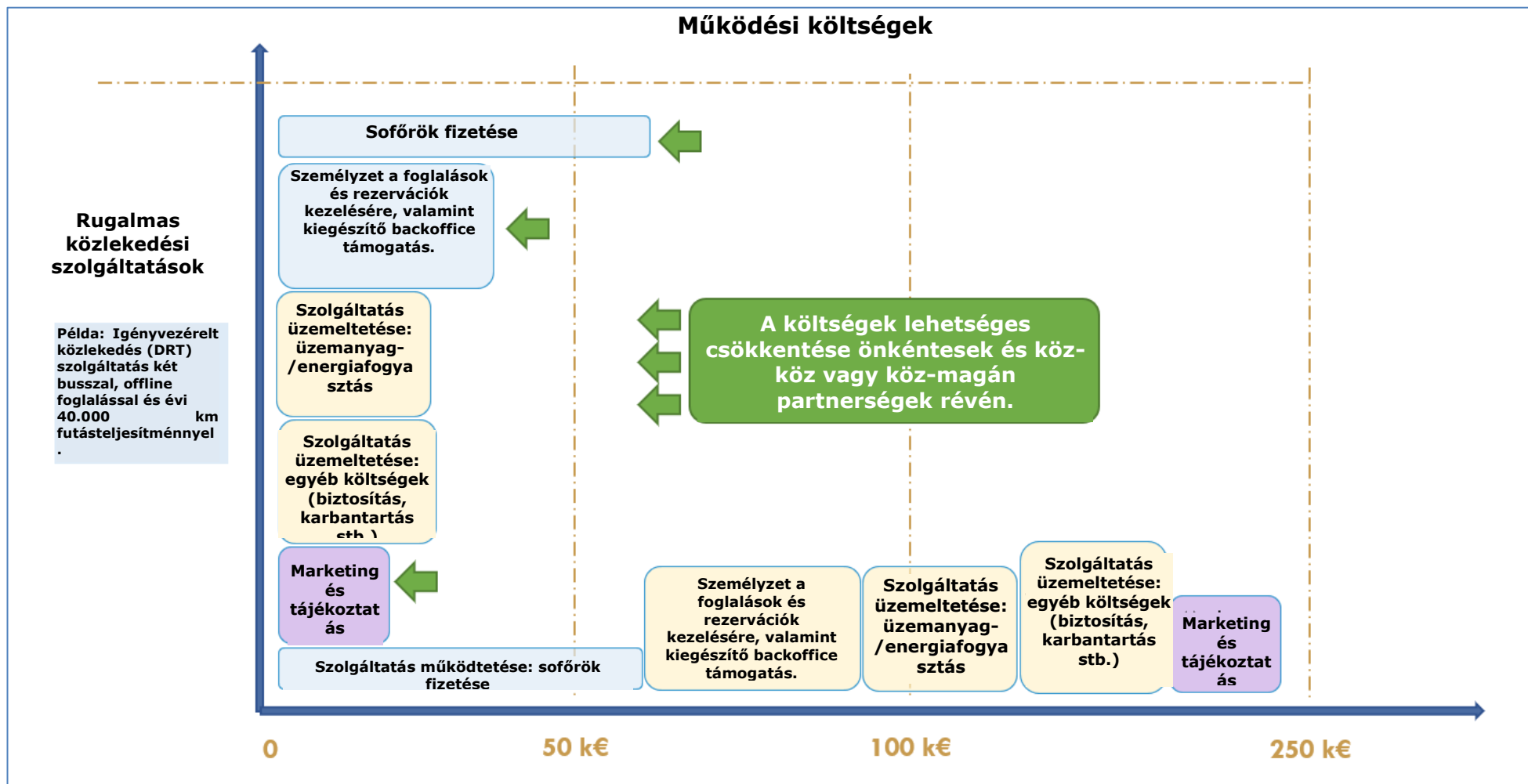
Ábra 22 A projekt előtti és tőke költségekhez szükséges finanszírozás

Forrás: SMARTA-NET



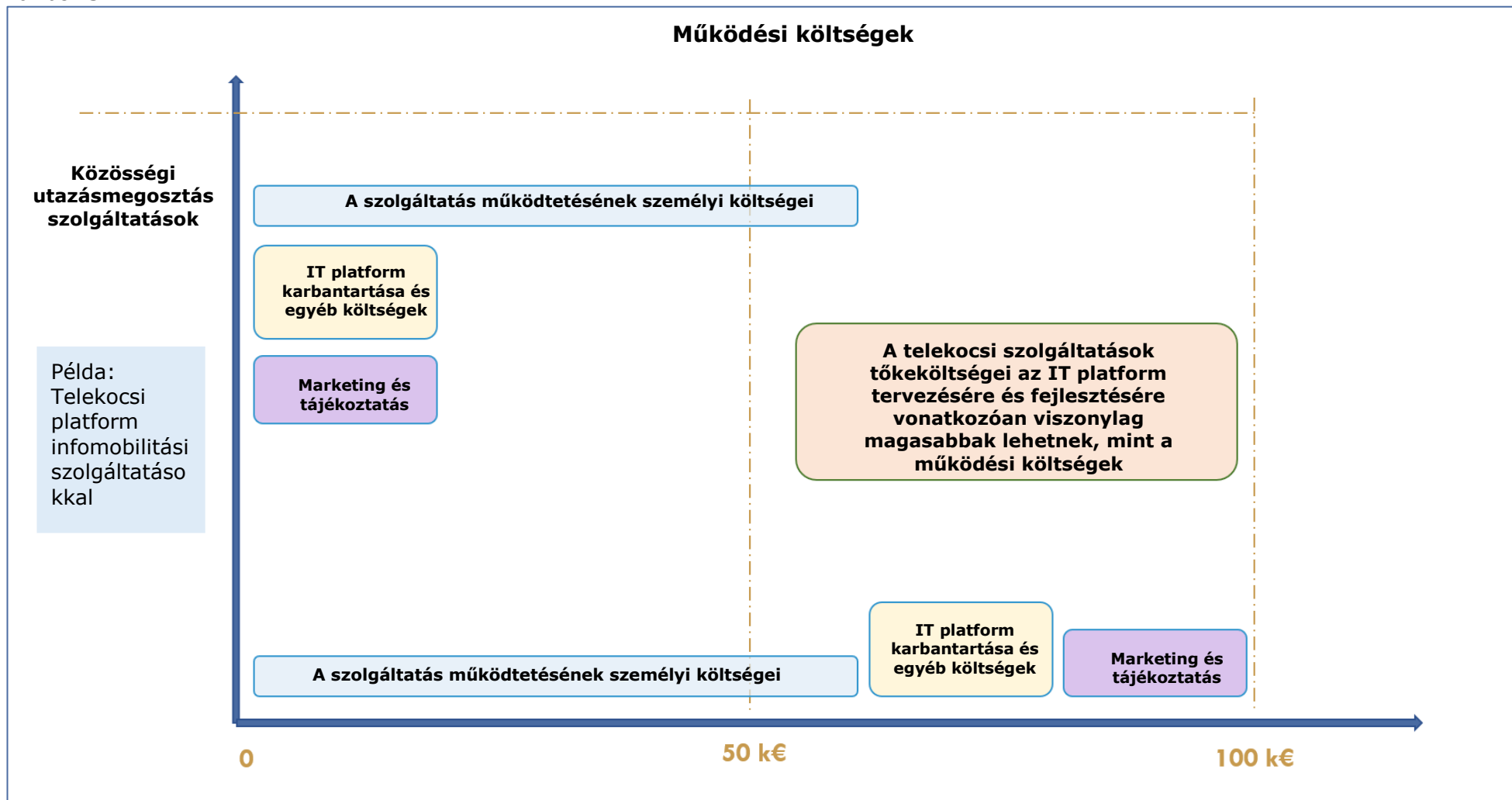
Ábra 23 Finanszírozási igény a rugalmas közlekedési szolgáltatások működési költségeire

