



Vadlīnijas “Finansēšanas un finansējuma piesaistes iespējas lauku mobilitātei”

Līgums: MOVE/2022/OP/0008

Autori
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
Novembris – 2024



EIROPAS KOMISIJA

Transporta un mobilitātes ģenerāldirektorāts
B direktorāts - Investīcijas, inovatīvs un ilgtspējīgs transports
B3 nodaļa - Inovācijas un pētniecība

Kontaktpersona: Izabella VANDORNE

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

Eiropas Komisija B-1049 Brisele

Vadlīnijas “Finansēšanas un finansējuma piesaistes iespējas lauku mobilitātei”

Līgums: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct ir dienests, kas palīdz atrast atbildes
uz jūsu jautājumiem par Eiropas Savienību.***

Bezmaksas tālruņa numurs(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Informācija tiek sniegta bez maksas, tāpat kā lielākā daļa zvanu (lai gan daži operatori, telefona būdiņas vai viesnīcas var iekasēt maksu).

JURIDISKAIS PAZIŅOJUMS

Šis dokuments ir sagatavots Eiropas Komisijai, tomēr tas atspoguļo tikai autoru viedokli, un Komisija neuzņemas atbildību par jebkādu informācijas izmantošanu, kas tajā ietverta.

Plašāka informācija par Eiropas Savienību ir pieejama internetā (<http://www.europa.eu>).

Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2025

ISBN : 978-92-68-27219-0

Doi: 10.2832/9695835

© Eiropas Savienība, 2025

Reproducēšana ir atļauta, ja tiek norādīts avots.

SATURS

GALVENIE TERMINI UN DEFINĪCIJAS.....	7
IEVADS	8
1. PROBLĒMAS LAUKU MOBILITĀTES PAKALPOJUMU FINANSĒJUMA IEGŪŠANĀ.....	10
2. FINANSĒJUMA PIEEJAMĪBU VEICINOŠIE FAKTORI	14
3. LAUKU KOPLIETOŠANAS MOBILITĀTES PAKALPOJUMU FINANSĒŠANAS IETVARI	16
4. FINANSĒŠANAS UN FINANŠU STRATĒGIJU PAKĀPENISKA IEVIEŠANA	19
5. PROJEKTA GALVENO ELEMENTU DEFINĒŠANA.....	20
6. FINANSĒJUMA VAJADZĪBU UN PLĀNU NOVĒRTĒŠANA	31
7. PIETEIKUMU SAGATAVOŠANA	43
SECINĀJUMI.....	51

TABULU SARAKSTS

Tabula 1 Pielāgotu KPI piemēri lauku mobilitātes nepilnību novērtēšanai	13
Tabula 2 Potenciāls, mērķi, ierobežojumi un partnerība galvenajiem iesniedzējiem ...	21
Tabula 3 Galvenie mobilitātes projektu veidi lauku apvidos	24
Tabula 4 Finansējuma avotu kombinācija lauku mobilitātes risinājumiem.....	34

ATTĒLU SARAKSTS

Attēls 1 Pamata un lokalizētie transporta pakalpojumi lauku teritorijās	9
Attēls 2 Lauku mobilitātes finansējuma aina.....	10
Attēls 3 KITE partnerības iniciatīvas Kilkenijā, Īrijā, galvenie aspekti	15
Attēls 4 BürgerBus pieprasījuma reaģējošais transports Oberes Glantal, Vācijā	15
Attēls 5 Mobilitātes risinājumu finansēšanas shēmas	17
Attēls 6 Finanšu shēmas DRT Medio Tejo, Portugālē.....	17
Attēls 7 Organizatorisko un darbības jautājumu pārvaldība	18
Attēls 8 Sopotniki "no durvīm līdz durvīm" pakalpojums Slovēnijā.....	18
Attēls 9 Pakāpeniska pieeja lauku mobilitātes finansēšanas un finanšu stratēģijām ...	19

Attēls 10 Projekta galveno elementu definēšana – 1.-3. Solis	20
Attēls 11 Kopienas automašīnu koplietošana Villerouge-Termenès lauku kopienā.....	23
Attēls 12 VysoMarch projekts uz Austrijas un Slovākijas robežas	27
Attēls 13 Finansējuma prasības lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem	28
Attēls 14 Finansiāli jautājumi par lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem.....	29
Attēls 15 SMART mobilitātes projekts Garfagnana ielejā, Itālijā	30
Attēls 16 Projekta galveno elementu definēšana – 4.-6. Solis	31
Attēls 17 Lauku mobilitātes risinājumu finansējuma veidi	31
Attēls 18 Pārskats par finansējuma vajadzībām dažādos projekta posmos	32
Attēls 19 Velosipēdu koplietošanas sistēma Sprottenflotte Ķīles reģionā, Vācijā	33
Attēls 20 Finansējuma avotu izmantošana Retimno, Grieķijā	35
Attēls 21 Lauku e-auto koplietošanas shēmas uzturēšana: FLUGS modelis Austrumtirolē	36
Attēls 22 Nepieciešamais finansējums pirms-projekta un kapitāla izmaksām	37
Attēls 23 Finansējums, kas nepieciešams elastīgu transporta pakalpojumu darbības izmaksām	38
Attēls 24 Finansējums, kas nepieciešams kopbraukšanas pakalpojumu darbības izmaksām	39
Attēls 25 Projekta galveno elementu definēšana – 7. solis	40
Attēls 26 Pieprasījuma reaģējošais transports Médio Tejo, Portugālē	42
Attēls 27 Projekta galveno elementu definēšana – 8.-10. solis.....	43
Attēls 28 Uzdevumi lauku mobilitātes pakalpojuma biznesa plāna izstrādei	44
Attēls 29 Kanvas modelis lauku mobilitātes risinājumiem.....	45
Attēls 30 Ar lauku mobilitāti saistītie sociālie ieguvumi	47
Attēls 31 Zāļie dzelzceļi Valmierā, Latvijā	48
Attēls 32 Galvenie soļi finansējuma pieteikuma sagatavošanai	49
Attēls 33 Piemērs: Orientēšanās ES finansēšanas programmu spektrā.....	50

GALVENIE TERMINI UN DEFINĪCIJAS

Termins	Definīcija
KLP	Kopējā lauksaimniecības politika (KLP) ir kopīga politika visām ES valstīm. To pārvalda un finansē Eiropas līmenī no ES budžeta līdzekļiem. KLP atbalsta atvērtu vienoto tirgu ES lauksaimniecības pārtikas produktiem, nodrošinot pieejamas cenas, saglabājot vienus no augstākajiem drošības un vides standartiem pasaulē un saglabājot lauku kopienu dzīvotspēju.
Kapitālieguldījumi	Kapitālieguldījumi ir izdevumi, kas nepieciešami, lai iegādātos, uzlabotu un uzturētu materiālos pamatlīdzekļus (piemēram, ceļu infrastruktūru, veloceļņus, tiltus, tuneļus utt.), tostarp tehnoloģijas vai aprīkojumu (drošības sistēmas un ceļu prioritātes sistēmas, biješu pārdošanas, informācijas pārvaldības sistēmas utt.), kā arī kustamos aktīvus, tostarp transportlīdzekļus.
ERMN	Eiropas Lauku Mobilitātes Tīkls (ERMN) ir Eiropas mēroga tīkls lauku mobilitātes jomā, kas nodrošina zināšanu un pieredzes apmaiņu starp vietējām pašvaldībām, praktiķiem un ekspertiem. To izveidoja un mobilizēja SMARTA-NET projekts.
Finansēšana	Kapitāla piesaistes un nepieciešamo līdzekļu iegūšanas process risinājuma izstrādei, kas var ietvert aizdevumus, kredītlīnijas, grantus vai investīcijas. Tas ietver arī visus ieteikumus investīciju piesaistei un finansējuma saņemšanai.
Finansējums	Dažādu fondu panorāma mobilitātes risinājuma vai pakalpojuma izstrādei un uzturēšanai.
Darbības izdevumi	Pakalpojuma darbības izdevumi (piemēram, transportlīdzekļu enerģijas izmaksas, personāla algas un pabalsti, apdrošināšanas prēmijas, transportlīdzekļu un infrastruktūras uzturēšana un remonts, pārdošana un mārketingas), kā arī citi saistītie izdevumi, kas nepieciešami pakalpojuma ikdienas darbībai.