Forrás: SMARTA-NET



Ábra 24 Finanszírozási igény a telekocsi szolgáltatások működési költségeire

Forrás: SMARTA-NET

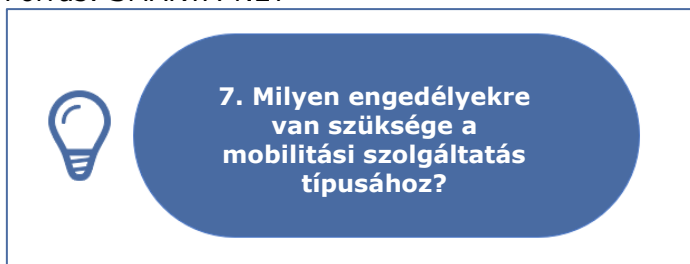


7. ELIGAZODÁS EGY SZIGORÚAN SZABÁLYOZOTT PIACON

A vidéki mobilitási szolgáltatások gyakran egy összetett szabályozási keretrendszerben működnek, amely körültekintő tájékozódást igényelnek. A javasolt szolgáltatások megvalósításához szükséges engedélyek azonosítása kritikus lépés a jogi és működési követelményeknek való megfelelés biztosításában. Ez magában foglalja a helyi, regionális és országos szabályozási környezet megértését a projekt megvalósítási szakaszában felmerülő késedelem vagy akadályok elkerülése érdekében.

Ábra 25 A projekt kulcselemeinek meghatározása – 7. lépés

Forrás: SMARTA-NET



Az európai országok nemzeti keretrendszerei, ahogyan a SMARTA Insight Papers¹⁴ is válaszolja, a helyi önkormányzatokat és hatóságokat (beleértve az önkormányzatokat, megyéket és régiókat) jelölik ki, a mobilitási szolgáltatások megszervezésére.

A mobilitási szolgáltatások szervezését és biztosítását az egyes közösségeknél magasabb szinten egy olyan szervezetnek kell végezni, amely rendelkezik a hosszú távú működtetéshez szükséges erőforrásokkal és stabilitással. A vidéki térségek számára elengedhetetlen a kapcsolódás más településekhez, amit az egyes közösségek ad hoc módon nem tudnak megvalósítani. Míg egy közösség helyben szervezhet autómegosztást, e-kerékpárokat vagy önkéntes fuvarozást helyi célokra, nem tudja biztosítani a teljes közösség számára szükséges mobilitást. Ez magasabb szintű tervezést és szervezést igényel, még akkor is, ha egyes részei helyi szinten valósulnak meg.

A vidéki mobilitási szolgáltatások mindegyik típusához engedélyek, jóváhagyások, biztosítások, kereskedelmi megállapodások és biztonsági tanúsítványok eltérő kombinációja szükséges. Az adott engedélyek a szolgáltatás típusától, mértékétől és a helyi szabályozástól függenek. Az engedélyek betartásával a mobilitási szolgáltatók biztosíthatják, hogy szolgáltatásaik biztonságosak, legálisak és jól integrálódnak más regionális közlekedési szolgáltatásokkal. Az alábbiakban röviden összefoglaljuk a különböző mobilitási szolgáltatásokhoz szükséges főbb engedélyeket.

- **Engedély vagy üzleti működési engedély**

Mielőtt mobilitási szolgáltatásokat kínálna, minden szolgáltatónak be kell szereznie a szükséges engedélyeket vagy üzleti engedélyeket a helyi, regionális vagy országos hatóságoktól. Ezek az engedélyek biztosítják, hogy a szolgáltatás megfeleljen a helyi közlekedési törvényeknek és szabályozásoknak. A konkrét engedély a szolgáltatás típusától függően változhat:

- Igényvezérelt közlekedés (DRT): A tömegközlekedési szolgáltatóként való működéshez engedélyre van szükség, amelyet gyakran a közlekedési hatóságok szabályoznak.
- Autómegosztás és kerékpármegosztás: Biztosítani kell a jármű- és kerékpárkölcsonzésre vonatkozó engedélyeket, különösen azokon a

¹⁴További részletekért lásd: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

területeken/országokban, ahol a közlekedéstervezés szigorúan szabályozott.

- Telekocsi és közösségi taxi: Egyes országokban speciális engedély szükséges a telekocsizás vagy csoportos közlekedés működtetéséhez, valamint engedély a közlekedési hatóságoktól, ha a szolgáltatás meglévő közlekedési szolgáltatásokkal együttműködve működik.

- **Jármű- és sofőr biztosítás**

Minden mobilitási szolgáltatáshoz átfogó járműbiztosítás szükséges, amely a járművet és utasait is egyaránt fedezi. Például:

- Autómegosztás: Olyan biztosítás szükséges, amely fedezi a közös használatú járművet károk, balesetek, lopás, valamint a vezető és az utasok felelőssége ellen.
- Kerékpármegosztás: A biztosítások fedezhetik a felelősséget balesetek esetén, különösen a nagy forgalmú területeken vagy vidéki utakon.
- Közöségi taxi és DRT szolgáltatások: Kötelező a taxi vagy DRT szolgáltatás üzemeltetésével járó összes kockázatot lefedő kereskedelmi biztosítás, beleértve a hivatásos sofőrök biztosítását is.

Fontos, hogy a járművezetők, különösen az igényvezérelt közlekedés (DRT)- vagy közöségi taxiszolgáltatások esetében, rendelkezzenek olyan engedélyekkel is, amelyek akár további hatósági ellenőrzést vagy jóváhagyást igényelhetnek.

- **Kereskedelmi megállapodások**

Az infrastruktúrától függő szolgáltatások, például a kerékpármegosztás vagy az igényvezérelt közlekedési (DRT) szolgáltatások esetében szükség lehet a helyi hatóságokkal vagy magánüzemeltetőkkel kötött kereskedelmi megállapodásokra. Ezek a megállapodások a következőket foglalhatják magukban: i) Közinfrastruktúra használata: megállapodások a helyi hatóságokkal parkolóhelyek, úthasználat és kerékpártárolók használatára vonatkozóan; ii) Partnerségek tömegközlekedési szolgáltatókkal: a DRT és a közös taxi szolgáltatások esetében gyakran megállapodások szükségesek a regionális közlekedési hatóságokkal az integrált jegyértékesítésre vagy a kiegészítő szolgáltatásokra vonatkozóan; iii) Magánszektorral való együttműködés: az autómegosztó vállalatoknak megállapodásokra lehet szükségük járműlízing cégekkel vagy karbantartó szolgáltatókkal a flottájuk működőképességének biztosítása érdekében.