IEVADS

Šis dokuments ir pēdējais no četriem vadlīniju dokumentiem, ko sagatavojis SMARTA-NET¹. Šie dokumenti palīdz pašvaldībām veidot spēju izstrādāt un īstenot ilgtspējīgus, iekļaujošus un integrētus mobilitātes risinājumus savās teritorijās. Šie norādījumi īpaši koncentrējas uz kritisku aspektu: finansēšanas un finansējuma piesaistes iespējām lauku mobilitātes iniciatīvām, tostarp mobilitātei lauku tūrisma atbalstam. Resursu un īpašu zināšanu trūkums finansējuma piesaistē ir būtiski šķēršļi lauku kopienām, kas vēlas attīstīt pielāgotus mobilitātes pakalpojumus.

Lai risinātu šo vajadzību, šīs vadlīnijas sniedz pakāpenisku pieeju. Tās ir paredzētas, lai palīdzētu lauku pašvaldībām un praktiķiem izprast, sagatavot un iesniegt spēcīgus finansējuma pieteikumus un finanšu stratēģijas mobilitātes projektiem un ilgtspējīgi uzturēt mērķa pakalpojumus laika gaitā. Katra nodaļa balstās uz galvenajiem elementiem, kas nepieciešami spēcīga projekta plāna izstrādei — sākot ar problēmu un priekšrocību identificēšanu lauku kopienās, līdz praktisku finanšu sistēmu novērtēšanai un būtisku projekta komponentu definēšanai.

Šī strukturētā pieeja ir paredzēta, lai palīdzētu vietējām pašvaldībām orientēties sarežģītajā finansējuma ainavā, skaidri novērtēt finanšu prasības un izstrādāt pārlicinošus priekšlikumus, kas ņem vērā normatīvās un tirgus prasības, kas var būt unikālas lauku mobilitātei.

Neatkarīgi no tā, vai esat lauku pašvaldības, reģionālās iestādes, transporta operatora vai vietējās kopienas pārstāvis, šie norādījumi kalpos kā praktisks instruments finansiālā atbalsta izpētei un nodrošināšanai lauku mobilitātes iniciatīvām.

Pieļūvi lauku apvidiem un no tiem var aplūkot no divām savstarpēji papildinošām perspektīvām:

- **Pirmā perspektīva koncentrējas uz to, kā lauku iedzīvotāji ir savienoti ar to, kas viņiem nepieciešams.** Tas ietver būtiskus pakalpojumus, nodarbinātību, izglītību un citas iespējas, no kurām daudzas atrodas ārpus viņu tiešās dzīvesvietas. Šis pieejamības aspekts ir būtisks, lai nodrošinātu lauku kopienu sociālo iekļaušanu un dzīves kvalitāti.
- **Otrā perspektīva aplūko lauku apvidu pieejamību no ārpusēs,** uzsverot, cik viegli uzņēmumi, tūristi un citi apmeklētāji var sasniegt šos reģionus. Tas ir kritisks faktors ekonomiskās attīstības veicināšanā, tūrisma veicināšanā un vietējo nozaru atbalstīšanā.

Kopā šīs perspektīvas uzsver mobilitātes risinājumu divējādo nozīmi lauku apvidu savienošanā ar plašāku ekonomisko un sociālo struktūru.

Runājot par lauku mobilitātes finansēšanu, mēs nošķiram "*pamata pakalpojumus*" un lokalizētākas mobilitātes iespējas (1. attēls).

- **Pamata pakalpojumi,** piemēram, starppilsētu, tālsatiksmes autobusu pakalpojumi un reģionālie transporta pakalpojumi, ir integrēti oficiālajos/tradicionālajos sabiedriskā transporta tīklos. Tie gūst labumu no izveidotām plānošanas, organizācijas un finansēšanas struktūrām. Šos pakalpojumus atbalsta valsts finansējums vai arī tie darbojas komerciāli,

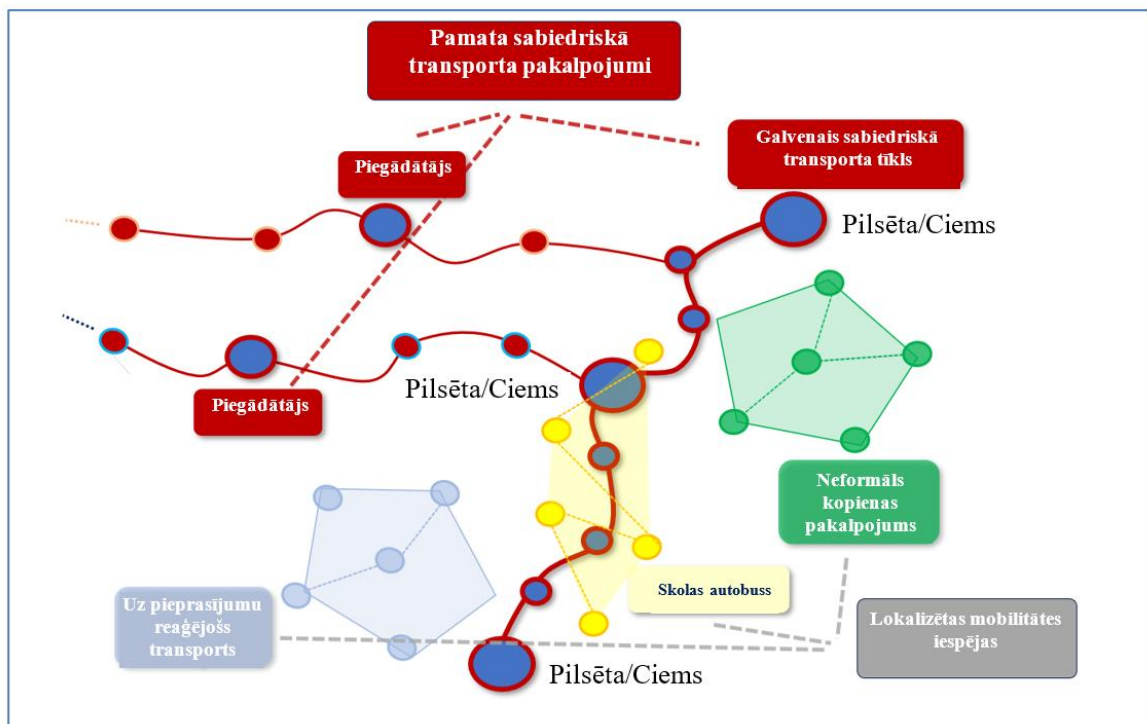
¹Pārējie trīs vadlīniju dokumenti ir: i) Vadlīnijas lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem; ii) Vadlīnijas ilgtspējīgai mobilitātei lauku tūrisma kopienās; un iii) Vadlīnijas lauku mobilitātes aspektu integrēšanu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu (SUMP) izstrādē – lauku apstākļu pārbaude SUMP.

izmantojot privātā sektora investīcijas. Tie kalpo kā galvenās transporta artērijas, kas savieno vidēja lieluma pilsētas ar lielākām pilsētām un reģionālajiem transporta mezgliem. Tiem ir ierobežots pieturu skaits apgabalos, caur kuriem tie brauc.

- **Lokalizētie mobilitātes pakalpojumi**, piemēram, tie, kas nodrošina piekļuvi galvenajiem galamērķiem lauku apvidos vai savienojumu ar pamata transporta mezgliem, saskaras ar ievērojamām finansēšanas un strukturālām problēmām. Šie pakalpojumi ir ļoti svarīgi ikdienas mobilitātes vajadzību apmierināšanai lauku kopienās, tomēr tie ir bijuši nepietiekami finansēti gadu desmitiem. Atšķirībā no pamata pakalpojumiem, vietējās mobilitātes finansējums bieži vien ir neskaidrs, sadrumstalots un tam trūkst īpašu juridisko saistību vai konsekventu mērķu. Turklāt daudzos gadījumos vietējie mobilitātes risinājumi netiek klasificēti kā "sabiedriskais transports", un tāpēc tie nav tiesīgi saņemt galvenos finansējuma avotus vai mobilitāti.