- **Biztonsági tanúsítványok és szabványok betartása**

Minden szolgáltatástípusnak szigorú biztonsági előírásoknak kell megfelelnie, különösen a személyszállítás esetében. A biztonsággal kapcsolatos főbb engedélyek és tanúsítványok a következők:

- Vezetői biztonsági szabványok: A DRT- vagy közöségi taxiszolgáltatásokat üzemeltető járművezetőknek meg kell felelniük bizonyos képesítéseknek, beleértve a háttérellenőrzést, a járművezetők biztonsági képzését és a közúti közlekedésbiztonsági törvények betartását.
- Járműbiztonsági tanúsítvány: A járműveknek rendszeres biztonsági ellenőrzéseken kell átesniük annak érdekében, hogy megfeleljenek a szükséges üzemeltetési szabványoknak. Ez magában foglalja a járművek karbantartási ellenőrzését, különösen a DRT és a közös taxi szolgáltatások esetében, ahol a közúti alkalmasság kritikus fontosságú.
- Kerékpár és elektromos kerékpár biztonsága: A kerékpármegosztási rendszerek esetében elengedhetetlen, hogy a kerékpárok olyan biztonsági funkciókkal legyenek felszerelvek, mint a lámpák, zárok és a rendszeres karbantartási ellenőrzések.

A régiótól függően a mobilitási szolgáltatóknak meg kell felelniük a kibocsátás csökkentésére irányuló környezetvédelmi előírásoknak. Ez azonban a városi mobilitás szempontjából releváns, a vidéki területeken nem. Például egyes

városokban alacsony kibocsátású vagy nulla kibocsátású járművek használata szükséges az autómegosztó szolgáltatásokhoz. Ez magában foglalhatja az elektromos járművek használatára vonatkozó támogatásokat vagy ösztönzőket is.

Mindenekelőtt a felelősségi kérdéseket is figyelembe kell vennünk. A közösségek és a nem kormányzati szervezetek személyesen is felelősségre vonhatók, ha a dolgok rosszul mennek, vagy baleset történik, stb. Jobban védve vannak, ha olyan intézménnyel vagy kereskedelmi szervezettel tudnak együttműködni, amely jobban tudja kezelni a felelősséget.

Ábra 26 Igényvezérelt közlekedés Médio Tejóban, Portugáliában

Tanuljunk a gyakorlatból: Igényvezérelt közlekedés a portugáliai Médio Tejo régióban

A Médio Tejo régió egy NUTS3 alkörzet Közép-Portugáliában, a Centro NUTS2 régió része. Hat kisvárost foglal magában: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento és Fátima, mindegyik 20 000 és 45 000 közötti lakossal. A régió igény szerinti rugalmas közlekedési szolgáltatásait a megyei hatóság, a 'CIM Médio Tejo' támogatja, amely egy helyi önkormányzatok és hatóságok szövetsége, és szerződéses taxik és kisbuszok flottájával irányítja a tömegközlekedést.

Fókuszban a szabályozási keretrendszer

A portugál nemzeti törvény (RJSPTP) szerint a DRT-szolgáltatások bevezetéséért és koordinációjáért felelős szervek a közlekedési hatóságok (önkormányzatok vagy megyei tanácsok). A közlekedési hatóságok saját eszközeikkel, nevezetesen önkormányzati vagy megyei szolgáltatásokon keresztül, vagy a helyi üzleti szervezetekkel (szállítási vállalkozókkal vagy taxival) kötött szerződések útján végezhetik a DRT-szolgáltatásokat, a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően.

- Azok az üzemeltetők, akik a személyszállítási engedélyükön felül DRT szolgáltatásokat is kívánnak nyújtani, kötelesek erről értesíteni a Mobilitási és Közlekedési Intézetet (IMT, I.P.), amely a tömegközlekedési műveletek felügyeletéért felelős országos hatóság. Ez egy egyszerű előzetes bejelentéssel történik az IMT, I.P. felé, amelyet a törvény által biztosított bármely módon meg lehet tenni, nevezetesen e-mailben az IMT, I.P. weboldalán feltüntetett címre.
- Amennyiben a szolgáltatást magánfuvarozó vagy taxivállalat végzi, pénzügyi és gazdasági megvalósíthatósági tanulmányt kell készíteni az állami kompenzáció szükségességének felmérésére. A közbeszerzési eljárás megkezdése előtt a műszaki és adminisztratív előírásokat a gazdasági és pénzügyi felügyeletért felelős országos közlekedési hatóság (AMT) felügyeli.
- Ha a szerződés értéke meghalad egy bizonyos összeget, a Számvevőszék (Tribunal de Contas) véleményét ki kell kikérni.



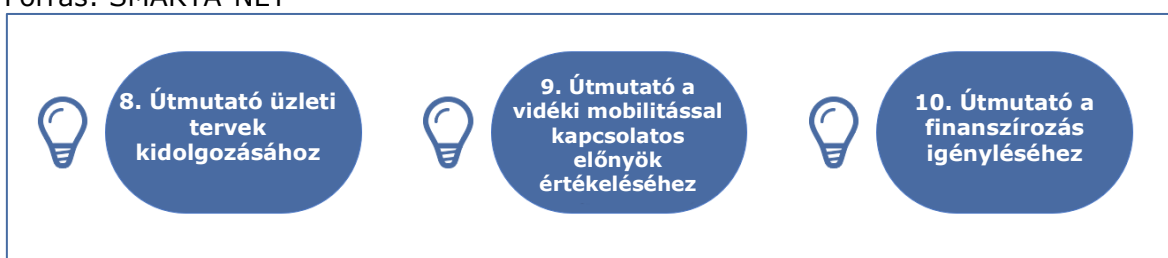
Forras: <https://megiotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

Az új közforgalmú személyszállítási szolgáltatások, beleértve az előre meghatározott vonalakon közlekedő igényvezérelt közlekedést (DRT), szintén kötelező regisztráció alá esnek egy országos hatókörű információs rendszerben, amelyet a Mobilitási és Közlekedési Intézetet (IMT, I.P.) kezel.

8. HANGOT ADNI A JAVASLATOKNAK

Egy jól átgondolt projekt vonzó finanszírozási javaslattá alakítása stratégiai előkészítést és bemutatást igényel. Egy alapos üzleti terv kidolgozása bemutatja a projekt gazdasági és működési megvalósíthatóságát. Az előnyök számszerűsítése kiemeli a projekt szélesebb körű hasznát a különböző érdekelt felek számára, például a kibocsátáscsökkentést, a hozzáférhetőség növekedését vagy a gazdasági fejlődést és a vidéki térségek fejlesztését. A finanszírozás hatékony igénylésére vonatkozó útmutatás az utolsó lépés egy meggyőző javaslat benyújtásához, amely a finanszírozók számára vonzó, és növeli a támogatás elnyerésének valószínűségét.