Attēls 1 Pamata un lokalizētie transporta pakalpojumi lauku teritorijās

Avots: MemEx



1. PROBLĒMAS LAUKU MOBILITĀTES PAKALPOJUMU FINANSĒJUMA IEGŪŠANĀ

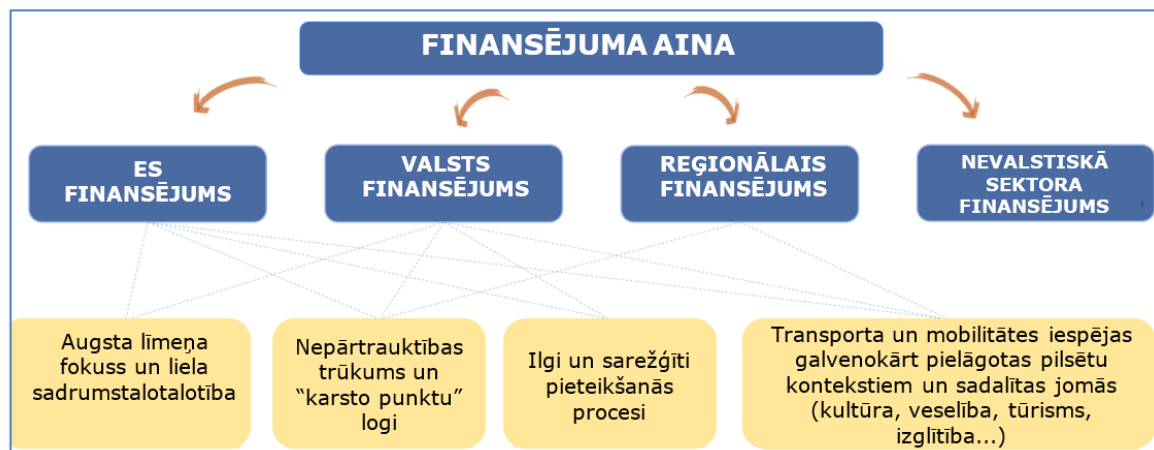
Dažādās Eiropas Savienības dalībvalstīs ir pieejamas dažādas finansējuma iespējas. Tomēr lauku kopienām parasti ir liegts izmantot daudzas no tām, lai finansētu mobilitātes pasākumus. Dažos gadījumos, kad finansējumu var iegūt, pasākumi tiek ieviesti, bet tikai ar ierobežotu finansējuma laika posmu, tāpēc tie ilgtermiņā nav finansiāli ilgtspējīgi. Lai koplietošanas mobilitātes iniciatīvas būtu ilgtspējīgas, vienmēr ir jānodrošina stabila finansējuma avotu nepārtrauktība visa jaunā pasākuma dzīves cikla laikā. Lauku ieinteresētajām personām bieži vien trūkst informētības un izpratnes par visiem potenciālajiem finansējuma avotiem, ko tās varētu mēģināt izmantot.

Kopumā finansējuma ainavu var iedalīt četrās galvenajās kategorijās, kā parādīts 2. attēlā. Trīs no četrām ir dažādas **valsts finansējuma** formas, kas visas ir augstākā pārvaldības līmenī nekā mērķa teritorija. Tām visām ir iespēja mobilizēt ievērojamus finanšu resursus, taču izšķirošais jautājums ir tas, kā šie resursi tiek sadalīti starp pilsētu un lauku apvidiem.

Ceturrtā kategorija ir **nevalstiskā sektora finansējums**. Tas ietver kopienas, privātpersonas, NVO, labdarības organizācijas un komerciālas struktūras. To varētu tālāk sadalīt "nevalstiskā/nekomerčiālā" un "komerčiālā" finansējumā. Neizbēgami, ka sabiedriskā transporta veida mobilitātei lauku apvidos ir nepieciešams valsts finansējuma avots. Tomēr daudziem citiem lauku mobilitātes veidiem ir mazākas finansēšanas vajadzības, ko var sasniegt dažādos veidos no kopienas, sponsorēšanas vai uzņēmumiem. Bieži vien tas ir vienīgais veids, kā kopienas var pašas uzsākt jebko, ja valdība nerīkojas to labā.

Attēls 2 Lauku mobilitātes finansējuma aina

Avots: SMARTA-NET



SMARTA-NET organizēja vairākas diskusijas ar ERMN biedriem gan klātienē, gan tiešsaistes pasākumos, lai novērtētu lauku pašvaldību vajadzības un problēmas finansējuma pieejamībā. Jo īpaši 5. ERMN sanāksmē Évora (Portugālē, 2024. gada 14.-16. maijā) kritiskais lauku mobilitātes shēmu finansēšanas jautājums tika apspriests padziļināti, izmantojot interaktīvu "Pasaulē kafejnīca" formātu. ERMN biedriem bija iespēja dalīties savos iespaidos un pieredzē ar lauku mobilitātes finansēšanas programmām, kā arī stratēģijām papildu resursu nodrošināšanai. Diskusija galvenokārt bija vērsta uz konkrētām ES finansēšanas programmām (galvenokārt struktūrfondiem,

piemēram, Eiropas Reģionālās attīstības fondu² (ERAF) un Kohēzijas fondu³, kā arī ES Atveseļošanas un noturības fondu.

SMARTA-NET arī izstrādāja pieejamo Eiropas, valsts un reģionālā finansējuma avotu analīzi lauku mobilitātei⁴, detalizēti aprakstot programmas un to fokusa jomas. Šīs analīzes rezultāti izceļ nelīdzsvarotību starp dažādiem finansējuma veidiem, ar ievērojami lielāku finansējuma iespēju skaitu ES līmenī un ierobežotākām iespējām lauku pašvaldībām un citām ieinteresētajām personām mobilitātes pakalpojumu un risinājumu ieviešanai vietējā līmenī.

Pat ja pašvaldības var identificēt atbilstošas finansējuma iespējas lauku mobilitātei gan ES, gan valsts/reģionālā līmenī, to pieejamība rada dažādas problēmas, kas, kā jau minēts, parādījās arī diskusijās ar ERMN biedriem. Galvenie secinājumi no ERMN biedru diskusijām izceļ šādus jautājumus:

Problēmas saistībā ar ES finansējumu

- ES finansējuma pieteikumu plašais raksturs un sadrumstalotība (jo īpaši programmas "Apvārsnis Eiropa", TEN-T⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE), apgrūtinot kopienas vajadzību saskaņošanu ar finansējuma kritērijiem;
- ES pieteikumi (jo īpaši programmas "Apvārsnis Eiropa", TEN-T, INTERREG, LEADER, LIFE) bieži vien cenšas sasniegt mērķus, kas nav saistīti ar mobilitāti, piemēram, konkrētu tehnoloģiju izmantošanu/attīstību, vides un klimata pārmaiņas, dekarbonizāciju, vienlīdzību utt. Pieteikumu iesniedzēji, kuru uzmanības centrā ir fundamentālu mobilitātes trūkumu novēršana savā teritorijā, nonāk nopietnā neizdevīgā stāvoklī salīdzinājumā ar pieteikumu iesniedzējiem, kuru stiprā puse ir ar mobilitāti nesaistītie aspekti, ko tie (apgalvo, ka) piemēro mobilitātei. Uz mobilitāti orientētie pieteikumu iesniedzēji galu galā cenšas pielāgot savus pieteikumus veidnei, kas neprioritizē mobilitāti, un neizbēgami nonāk vājā pozīcijā.

Ar valsts finansējumu saistītās problēmas

- Lai gan sākotnējais finansējums lauku mobilitātes shēmām, īpaši kapitāla vai infrastruktūras izmaksām, bieži vien nāk no valdības projektiem, pašvaldības dažkārt ir spiestas uzņemties ekspluatācijas izmaksas, ja projekti izrādās veiksmīgi;
- Valsts finansējumam trūkst nepārtrauktības, kas neatbilst ilgtermiņa plānošanai. Šī nekonsekvenca var radīt problēmas projektiem, kuriem nepieciešamas ilgstošas investīcijas vairāku gadu garumā (ilgtermiņa projektiem ir nepieciešams stabils un paredzams finansējums, lai nodrošinātu veiksmīgu pabeigšanu un sasniegtu paredzēto ietekmi).

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

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

⁴Rezultāti ir apkopoti SMARTA-NET ziņojumā "Pārskats par finansējuma plūsmām un saistītajiem jautājumiem ES valstīs" (2024).

⁵ Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷Saikne starp lauku ekonomikas attīstības darbībām – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Lauku attīstības programmas parasti finansē konkrētas intervences lauku apvidos, kas nav saistītas ar mobilitātes pakalpojumu ieviešanu un/vai transporta infrastruktūras attīstību (piemēram, KLP stratēģiskais plāns⁸).