Ábra 27 A projekt kulcsfontosságú elemeinek meghatározása – 8-10. lépés
 Forrás: SMARTA-NET



8. lépés: Útmutató üzleti tervek kidolgozásához

Az üzleti terv egy hivatalos írásos dokumentum, amely tartalmazza a vállalkozás céljait, a célok elérésének módszereit és a célok elérésének időkeretét. Leírja továbbá a vállalkozás jellegét, a szervezetre vonatkozó háttérinformációkat, a szervezet pénzügyi előrejelzéseit és azokat a stratégiákat, amelyeket a kitűzött célok elérése érdekében alkalmazni kíván. Összességében ez a dokumentum egy (úti)tervként szolgál, amely iránymutatást mutat a vállalkozásnak¹⁵.

Ennek a lépésnek nem célja, hogy átfogó útmutatást nyújtson egy ilyen sokrétű kérdésben. Inkább összefoglalja a legfontosabb szempontokat, amelyeket figyelembe kell venni az üzleti tervek kidolgozásánál, a témával kapcsolatos ismeretek elmélyítéséhez, valamint bemutatja a releváns információforrásokat és más európai tapasztalatokból merít ihletet.

A megosztott közlekedési megoldások üzleti tervének és modelljének meghatározása vidéki területen összetett folyamat, amely több tényezőt is magában foglal. A legfontosabb szempontok közé tartozik a kínált szolgáltatás típusa, a célpiac konkrét mobilitási igényei és a szolgáltatás működési struktúrája. Ezenkívül a szervezeti kérdések és a jogi és szabályozási keretek betartása elengedhetetlen a megoldás életképességének és fenntarthatóságának biztosításához. Ezen elemek mindegyikét gondosan kell kezelni ahhoz, hogy hatékony és működőképes vidéki mobilitási szolgáltatás jöjjön létre.

A legtöbb esetben nincs nyereséges üzleti modell a vidéki megosztott közlekedési megoldásokra. Ez nagyrészt a megosztott mobilitási vállalkozás működtetése során az üzemeltetők előtt álló kihívásoknak tudható be, elsősorban a kis vagy nem létező haszonkulcsoknak – nehéz elegendő bevételt szerezni a szolgáltatásokból. Vidéki

¹⁵ Üzleti terv meghatározása - Vállalkozó kisvállalkozói enciklopédia, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

területeken az alacsony népsűrűség miatt a felhasználói bevételek nem elegendőek a működési költségek fedezésére. Ennek eredményeként a kereskedelmi-cél nélküli helyi szövetkezetek gyakoribbak, és az állami hatóságok, például az önkormányzatok, a közlekedési hatóságok és az állami szektor szereplői jobb helyzetben vannak a megosztott mobilitási szolgáltatások elindításához vagy szervezéséhez.

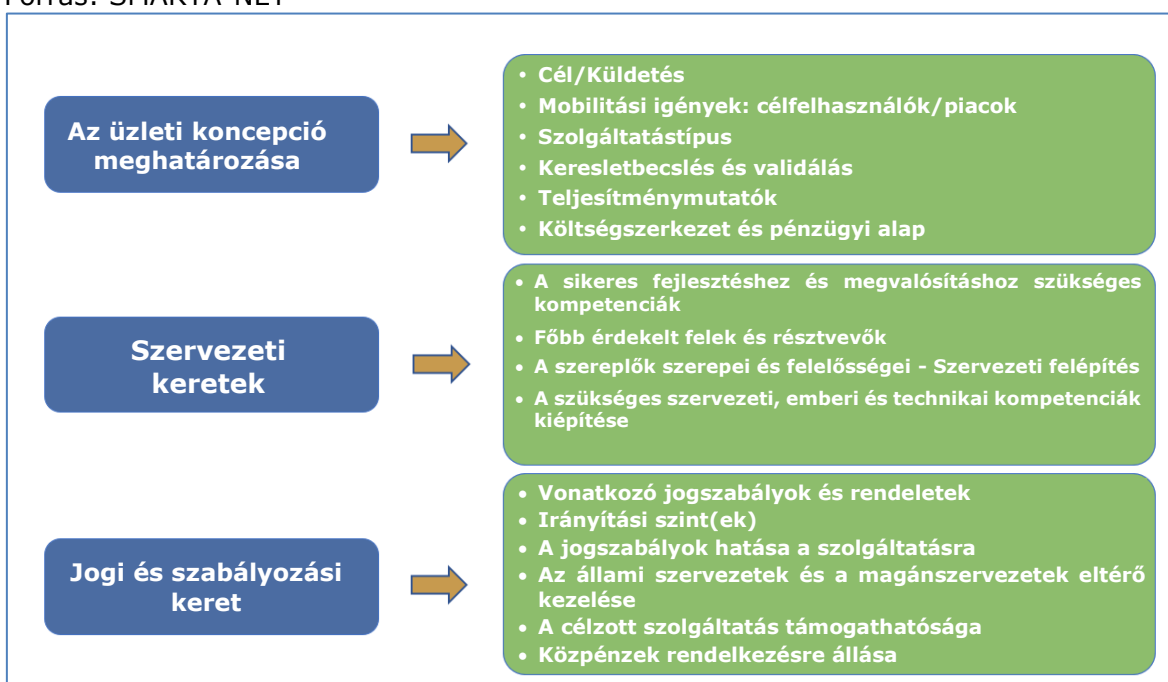
Fontos megjegyezni, hogy a szolgáltatás nem nyereséges, ha minden költséget figyelembe veszünk. Azonban egyes elemek nyereségesek lehetnek azok számára, akik egy adott szolgáltatást vagy infrastruktúrát biztosítanak. Például egy informatikai rendszer szolgáltatója vagy a járműveket karbantartó cég a kereskedelmi árat kaphatja meg.

Így egyazon projekten belül több üzleti eset is előfordulhat. Valakinek el kell készítenie az átfogó üzleti tervet, és meg kell indokolnia a támogató finanszírozást, amelyhez szükség lehet egy társadalmi-gazdasági üzleti tervre. Másoknak, például a közlekedési szolgáltatóknak, az ITS-szolgáltatóknak stb. nyereségorientált üzleti tervet kell készíteniük, vagy belsőleg meggyőző érveket kell felhozniuk a veszteséges/nyereség nélküli részvétel elfogadására a jövőbeni megtérülés reményében.

A vidéki mobilitási szolgáltatás üzleti modelljének tervezésekor a folyamat három fő feladatra osztható: (i) Az üzleti koncepció meghatározása, (ii) A szervezeti struktúra értékelése, és (iii) A jogi és szabályozási keretek áttekintése. Ezen feladatok mindegyike egy sor lépést foglal magában, amelyeket a megoldás megvalósítása előtt el kell végezni. Először azonosítsa azokat a konkrét mobilitási igényeket, amelyeket meg kíván oldani, és értékelje, hogy a meglévő közlekedési szolgáltatások mennyire felelnek meg ezeknek. Ezen elemzés alapján válassza ki a legmegfelelőbb szolgáltatási modellt, becsülje meg a keresletet piackutatás vagy korábbi felmérések segítségével, és készítsen egy kezdeti költségstruktúrát és pénzügyi tervet. Ezután vonja be az érintett érdekelt feleket, rendeljen hozzájuk szerepeket és felelősségi köröket, és vázolja fel a szervezeti keretet. Ezzel egyidejűleg tekintse át a szabályozási és jogszabályi követelményeket, ellenőrizze a támogatásokhoz való jogosultságot, és vizsgálja meg a közfinanszírozási lehetőségeket.