Ar reģionālo finansējumu saistītās problēmas

- Sabiedriskais transports ir stingri regulēta joma, kurā pakalpojumu piedāvājumu un finansējuma piešķiršanu vienmēr nosaka aģentūra augstākā līmenī nekā lauku pašvaldība – parasti reģionālās vai valsts aģentūras. Šīs augstākā līmeņa iestādes pārvalda prioritātes, atstājot lauku pašvaldībām ierobežotu ietekmi uz lēmumu pieņemšanas procesiem. Lai gan tās var iesniegt pakalpojumu pieprasījumus, lauku pašvaldībām reti ir tieša piekļuve šim finansējuma plūsmām, radot atšķirību starp vietējām vajadzībām un pieejamajiem resursiem;
- Daudzas reģionālā finansējuma iespējas ir balstītas uz projektiem, ar stingriem laika ierobežojumiem, kas prioritāti piešķir īstermiņa ieviešanai, nevis ilgtermiņai. Šis nepārtrauktības trūkums apdraud mobilitātes risinājumu finansiālo dzīvotspēju, jo pašvaldībām bieži vien ir grūti uzturēt pakalpojumus pēc jauno projektu finansēšanas perioda beigām;
- Lauku apvidos, kas atrodas uz valstu vai reģionu robežām, piekļuve reģionālajam finansējumam kļūst vēl sarežģītāka. Šiem apgabaliem ir jāpārvar sadrumstalotas pārvaldības struktūras, kur resursus pārvalda dažādas iestādes ar atšķirīgiem noteikumiem, prioritātēm un administratīvajām procedūrām.

Vispārējās problēmas, kas saistītas ar piekļuvi publiskajam finansējumam

- Ilgi un sarežģīti pieteikšanās procesi ir ierasta parādība. To var pasliktināt rezultātu nenoteiktība, gan veiksmes rādītāja, gan piešķirtā finansējuma ziņā;
- Daudzas transporta un mobilitātes finansēšanas iespējas ir izstrādātas, ņemot vērā pilsētu kontekstu, kas var nebūt piemērots lauku apvidiem;
- Tas ir saistīts arī ar grūtībām ieguvumu monetizācijā. Lauku mobilitātes risinājumu ieguvumu kvantitatīva noteikšana ir sarežģīta. Vērtību piedāvājumi ievērojami atšķiras no pilsētu konteksta. Piemēram, mobilitātes sociālo vērtību gados vecākiem iedzīvotājiem vai jauniešiem lauku apvidos ir grūtāk kvantificēt, jo tā ir saistīta ar dzīves kvalitāti vai spēju turpināt dzīvot šajā apgabalā, salīdzinot ar standarta rādītājiem, ko izmanto izmaksu un ieguvumu analizē, piemēram, ceļojuma laiku un izmaksu ietaupījumiem.

Ar nevalstiskā sektora finansējumu saistītās problēmas

- Papildus tradicionālajām finansēšanas programmām, papildu resursu nodrošināšana, iesaistot privāto sektoru, brīvprātīgo centienu izmantošana, sponsoru iegūšana, lietotāju maksas ieviešana un atbalsta meklēšana demonstrācijās vai pilotprojektiem, var būt diezgan sarežģīta lauku apvidos, kur pieprasījums parasti ir zemāks nekā pilsētu kontekstā, un tādējādi rada zemāku peļņas līmeni;
- Lauku apvidos trūkst pieejamo transporta operatoru un pakalpojumu sniedzēju. Faktiski zemais pasažieru skaits apgrūtina transporta pakalpojumu finansiālu uzturēšanu šajos apgabalos (dažās valstīs, piemēram, Itālijā, regulēti transporta pakalpojumi tiek finansēti no valsts publiskajiem resursiem, kas piešķirti

⁸Dalībvalstis var neuzskatīt lauku mobilitāti un/vai ar to saistītos aspektus par nacionālām prioritātēm, tādējādi kavējot vietējo kopienas vai pat pašvaldību un novadu piekļuvi finansējumam mobilitātei, neskatoties uz plašo pieejamo iespēju klāstu.

sabiedriskā transporta iestādēm, un subsīdijas ir balstītas uz nobrauktajiem kilometriem).

Citas problēmas, ar kurām saskaras mazpilsētas un lauku kopienas, ir saistītas ar:

- Esošo finansēšanas iespēju panorāmas ekspertu zināšanu un padziļinātas izpratnes trūkums apvienojumā ar ierobežotiem cilvēkresursiem un laika trūkumu. Tas kavē iespēju izprast vispiemērotākās finansēšanas iespējas, kas atbilst viņu vajadzībām, un palielina grūtības orientēties sarežģītajos un ilgajos pieteikšanās procesos;
- Vietēja mēroga politiskā atbalsta trūkums: koordinācijas trūkums starp dažādiem valdības līmeņiem, konkurence ar lielajām pilsētām, kurām ir lielākas iespējas un pieredze finansējuma priekšlikumu sagatavošanā;
- Ierobežotas iespējas meklēt iekšējo finansējumu projekta līdzfinansēšanai (pat koncepcijas fāzē); specifisku prasmju trūkums ilgtermiņa plānošanas stratēģijas izstrādei, lai noteiktu investīciju vajadzības.

Lai atbalstītu un pamatotu finansēšanas programmas un plānus lauku mobilitātes projektiem, politikas veidotājiem un lēmumu pieņēmējiem, tostarp reģionālajām un valsts iestādēm, ir svarīgi pieņemt konkrētus galvenos snieguma rādītājus (KPI), kas pielāgoti lauku apvidu unikālajām problēmām un vajadzībām.

Mērķtiecīgi KPI nodrošina skaidru sistēmu lauku mobilitātes nepilnību novērtēšanai un to vietu noteikšanai, kur investīcijas ir visvairāk nepieciešamas. Nepilnības var būt mobilitātes pakalpojumu teritoriālajā aptvērumā, laikos, kad tie ir pieejami, vai pakalpojumu savienojumā. Šo pielāgoto KPI piemēri ir sniegti 1. tabulā.

Tabula 1 Pielāgotu KPI piemēri lauku mobilitātes nepilnību novērtēšanai

KPI	Apraksts
Piekļuve stacijām un pieturām	Iedzīvotāju ceļošanas laika un iespēju mērīšana, lai nokļūtu sabiedriskā transporta pieturās no mājām vai darba vietas
Sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība	Novērtējot staciju vai pieturu skaitu un attālumu starp tām, pakalpojumu biežumu, ikdienas maršruta pieejamību un punktualitāti
Pakalpojumu pieejamība*	Nodrošinot iedzīvotājiem saprātīgu piekļuvi tādiem būtiskiem pakalpojumiem kā slimnīcas, skolas, lielveikali, pasta nodaļas, bankas un kultūras iestādes
Piekļuve svarīgākajiem pakalpojumiem	Pakalpojumu pieejamības novērtēšana ar sabiedrisko transportu vai automašīnu, ieskaitot ceļojuma laiku un nepieciešamību mainīt transportlīdzekļus
Multimodāla transporta iespējas	Integrētu transporta veidu pieejamības izsekošana, lai atbalstītu dažādas ceļošanas vajadzības
Skolas autobusu pakalpojumu pieejamība	Skolēnu specializēto transporta iespēju pieejamības uzraudzība

*Ir vērts uzsvērt atšķirību starp "pieejamības" mērīšanu attiecībā uz (a) pakalpojumu vai iekārtu esamību konkrētajā apgabalā; un (b) mērķa lietotāju spēju piekļūt pakalpojumiem laikā, kad pakalpojumi ir pieejami, pienācīgi ņemot vērā aktivitātes ilgumu un bez automašīnas, ja tas attiecas uz konkrēto mērķa lietotāju kategoriju. Piemēram, ambulatorie veselības aprūpes pakalpojumi, nodarbinātības atbalsts un pasta nodaļa/bankas pakalpojumi parasti ir īslaicīgi, pēc iepriekšēja pieraksta, un laiku nosaka pakalpojuma sniedzējs. Mobilitātes pakalpojums tikai komutācijas laikā nav noderīgs šai lielajai iedzīvotāju daļai.

Šie KPI palīdzēs precīzi novērtēt lauku mobilitātes vajadzības, tādējādi vadot finansējuma piešķiršanu un programmu izstrādi, kas īpaši vērstas uz lauku transporta infrastruktūras un pieejamības uzlabošanu.