Ábra 28 Feladatok a vidéki mobilitási szolgáltatás üzleti tervének elkészítéséhez

Forrás: SMARTA-NET



Tanuljunk a gyakorlatból: A CONNECT Projekt

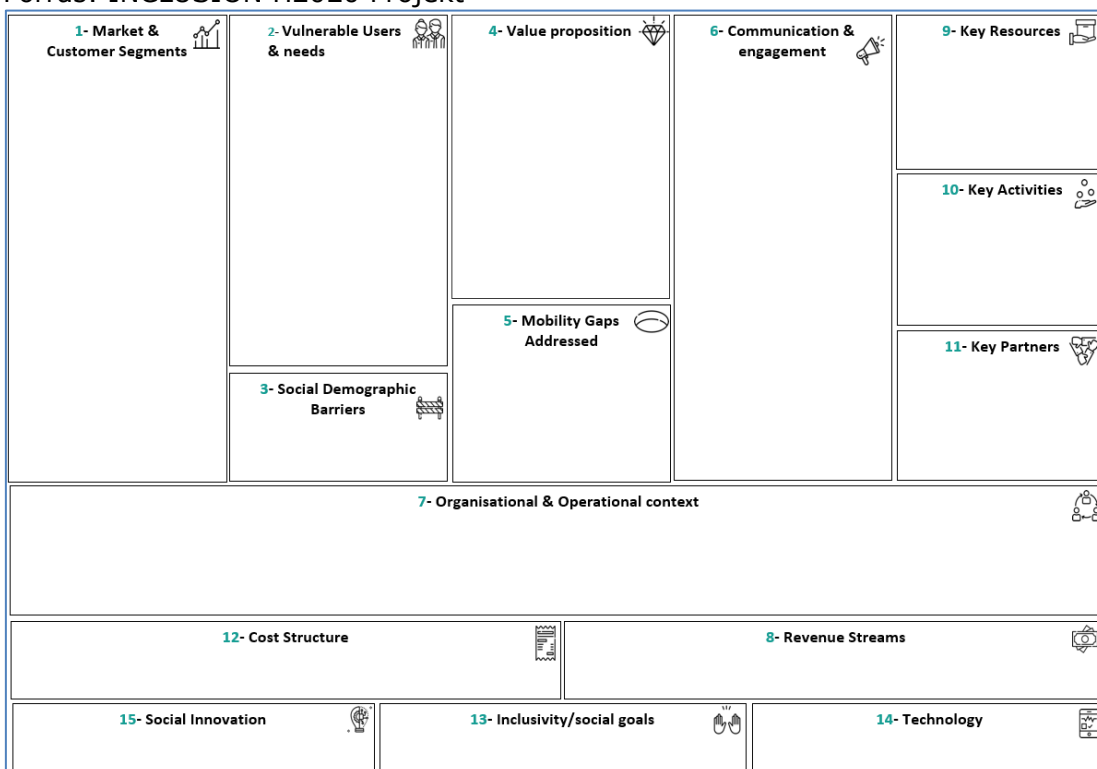
A CONNECT projekt az Európai Bizottság 6. keretprogramja finanszírozásával, a DG-RESEARCH támogatásával valósult meg. A fő célja a rugalmas közlekedéssel (beleértve az igényvezérelt közlekedést is) kapcsolatos ismeretek és tapasztalatok összegyűjtése volt, hogy azonosítsa a bevált gyakorlatokat és továbbfejlessze az üzleti fejlesztés módszereit. A CONNECT konzorcium elsősorban iparági szakértőkből állt. Nem rendelkezett demonstrációs helyszínnel, hanem számos esettanulmányra és iparági felmérésre támaszkodott. A projekt két konkrét jelentést készített, amelyek kiemelik a rugalmas közlekedési szolgáltatások, valamint az igényvezérelt közlekedési (DRT) és a telekocsi-szolgáltatások üzleti terveinek kidolgozására adnak főbb ajánlásokat:

- D10: Innovatív megoldások és tesztesetek az üzletfejlesztés terén¹⁶: igényvezérelt közlekedési (DRT) rendszer esettanulmányának (10 európai és 9 amerikai) eredményeit mutatja be. Elemzi az üzleti modelleket, a szervezeti kereteket, valamint a szabályozási és jogi környezetet, kiemelve a főbb korlátokat.
- D14: Üzletfejlesztési ajánlások: a CONNECT projekt keretében szerzett ismeretek és a workshopokon keresztül nyert külső perspektívák alapján szintetizálja a főbb kérdéseket az üzleti modell, a szervezeti szempontok, valamint a jogi és szabályozási keretek terén. Áttekintést nyújt az iparági helyzetről Európa-szerte (a D10 esettanulmányok és egy kiegészítő felmérés alapján), majd összegzi az igényvezérelt közlekedési (DRT) szolgáltatások üzleti fejlesztésének legfontosabb szempontjait.

A fent említett szempontok egyszerűsítése érdekében érdemes lehet egy közös alkotási folyamatot indítani a helyi érdekelt felekkel (beleértve az önkormányzati képviselőket, közösségi csoportokat, közlekedési szolgáltatókat stb.) egy speciális Canvas modell kitöltésével, amelynek egy példája alább látható.

Ábra 29 Canvas modell a vidéki mobilitási megoldásokhoz.

Forrás: INCLUSION H2020 Projekt¹⁷



¹⁶ Ezek a CONNECT jelentések a következő címen érhetők el: <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

¹⁷ https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

A vidéki megosztott mobilitási megoldások üzleti terveinek kidolgozására vonatkozó főbb ajánlások az alábbiakban kerülnek összefoglalásra.

- *Értékteremtés:* A vidéki mobilitási megoldások üzleti modelljeinek a különböző érdekelt felek számára többféle érték – mind pénzügyi, mind nem pénzügyi (pl. társadalmi érték) – teremtésére kell összpontosítaniuk. Ezek az érdekelt felek lehetnek finanszírozó hatóságok, közigazgatási szervek, mobilitási szolgáltatók, helyi vállalkozások és lakosság. A költségek és bevételek pusztán pénzügyi összehasonlítása helyett kulcsfontosságú felismerni az ilyen szolgáltatások által nyújtott szélesebb körű társadalmi és közösségi előnyöket.
- *Több szereplő bevonása:* A hatékony üzleti modelleknek a mobilitási érdekelt felek teljes ökoszisztémáját figyelembe kell venniük, ahelyett, hogy egyetlen szolgáltatásra vagy termékre összpontosítanak. A vidéki területeken való hozzáférhetőség biztosítása érdekében fontos felmérni mind az előnyöket, mind a kihívásokat minden érintett szereplő szempontjából. Ez magában foglalhatja több szolgáltatás vagy megoldás összekapcsolását egy átfogó üzleti modell létrehozása érdekében, amely megfelel a közösség sokrétű igényeinek.
- *Nonprofit szervezetek bevonása:* Bár ellentmondásosnak tűnhet, a nonprofit szervezetek kulcsszereplőként való bevonása a vidéki mobilitási üzleti modellekbe előnyös lehet. A közpénzek gyakran elengedhetetlenek az ilyen szolgáltatások támogatásához a vidéki területeken, ahol alacsony a kereslet. Az üzleti modelleknek figyelembe kell venniük a közpénzek átcsoportosítását, és a szabályozási korlátokon belüli rugalmasságra kell törekedniük a működés fenntartása érdekében.
- *Hosszú távú fenntarthatóság:* A vidéki mobilitási szolgáltatások hosszú távú fenntarthatóságának biztosítása érdekében az üzleti modelleknek ösztönözniük kell a társadalmi vállalkozók bevonását. Ezen szereplők szolgáltatásnyújtásba történő integrálása – ahol a nemzeti szabályozás ezt lehetővé teszi – növelheti ezen szolgáltatások életképességét. Ha szükséges, a szabályozási módosítások előmozdítása további támogatást nyújthat az üzleti modell fenntarthatóságának megerősítéséhez.

9. lépés: Hogyan értékeljük a vidéki mobilitással kapcsolatos előnyöket

A vidéki térségek aktív gazdaságok, amelyek széles körű mezőgazdasági, ipari, kitermelő és szabadidős vállalkozásokat foglalnak magukban, amelyek összefonódnak a helyi természeti erőforrásokkal és az adott terület vállalkozói hagyományaival.

A vidéki mobilitás „segítő” vagy „multiplikátor” tényezőként is felfogható, amely lehetővé teszi vagy javítja az eredményeket, és hozzáadott értéket biztosít más beruházások számára¹⁸. Valójában sok esetben a mobilitási szolgáltatás értéknövelő összetevője más gazdasági, társadalmi, turisztikai vagy környezetvédelmi projekteknek és politikáknak.

A vidéki mobilitást támogató finanszírozási intézkedések közlekedéssel kapcsolatos eredményei többek között:

- A megtett járműkilométerek (VKT) csökkentése,
- Az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás csökkentése,

¹⁸ Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Fenntartható közösségi mobilitási és tömegközlekedési szakpolitikai ajánlások az európai vidéki területeken", SMARTA Projekt kiadvány.

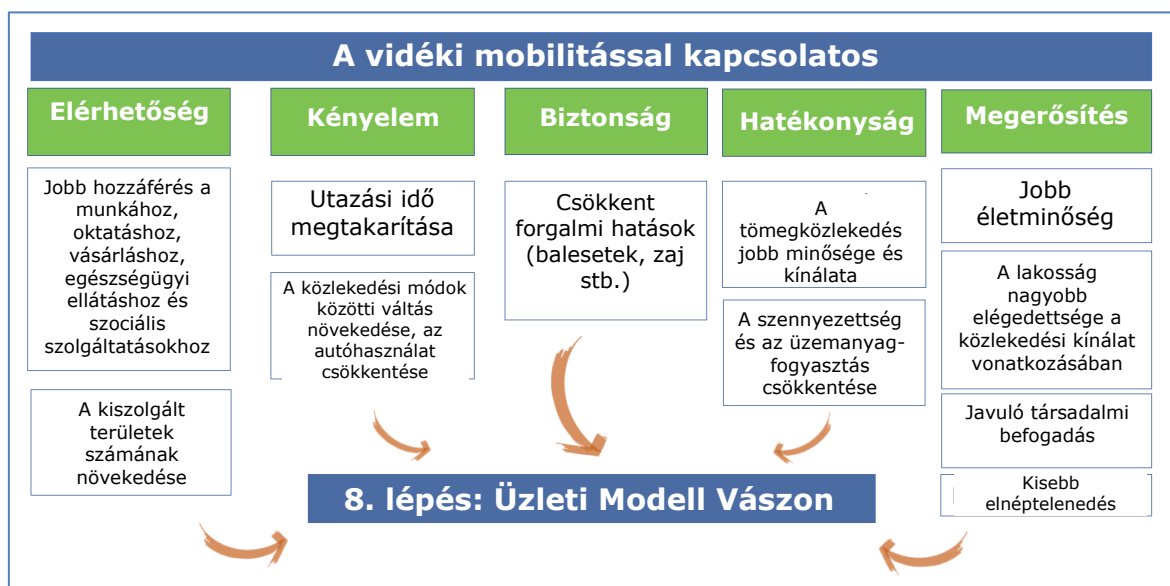
- Kevésbé forgalmas utak, kevesebb szennyezés, kevesebb zaj, kevesebb baleset,
- Biztonságosabb helyi utak a gyalogosok és a kerékpárosok számára,
- Kisebb infrastruktúra-fejlesztési kiadás,
- A vállalkozások és szolgáltatások ügyfélkörének fenntartása vagy növelése.

A vidéki mobilitási szolgáltatásokat elsősorban a társadalmi előnyök biztosítására alkalmazzák olyan területeken, amelyek társadalmi kirekesztettség vagy esélyegyenlőtlenség veszélyének vannak kitéve. A szolgáltatásokat azonban gyakran magas költségstruktúrájuk miatt kritizálják, még akkor is, ha teljesítik társadalmi küldetésüket.

A vidéki területek közlekedési szolgáltatásainak javításához kapcsolódó előnyök egy részét az alábbiakban soroljuk fel, és specifikus kategóriák szerint (hozzáférhetőség, kényelem stb.) osztályozzuk. Fontos megérteni, hogy ezek az előnyök hogyan befolyásolhatják a mobilitási megoldások elfogadását vagy fejlesztését.

Ábra 30 A vidéki mobilitással kapcsolatos társadalmi előnyök

Forrás: SMARTA-NET



Ábra 31 "Zöld Vasutak" Valmierában, Lettországban

Tanuljunk a gyakorlatból: "Zöld Vasutak" a lettországi Valmierában

A lettországi Valmierában a "Zöld Vasutak" kezdeményezés a használaton kívüli vasútvonalakat 32 km hosszú túra- és kerékpárúthálózatává alakítja a Vidzeme régióban. Ez a projekt egy nagyobb, a helyi mobilitás javítását és a fenntartható turizmus előmozdítását célzó Dél-Észtrországot és Lettországot átszelő 750 km-es erőfeszítés része. A főbb tevékenységei közé tartozik az akadályok eltávolítása, fahidak építése és pihenőpadokkal ellátott rekreációs területek létrehozása. A "Zöld Vasutak" projekt egy együttműködésen alapuló, határokon átnyúló kezdeményezés, amelyet a Vidzeme Turisztikai Egyesület vezet Lettország Vidzeme régiójából és Dél-Észtrországból származó 25 önkormányzattal partnerségben, a Lett Zöld Utak Egyesület támogatásával. A helyi hatóságok és nem-kormányzati szervezetek által támogatott kezdeményezés a régió történelmi vasúti jelentősége előtt tiszteleg, miközben elősegíti a közösségi részvételt és a gazdasági növekedést a megnövekedett turisztikai lehetőségeken és az egészségesebb életmódon keresztül.