2. FINANSĒJUMA PIEEJAMĪBU VEICINOŠIE FAKTORI

Efektīva finansējuma pieejamība lauku mobilitātes projektiem ir atkarīga no vairākiem galvenajiem veicinošajiem faktoriem. Balstoties uz pieredzi, kas gūta ERMN sanāksmēs, un jo īpaši diskusijā, kas notika Évora, Portugālē, ERMN klātienes sanāksmē 2024. gada 15. maijā, tos var iedalīt četrās kategorijās: **Sadarbība**, **Plānošana**, **Iesaiste un Atbalsts**. Kopā šie elementi rada atbalsta pamatu, kas stiprina lauku kopienu spēju iegūt un uzturēt finansējumu ilgtspējīgiem mobilitātes risinājumiem.

1. Sadarbība

Sadarbības līgumi starp pašvaldībām, valsts iestādēm, privātpersonām un sabiedriskajām organizācijām (tostarp vietējām rīcības grupām) ir ļoti svarīgi, lai stiprinātu finansējuma pieteikumus un ilgtermiņā uzturētu projektus. Sadarbojoties partneri var dalīties atbildībā, apvienot resursus un izmantot viens otra stiprās puses, lai efektīvi risinātu lauku apvidu īpašās mobilitātes vajadzības. Strādājot kopā, šīs grupas var nodrošināt papildu resursus un garantēt, ka lauku mobilitātes risinājumi ir dzīvotspējīgi un ilgtspējīgi arī pēc sākotnējā finansējuma saņemšanas.

2. Plānošana

Veiksmīgiem finansējuma pieteikumiem ir nepieciešami skaidri definēti, praktiski mērķi, ko atbalsta detalizēta plānošana. Nosakot skaidras darbības procedūras un veicot rūpīgu izmaksu novērtējumu, projektu iesniedzēji var noteikt ierosināto mobilitātes risinājumu pilnās finansiālās prasības. Visaptveroša plānošanas pieeja palīdz saskaņot projektus ar plašākiem stratēģiskajiem mērķiem gan vietējā, gan reģionālā līmenī. Holistiska perspektīva ļauj pieteikumu iesniedzējiem izstrādāt projektus, kas efektīvi risina savstarpēji saistītas mobilitātes problēmas un piedāvā risinājumus, kas ir gan ilgtspējīgi, gan laika gaitā mērogojami.

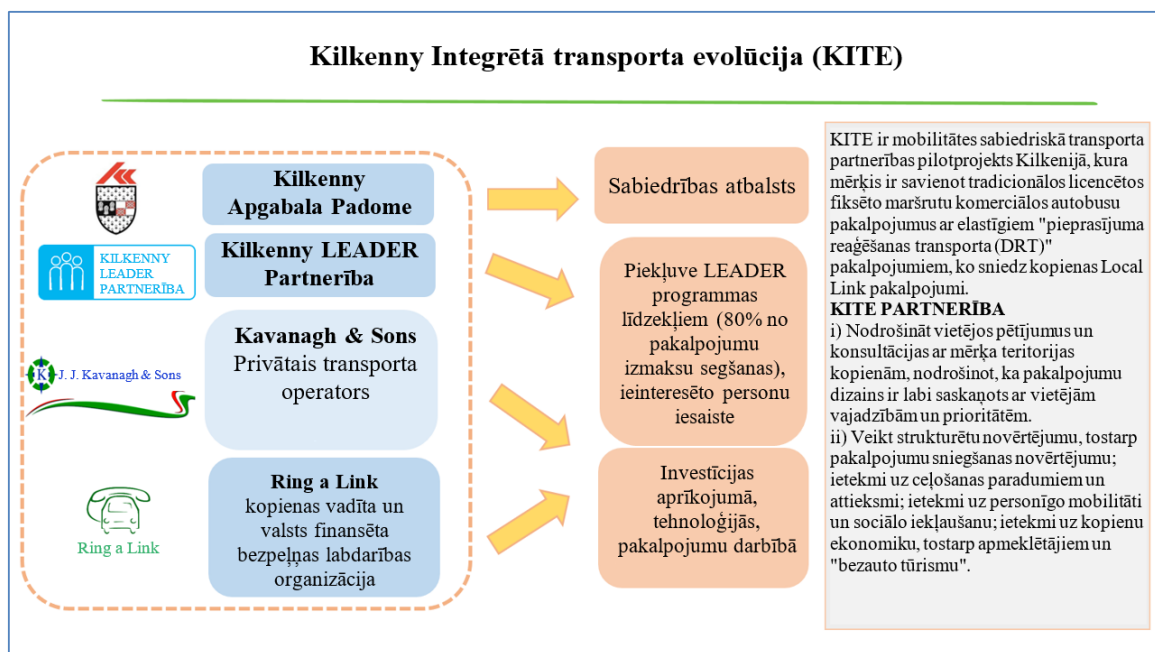
3. Iesaiste

Sabiedrības iesaiste ir būtiska lauku mobilitātes iniciatīvu panākumiem un ilgmūžībai. Kad vietējās kopienas un uzņēmumi ir aktīvi iesaistīti, lauku mobilitātes projekti var veicināt atbildības sajūtu. Tas nodrošina, ka ierosinātie risinājumi patiesi atbilst iedzīvotāju vajadzībām. Daudzveidīgu ieinteresēto personu pieejas pieņemšana veicina dažādu grupu līdzdalību unsadarbību starp galvenajām ieinteresētajām personām.

4. Atbalsts

Reģionālo, valsts un Eiropas iestāžu politiskais atbalsts ir nenovērtējams lauku mobilitātes finansējuma nodrošināšanai. Šāds atbalsts bieži vien izpaužas kā zināšanu, datu un labākās prakses apmaiņa lauku mobilitātes risinājumu jomā.

Attēls 3 KITE partnerības iniciatīvas Kilkenijā, Īrijā, galvenie aspekti



Stiprās puses, resursi un instrumenti lauku kopienās

Lauku apvidiem piemīt unikālas stiprās puses, kas var ievērojami veicināt mobilitātes projektu panākumus. Dziļa izpratne par vietējām vajadzībām ļauj lauku kopienām izstrādāt mērķtiecīgus risinājumus, kas efektīvi risina konkrētas mobilitātes problēmas. Lauku apvidi arī demonstrē ievērojamu elastību finansējuma piesaistē, bieži vien atrodot radošus veidus, kā apvienot publiskos un privātos resursus, lai atbalstītu iniciatīvas. Turklāt spēcīgā saikne starp mobilitāti un kopienas attīstību pastiprina projektu sociālo ietekmi, padarot tos atbilstošākus un ilgtspējīgākus vietējā kontekstā. 3. attēls parāda, kā dažādas ieinteresētās personas sadarbojas Kilkenijā, Īrijā. Brīvprātīgais darbs ir vēl viena svarīga stiprā puse, jo vietējie iedzīvotāji bieži iesaistās, lai atbalstītu un uzturētu mobilitātes pakalpojumus, veicinot spēcīgu atbildības sajūtu, piemēram, BürgerBus Kuzelas apgabalā, Vācijā, kas parādīts 4. attēlā. Turklāt augsts sociālās kohēzijas līmenis un kopīga lauku identitāte nodrošina stabilu pamatu kopienas vai koplietošanas mobilitātes iespējām.

Attēls 4 BürgerBus pieprasījuma reaģējošais transports Oberes Glantal, Vācijā

Avots: BürgerBus Oberes Glantal



3. LAUKU KOPLIETOŠANAS MOBILITĀTES PAKALPOJUMU FINANSĒŠANAS IETVARI

Izstrādājot lauku mobilitātes risinājumus, finansēšanas shēmas parasti var iedalīt trīs galvenajās kategorijās:

- **Komerčiālie pakalpojumi** darbojas ar finansiāli ilgtspējīgu modeli, kur ieņēmumi no lietotāju maksām, sponsorēšanas un citiem ienākumu avotiem ir pietiekami, lai segtu izmaksas, bieži vien ļaujot gūt peļņu. Lauku apvidos komerčiālie pakalpojumi bieži vien var paļauties uz papildu ieņēmumu plūsmām vai publiskā un privātā sektora partnerībām, lai pārvarētu plaisu, pat ja tie formāli netiek klasificēti kā "subsīdēti".
- **Subsīdētiem pakalpojumiem**, turpretim, ir augstākas darbības izmaksas nekā var segt to ieņēmumi; tie paļaujas uz ārējām subsīdijām, lai pārvarētu šo plaisu, nodrošinot, ka tie var turpināt nodrošināt mobilitātes piekļuvi lauku apvidos. Šiem pakalpojumiem piemēro ES noteikumus un valsts iepirkuma politiku.
- **Brīvprātīgo pakalpojumi** izmanto sabiedrības iesaistīšanos, lai saglabātu zemas izmaksas, brīvprātīgajiem bieži vien pildot tādus pienākumus kā autovadītāji vai administratīvais personāls. Šī brīvprātīgo iesaistīšanās samazina darbaspēka izmaksas, tuvinot kopējās izmaksas gūtajiem ieņēmumiem vai dažreiz pat zemāk par tiem. Tas var padarīt šādus pakalpojumus finansiāli dzīvotspējīgākus un ilgtspējīgākus lauku apvidos.

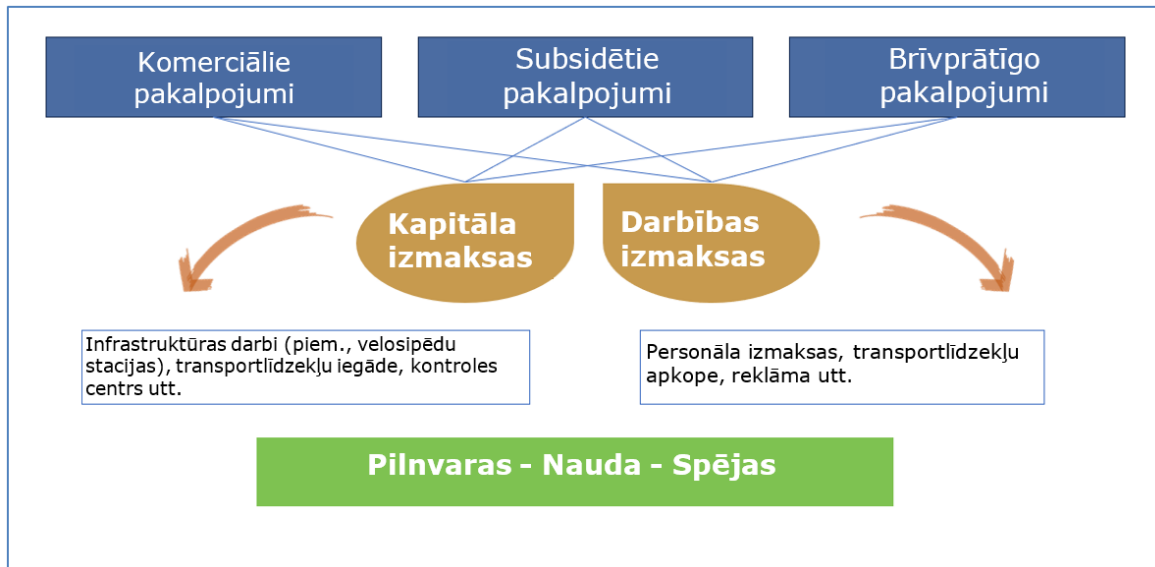
Balstoties uz atšķirībām starp šīm trim finanšu shēmām, ir svarīgi nošķirt, kā kapitāla un darbības izmaksas tiek apstrādātas katrā modelī. *Komerčiālie pakalpojumi* parasti uzņemas pilnu atbildību gan par kapitālieguldījumiem, gan par darbības izdevumiem; transporta operatori nodrošina savus autoparkus, lai atbalstītu savus pakalpojumus. *Subsīdētiem pakalpojumiem*, lai gan tie darbojas līdzīgi, ir nepieciešamas valsts subsīdijas, lai segtu galvenās darbības izmaksas, piemēram, darbaspēku, degvielu, transportlīdzekļu apkopi utt.; un/vai lai segtu transportlīdzekļu finansēšanas izmaksas. Dažos gadījumos pārvaldītāj-iestādes var finansēt un piederēt autoparkam, ļaujot kopīgi izmantot dažādos pakalpojumus. Dažās valstīs priekšroka tiek dota komerčiāliem pakalpojumiem, un tiem ir ievērojama brīvība. Citās valstīs komerčiāliem pakalpojumiem jāiekļaujas kopējā plānā un tie nedrīkst "traucēt" subsīdētos pakalpojumus. Visbeidzot, *brīvprātīgo pakalpojumi* bieži vien spēj samazināt gan kapitāla, gan darbības izmaksas, jo brīvprātīgie bieži veic braukšanas un administratīvās funkcijas, un dažos gadījumos nodrošina savus transportlīdzekļus (automašīnām balstītiem pakalpojumiem). Tas ļauj izveidot rentablu kopbraukšanas modeli, kas ir īpaši piemērots lauku kopienām.

Neatkarīgi no tā, kāda finansēšanas shēma ir spēkā vai ir plānots risināt, vienmēr ir jautājums par Pilnvarām – Naudu – Spējām:

- **Pilnvaras:** kam ir likumīgas pilnvaras un organizatoriskā un cilvēkresursu spēja rīkoties lauku mobilitātes jomā?
- **Nauda:** kam pieder finanšu resursi, kas nepieciešami mobilitātes pakalpojuma darbībai?
- **Spējas:** kam ir institucionālā, operatīvā un tehniskā spēja pārvaldīt lauku mobilitātes pakalpojumu?

Attēls 5 Mobilitātes risinājumu finansēšanas shēmas

Avots: SMARTA-NET



Attēls 6 Finanšu shēmas DRT Medio Tejo, Portugālē

Mācības no prakses: pieprasījuma reaģējošo transporta (DRT) pakalpojumu finansiālā dzīvotspēja Medio Tejo reģionā, Portugālē

Pieprasījuma reaģējošā transporta (DRT) pakalpojumi, kas ieviesti dažādās Medio Tejo reģiona pašvaldībās Portugālē, ir publiski deleģēti. Tos pārvalda CIMT -Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, kas tos izstrādā atbilstoši vietējo pašvaldību izteiktajām vajadzībām. Vietējās varas iestādes ir atbildīgas par taksometru operatoru nolīgšanu pakalpojumu sniegšanai.

Pakalpojumu finansiālā dzīvotspēja tiek garantēta ar:

- Pašvaldību līdzekļi
- Valsts līdzekļi:
 - o Fundo Ambiental, nacionāla programma, kas finansē sabiedriskā transporta biješu cenu samazināšanu visā valstī
 - o PART, programma sabiedriskā transporta braukšanas maksas samazinājuma atbalstam
 - o PROTRansP, programma sabiedriskā transporta pakalpojumu blīvības un stiprināšanas atbalstam
- Ieņēmumi no tarifiem sedz aptuveni 16% no pakalpojumu darbības izmaksām
- Vienošanās ar taksometru operatoriem, kas nodrošina augstas kvalitātes pakalpojumus ar samazinātām ekspluatācijas izmaksām

Šī jauktā formula ļāva paplašināt pakalpojumus no pirmās pilotprojekta ieviešanas 2012. gadā un ir garantējusi pozitīvas tendences lietotāju skaita ziņā un veiksmīgu ieviešanu dažādos reģionos, piemēram, Koimbrā un Médio Tejo.⁹



Laiku koplietošanas mobilitātes risinājumi var pieņemt dažādas organizatoriskās struktūras, lai risinātu dažādas darbības vajadzības. Mobilitātes pakalpojuma darbība ietver vairākus būtiskus uzdevumus, tostarp klientu apkalpošanu, transportlīdzekļu loģistiku un pārdali, IT atbalstu un digitālo platformu uzturēšanu.