A helyi intelligens mobilitási megoldás által lefedett 32 km-es vasúti szakaszon (a Valmiera-Kocēni-Ainaži útvonal részeként) hét hidat építettek újjá, a kerékpárosok és gyalogosok biztonságos áthaladása érdekében. A beruházás költségeit 47 000 euróra becsülték, ami az 1

174 938 eurós teljes projektköltség körülbelül 4%-át tette ki. A finanszírozás fő forrása az Interreg Északnyugat-Északkelet Európai Regionális Fejlesztési Alapból származott, amely 40 000 eurót biztosított, további 7 000 eurót pedig más partnerek adtak.

A "Zöld Vasutak" projekt **javítja az életminőséget** a célterületeken a mobilitás fejlesztése és az új lehetőségek megteremtése révén a lakosok számára. A kezdeményezés egészségesebb, boldogabb közösségeket teremt a megnövekedett szabadtéri tevékenységek révén. A helyiek gyorsan felfedezik, hogy ezek a helyreállított útvonalak kiváló lehetőségeket kínálnak sétára, kerékpározásra, sőt még sífutásra is a téli hónapokban.



Készítette: J. Sijats, S. Lawrence

A projekt a gazdasági növekedést is ösztönzi. A festői útvonalak által vonzott **turisták** beáramlásával a helyi vállalkozások új termékeket és szolgáltatásokat fejlesztenek, beleértve a szállás- és étkezési lehetőségeket is. Ez a turisztikai fellendülés nagyobb gazdasági vitalitást hoz a térségbe, munkahelyeket teremtve és élénkítve a helyi gazdaságot.

Ezenkívül a hálózat összeköti Vidzeme régiót Dél-Északnyugattal, **bővítve a mobilitási lehetőségeket** a lakosok és a látogatók számára egyaránt. A jobb elérhetőség lehetővé teszi az emberek számára, hogy szélesebb területet fedezzenek fel, elősegítve a közösségi részvételt és interakciót. Összességében a "Zöld Vasutak" projekt a mobilitást a szélesebb körű gazdasági, társadalmi és környezeti célok elérésének létfontosságú eszközeként pozicionálja, a régiót a szabadtéri kikapcsolódás és a turizmus egész éves virágzó központjává alakítva.

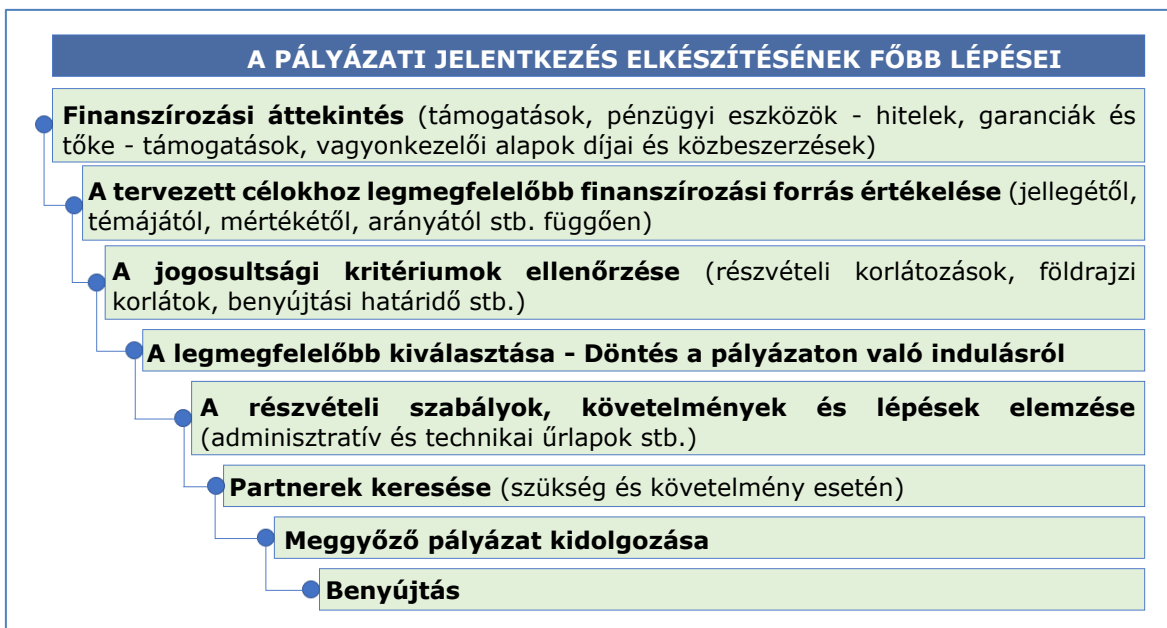
10. lépés: Útmutató a finanszírozás igényléséhez

A vidéki mobilitási megoldások finanszírozásának biztosítása jól strukturált megközelítést igényel az uniós, nemzeti vagy regionális finanszírozási programok összetettségében való eligazodáshoz. Ez a lépés felvázolja a sikeres pályázat elkészítéséhez szükséges alapvető feladatokat, a legmegfelelőbb finanszírozási lehetőségek azonosításától a meggyőző pályázat benyújtásáig.

A finanszírozási források szisztematikus értékelésével, a jogosultsági feltételek ellenőrzésével és a célok programkövetelményekkel való összehangolásával a pályázók biztosíthatják, hogy pályázatuk kiemelkedjen. Legyen szó támogatásokról, pénzügyi eszközökről vagy közbeszerzésekről, az alábbi lépések követése növeli a vidéki igényekre szabott innovatív mobilitási megoldások finanszírozásának sikerességét.

Ábra 32 A pályázat elkészítésének főbb lépései

Forrás: SMARTA-NET



Ábra 33 Eligazodás az EU finanszírozási programjainak spektrumában

Gyakorlati tapasztalatok: Eligazodás az EU finanszírozási programjainak spektrumában

A **Vidéki Eszköztár (Rural Toolkit)** az Európai Unió vidéki területei számára elérhető uniós támogatási és finanszírozási lehetőségek átfogó útmutatója. Célja, hogy segítse az önkormányzatokat, intézményeket és érdekelt feleket, vállalkozásokat és egyéneket abban, hogy azonosítsák és kihasználják a meglévő uniós alapokat, programokat és egyéb finanszírozási és támogatási kezdeményezéseket, valamint elősegítsék a vidéki területek fejlődését. A felhasználók megtalálhatják a számukra legmegfelelőbb uniós finanszírozási lehetőségeket, amelyek támogatják a konkrét projektjeiket és kezdeményezéseiket.

Az eszköztár elérhető a következő címen: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

További hasznos linkek az EU-s finanszírozási lehetőségek felfedezéséhez:

- Általános információk a pályázati folyamatról - Európai Bizottság: [Link](#)
- Finanszírozási lehetőségek közintézmények számára - Európai Bizottság: [Link](#)
- EU finanszírozási lehetőségek a helyi tömegközlekedéshez - UITP: [Link](#)

Bár a vázolt lépésenkénti megközelítés általános keretet biztosít, az egyes finanszírozási szintekhez speciális adaptációk szükségesek.