Šos uzdevumus var pārvaldīt, izmantojot dažādas organizatoriskās shēmas, kā parādīts 7. attēlā. Iespējas ir no ārpakalpojumiem ārējam uzņēmumam, pienākumu uzticēšanas iekšējam pašvaldības uzņēmumam, kopienas risinājumu ieviešanas vai pakalpojuma

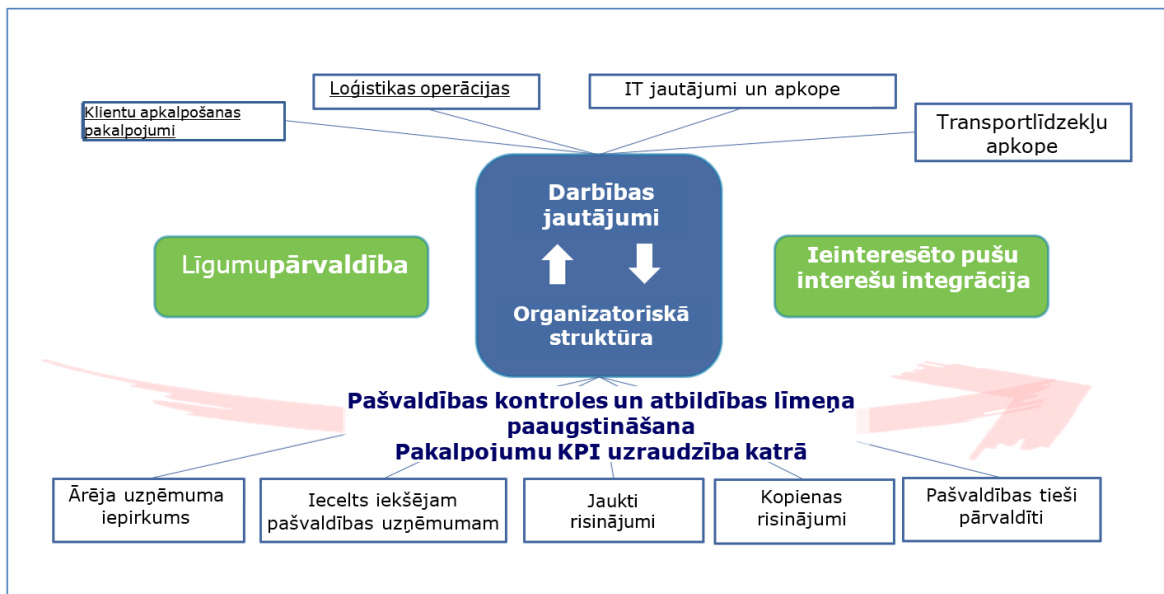
⁹Sīkāku informāciju skatiet prezentācijā "Finansēšanas mehānismi un iespējas lauku mobilitātes risinājumiem Portugālē" (2024), kas pieejama https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

tiešas darbības pašvaldībai, un vietējās varas iestādes atbildības līmenis palielinās visās šajās iespējās.¹⁰

Vienā un tajā pašā pašvaldībā dažāda veida mobilitātes pakalpojumus var nodrošināt un finansēt dažādos veidos. Turklāt efektīva līgumu pārvaldība un ieinteresēto personu interešu un vajadzību saskaņošana ir izšķiroša panākumu gūšanai.

Attēls 7 Organizatorisko un darbības jautājumu pārvaldība

Avots: SMARTA-NET



Attēls 8 Sopotniki "no durvīm līdz durvīm" pakalpojums Slovēnijā

Mācības no prakses: Sopotniki pakalpojums "no durvīm līdz durvīm"

Pārvadājumu pakalpojums Sopotniki "no durvīm līdz durvīm"¹¹ darbojas 16 Slovēnijas pašvaldībās un ārpus tām, un tas kalpo kā labs efektīvas organizatoriskās un operacionālās struktūras piemērs. Sopotniki nodrošina bezmaksas mobilitātes pakalpojumus vecāka gadagājuma cilvēkiem, pamatojoties uz solidaritātes modeli, kurā kā vadītāji tiek nodarbināti brīvprātīgie (galvenokārt pensionāri). Pakalpojums ir guvis lielus panākumus kopš tā darbības uzsākšanas 2017. gadā, palielinot lietotāju skaitu no sākotnējiem 312 līdz vairāk nekā 5300 2022. gadā. Šie panākumi galvenokārt ir saistīti ar izveidotajām publiskajām/privātajām un privātajām/privātajām partnerībām, kas uztur pakalpojuma biznesa modeli, un ciešo iesaistīto pašvaldību sadarbību. Faktiski pakalpojumu vada NVO institūts Sopotniki, un to atbalsta pašvaldības un citi privāti un publiski sponsori. Tam ir īpaša komanda ar 19 pilnas slodzes darbiniekiem vietējo grupu koordinēšanai un vispārējai koordinācijai (4 nodarbina Sopotniki institūts, 13 nodarbina projekta partneri – pašvaldības, Sarkanais Krusts, sociālā darba centri utt.) un plašu 263 brīvprātīgo vadītāju tīklu.



Galvenie finansēšanas avoti ir:

- ziedojumi no lietotājiem, privātiem uzņēmumiem un sponsoriem, kas veido aptuveni 5% no finansējuma avotiem;
- publiskais finansējums (pašvaldību dotācijas), kas veido aptuveni 75% no finansējuma avotiem;
- ieņēmumi, kas veido aptuveni 20% no finansējuma avotiem, kurus atkārtoti iegulda organizācijā, lai turpmāk atbalstītu un paplašinātu pakalpojumus.

¹⁰Sīkāka informācija par dažādiem lauku koplietošanas mobilitātes risinājumu darbības un organizatoriskajiem ietvariem un finanšu prasībām ir sniegta divos īpašos SMARTA-NET ziņojumos: SMARTA-NET vadlīnijās par lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem, 2024. gadā, un SMARTA-NET lauku koplietošanas mobilitātes risinājumu katalogā.

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

4. FINANSĒŠANAS UN FINANŠU STRATĒGIJU PAKĀPENISKA IEVIEŠANA

Ierobežotas nozares zināšanas un pieredze lauku mobilitātes pakalpojumu finansējuma nodrošināšanā var būt būtiski šķēršļi lauku kopienām. Iespējams, tām ir iepriekšēja pieredze finansējuma piesaistē projektiem citās nozarēs, bet mobilitātes jomā tām var būt jauna. Lai palīdzētu orientēties lauku mobilitātes jomā, SMARTA-NET projekts ir izstrādājis pakāpenisku pieeju. 10 soļi ir izstrādāti, lai palīdzētu lauku pašvaldībām un praktiķiem izprast, sagatavot un iesniegt spēcīgus finansējuma pieteikumus, tostarp finanšu stratēģiju, mobilitātes projektiem un ilgtspējīgi uzturēt mērķa pakalpojumus laika gaitā. Tas ir parādīts 9. attēlā.

Attēls 9 Pakāpeniska pieeja lauku mobilitātes finansēšanas un finanšu stratēģijām

Avots: SMARTA-NET



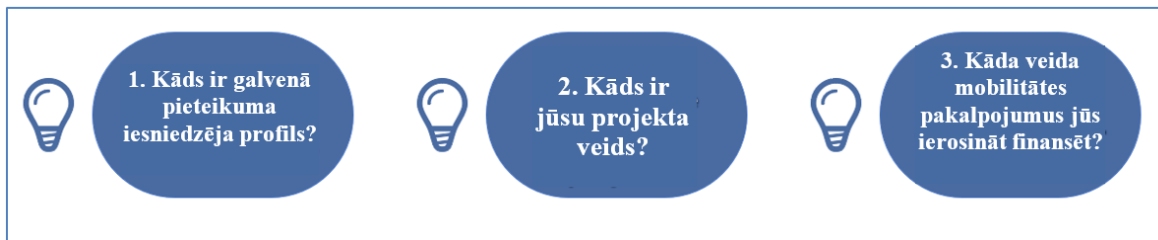
Katra nodaļa balstās uz galvenajiem elementiem, kas nepieciešami spēcīga projekta plāna izstrādei – sākot ar izaicinājumu un priekšrocību identificēšanu lauku kopienās, praktisku finanšu sistēmu novērtēšanu un beidzot ar būtisku projekta komponentu definēšanu. Šī strukturētā pieeja palīdzēs vietējām pašvaldībām orientēties sarežģītajā finansējuma ainavā, skaidri novērtēt finanšu prasības un izstrādāt pārliecinošus pieteikumus, kas ņem vērā regulējuma un tirgus apsvērumus, kas raksturīgi lauku mobilitātei.

5. PROJEKTA GALVENO ELEMENTU DEFINĒŠANA

Veiksmīga finansējuma pieteikuma pamatā ir skaidra un detalizēta projekta galveno aspektu definīcija. Ir svarīgi identificēt galveno pieteikuma iesniedzēju, lai nodrošinātu ticamību un noteiktu atbilstības kritērijus finansējuma iespējām. Tikpat svarīgi ir formulēt projekta galveno veidu, ģeogrāfisko darbības jomu un brieduma līmeni, nodrošinot atbilstību finansējuma prioritātēm un programmas mērķiem. Visbeidzot, konkrēta finansēšanai paredzēto mobilitātes pakalpojumu veida definēšana ļauj precīzi koncentrēties uz vietējo vajadzību apmierināšanu, vienlaikus ievērojot potenciālo finansētāju kritērijus.