- **EU-s finanszírozás:** A transznacionális partnerségek és az összetett adminisztratív iránymutatásoknak való megfelelés kulcsfontosságú.
- **Nemzeti finanszírozás:** A nemzeti stratégiákkal való összehangolás gyakran hangsúlyos, így a pályázóknak be kell mutatniuk, hogy projektjeik hogyan szolgálják a nemzeti mobilitási célok elérését.
- **Regionális finanszírozás:** A regionális hatóságokkal való szoros együttműködés szükséges, és külön figyelmet kell fordítani a helyi igények kezelésére.

A támogatáshoz való hozzáférés kulcsfontosságú a sikeres finanszírozási pályázatokat kidolgozni kívánó vidéki önkormányzatok számára. A folyamat irányításához számos forrás áll rendelkezésre:

- Külön pályázati felhívás közzététele külső szakértők/konzultációs ügynökségek számára a javaslat kidolgozásának támogatására.
- A programok nemzeti/regionális kapcsolati pontjainak felkeresése, (adminisztratív vagy technikai) kérdések tisztázása érdekében.
- A nemzeti ügynökségek felkeresése, amelyek az EU K+F programokhoz való részvételt népszerűsítik, és információkat, oktatási és segítségnyújtási szolgáltatásokat biztosítanak¹⁹
- Részvétel (EU-s, nemzeti vagy regionális) programok webináriumain és rendezvényein (más potenciális partnerekkel való kapcsolatteremtés, a pályázati felhívásokról való további információk megszerzése céljából).
- Tagságok (helyi önkormányzati szövetségek, EU releváns hálózatok²⁰, stb.).

¹⁹Az Európai Bizottság egy segélyszolgálati és támogatási weboldalt biztosít, amely tartalmazza a több uniós finanszírozási program nemzeti kapcsolattartó pontjainak (NCP-k) adatait: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Emellett egy kifejezetten a Horizont Európa programra összpontosító NCP-hálózatot is kínál: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²⁰Ilyen hálózatokra példák: az Okos Falú Hálózatok (<https://www.smart-village-network.eu/>); a POLIS Hálózat (<https://www.polisnetwork.eu/>), az Europa Nostra – az Európai Történelmi Városok és Régiók Szövetsége (<https://www.historic-towns.org/>)

KÖVETKEZTETÉSEK

Ez az Útmutató dokumentum a vidéki önkormányzatok számára készült, hogy biztosítsa számukra a szükséges tudást és eszközöket a fenntartható, inkluzív és integrált mobilitási megoldások vidéki területeken történő fejlesztéséhez.

A finanszírozás és a forrásbevonás kritikus kérdésére összpontosítva – különösen a vidéki mobilitási kezdeményezések és a vidéki turizmust támogató mobilitás esetében – egy jelentős akadályt kezel: a források és a finanszírozás biztosításához szükséges speciális szakértelem hiányát. Ezek a kihívások gyakran megakadályozzák a vidéki közösségeket, hogy személyre szabott mobilitási szolgáltatásokat hozzanak létre.

A lépésről-lépésre megközelítésen keresztül a dokumentum segíti a vidéki önkormányzatokat és szakembereket a komplex finanszírozási környezetben való eligazodásban, a pénzügyi szükségletek felmérésében és a meggyőző projektjavaslatok elkészítésében. A helyi kihívások és erőforrások azonosításától kezdve az alapvető projekt összetevők meghatározásán és a szabályozási, valamint piaci szempontok figyelembevételén át az Útmutató célja a mobilitási szolgáltatások hosszú távú fenntarthatóságának elősegítése. E strukturált módszertan követésével a vidéki közösségek képesek lehetnek a mobilitási kihívásokat a növekedés és a kapcsolatok lehetőségeivé alakítani.

A dokumentum néhány kulcsfontosságú ajánlását és tanulságát foglalja össze az alábbiakban:

Világos és cselekvésre ösztönző célkitűzések meghatározása

- Jól definiált mutatók és KPI-k
- Konkrét működési eljárások
- A projektcélon túlmutató átfogó vízió hangsúlyozása
- A konkrét célok és eredmények közötti jól megalapozott kapcsolatok

Közösségalapú kezdeményezések

- Alulról felfelé építkező megközelítés, figyelembe véve a vidéki közösségek igényeit és kihívásait
- A helyi közösségek (pl. fórumok, klubok stb.) aktív bevonása, amelyek különböző háttérrel rendelkező csoportokat képviselnek

Több érdekelt felet bevonó megközelítés

- Partnerségek különböző és releváns érdekelt felekkel, beleértve a helyi politikusokat és közösségi vezetőket
- A különböző célcsoportok és szakemberek közötti együttműködés biztosítása

Költségértékelések

- Reális és átfogó pénzügyi szükségletek biztosítása
- Pontos költségvetési előrejelzések

Hatékony tervezés

- Minden szükséges erőforrás és tevékenység felmérése és megtervezése
 - Emberi erőforrások
 - Műszaki kompetenciák
 - Hiányzó készségek (multidiszciplináris csapatok)
- Hálózatépítés
- Pontos időterv

Szabályozási és térbeli kontextusok

- A szabályozási keret és a térbeli dinamika megértése
- A projekt összehangolása a tágabb politikai célokkal és a helyi igényekkel

KAPCSOLATFELVÉTEL AZ EU-VAL

Személyesen

Az Európai Unió egész területén több száz Europe Direct információs központ működik. Az Önhöz legközelebb eső központ címét itt találja:

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

Telefonon vagy e-mailben

Az Europe Direct egy olyan szolgáltatás, amely megválaszolja az Európai Unióval kapcsolatos kérdéseit. A következőképpen veheti fel a kapcsolatot a szolgálattal:

- ingyenes telefonszámon: 00 800 6 7 8 9 10 11 (egyes szolgáltatók díjat számíthatnak fel ezekért a hívásokért),
- a következő általános számon: +32 22999696, vagy
- e-mailen keresztül itt: https://europa.eu/european-union/contact_en

INFORMÁCIÓKERESÉS AZ EU-RÓL

Online

Az Európai Unióval kapcsolatos információk az EU összes hivatalos nyelvén elérhetők az Europa weboldalon: https://europa.eu/european-union/index_en

EU-kiadványok

Ingyenes és fizetős EU-kiadványokat tölthet le vagy rendelhet meg a következő címen: <https://publications.europa.eu/en/publications>. További ingyenes kiadványok is beszerezhetők az Europe Direct vagy a helyi információs központokon keresztül (lásd: https://europa.eu/european-union/contact_en).

EU-jogszabályok és kapcsolódó dokumentumok

Az EU jogi információihoz, beleértve az 1952 óta hatályos összes EU-jogszabályt minden hivatalos nyelven, az EUR-Lex portálon férhet hozzá: <http://eur-lex.europa.eu>

EU nyílt adatai

Az EU Nyílt Adatportálja (<http://data.europa.eu/euodp/en>) hozzáférést biztosít az EU adatkészleteihez. Az adatok ingyenesen letölthetők és felhasználhatók, mind kereskedelmi, mind nem kereskedelmi célokra.