Attēls 10 Projekta galveno elementu definēšana – 1.-3. Solis

Avots: SMARTA-NET



1. solis: Kāds ir galvenā pieteikuma iesniedzēja profils?

Galvenā pieteikuma iesniedzēja profils var ietekmēt tādu aspektus kā rīcības pilnvaras, ticamība, atbilstība konkrētām finansēšanas programmām/avotiem, spēja iegūt atļaujas un finanšu vēsture. Tomēr tas var radīt arī dažus ierobežojumus. Tie ietver tempu, kādā lietas var virzīties uz priekšu, tostarp iekšējie apstiprinājumi, iepirkumi un citi procesi, elastības līmenis un *ad hoc* pielāgošanās. Tas ir papildus pieteikuma iesniedzēja spējai izstrādāt labu priekšlikumu un spējai to veiksmīgi īstenot, kad/ja finansējums ir nodrošināts.

Šeit rodas partnerība un sadarbība, lai paplašinātu spējas ārpus tā, kas galvenajam pieteikuma iesniedzējam būtu, ja viņš rīkotos viens pats. Patiešām, lauku mobilitātes projektus un iniciatīvas var ierosināt dažādi vadītāji, katrs ar savām unikālajām vajadzībām un mērķiem. Atsevišķiem lauku mobilitātes projektiem var būt ierobežota ietekme, savukārt, ja tie tiek izstrādāti partnerībā, tie var novest pie ievērojamākiem rezultātiem.

2. tabulā ir apkopoti katra galvenā iesniedzēja veida rīcības potenciāls, izceļot īpašas vajadzības, iespējas un mērķus. Tabulā parādīti katra galvenā iesniedzēja veida potenciālie ierobežojumi, īpaši, ja tas darbojas viens pats. Ierobežojumi palīdz noteikt, kāpēc galvenajam iesniedzējam varētu būt izdevīgi sadarboties.

Tabula 2 Potenciāls, mērķi, ierobežojumi un partnerība galvenajiem iesniedzējiem

Galvenais iesniedzējs	Rīcības potenciāls	Mērķa sasniegumi	Iespējamie ierobežojumi	Partnerības iespējas
Lauku pašvaldības	Organizēt, līdzfinansēt un ieviest vietējos transporta risinājumus. Tās var efektīvi pārvaldīt infrastruktūras uzlabojumus un sadarboties ar citām iestādēm, lai nodrošinātu pakalpojumu sniegšanu.	Uzlabot vietējos mobilitātes pakalpojumus, modernizēt infrastruktūru (piemēram, sabiedriskās telpas, transporta mezglus) un sadarboties ar ārējām iestādēm, lai apmierinātu iedzīvotāju vajadzības.	Pilnvaras aprobežojas ar konkrētu teritoriju. Trūkst/nav darbinieku projektu izstrādei vai ieviešanai uz vietas. Ierobežots budžets jauniem/paplašinātiem pasākumiem. Nav tiešu līdzekļu dažu mobilitātes pakalpojumu ieviešanai.	Sadarboties ar NVO, transporta operatori, reģionālajām iestādēm un pat komerciālām struktūrām, lai apvienotu resursus, kopīgi izstrādātu risinājumus un veiktu kopīgus lauku mobilitātes vajadzību novērtējumus.
Transporta operatori/iestādes	Aktīvi iesaistīties transporta tīklu darbībā un paplašināšanā, nodrošinot pieejamību un vienlīdzību lauku mobilitātes pakalpojumos.	Paplašināt teritoriālo transporta pārklājumu, novērstot pašreizējās nepilnības, vienlaikus nodrošinot, ka pakalpojumi ir ilgtspējīgi un mērogojami.	Ierobežota elastība jaunām mobilitātes iniciatīvām. Stingras sistēmas, kas kavē inovāciju. Ierobežoti līdzekļi investīcijām. Grūtības koordinēt darbības ar citām nozarēm vai ieinteresētajām personām.	Sadarboties ar pašvaldībām, reģionālajām varas iestādēm un citiem operatori pakalpojumu paplašināšanā, tehnoloģiju integrācijā un normatīvā un finansiālā atbalsta nodrošināšanā.
NVO / Kopienas grupas	Atbalstīt iekļaujošus un vienlīdzīgus transporta risinājumus lauku apvidos. Tās var pārstāvēt nepietiekami apkalpoto iedzīvotāju grupu mobilitātes vajadzības un novērst nepilnības sabiedrisko	Nodrošināt, lai lauku transporta risinājumi atbilstu kopienas vajadzībām, būtu iekļaujoši un nodrošinātu pienācīgu piekļuvi pakalpojumiem visiem iedzīvotājiem. Iestāties par politikas izmaiņām un aktīvi iesaistīties pakalpojumu kopradīšanā.	Nepietiekams finansējums liela mēroga vai ilgtermiņa projektiem. Ierobežota pieredze mobilitātes pakalpojumu izstrādē un darbībā. Atkarība no brīvprātīgajiem, kas ietekmē nepārtrauktību un uzticamību. Mobilitātes projektu	Sadarboties ar vietējām pašvaldībām, transporta iestādēm vai komerciālām struktūrām, lai kopīgi izstrādātu transporta risinājumus, piemēram, brīvprātīgo vadītus pakalpojumus vai koplietošanas mobilitātes shēmas. Palīdziet

	pakalpojumu sniegšanā.		pārvaldībai nepieciešamo oficiālo pilnvaru trūkums.	mobilizēt finansējumu.
Tūrisma organizācijas	Tūrisma organizācijas var strādāt, lai veicinātu ilgtspējīgas mobilitātes iespējas apmeklētājiem lauku apvidos, samazinot ietekmi uz vidi un vienlaikus uzlabojot apmeklētāju pieredzi.	Nodrošināt, lai lauku tūrisms atbalstītu vides ilgtspējību, piedāvājot apmeklētājiem piekļuvi videi draudzīgiem transporta veidiem, piemēram, e-autobusiem, koplietošanas velosipēdiem vai elektroautomobiļiem.	Sezonāla pieeja var novest pie nepastāvīga pieprasījuma. Transporta plānošanas pieredzes trūkums. Ierobežota piekļuve finansējumam transportam. Ierobežota spēja saskaņot ar plašākas kopienas vajadzībām.	Sadarboties ar transporta operatoriem, pašvaldībām un citām iesaistītajām pusēm (piemēram, izmitināšanas pakalpojumu sniedzējiem), lai piedāvātu integrētus transporta pakalpojumus, uzlabojot ilgtspējību un samazinot ceļojumu radīto CO ₂ pēdu.
Komerccabiedrības	Atbalstīt lauku mobilitāti, līdzfinansējot un popularizējot risinājumus, kas uzlabo piekļuvi lauku apvidiem, bieži vien integrējot zaļās enerģijas un mobilitātes tehnoloģijas, lai sasniegtu ilgtspējības mērķus.	Uzlabot piekļuvi lauku apvidiem darbiniekiem, klientiem un mērķa lietotājiem. Veicināt mobilitātes risinājumus, kas atbilst viņu ilgtspējības mērķiem un uzlabo darbības efektivitāti.	Mobilitātes pakalpojumi nav to pamatdarbība. Ar ieguldījumiem nenozīmīgās darbībās saistītie finanšu riski. Tiešas ietekmes trūkums uz transporta noteikumiem vai politikas veidošanu. Bieži vien orientējas uz konkrētiem klientu segmentiem.	Partnerība ar pašvaldībām un transporta operatoriem, lai ieviestu nepieciešamo infrastruktūru (piemēram, elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijas) un nodrošinātu līdzfinansētu lauku transporta risinājumu izstrādi.

Attēls 11 Kopienas automašīnu koplietošana Villerouge-Termenès lauku kopienā

Mācības no prakses: Kopienas koplietošanas automašīnas lauku kopienā

Elektrisko automašīnu koplietošanas projekts Villerouge-Termenès ir lielisks piemērs kopienas iniciatīvai, kas risina lauku mobilitātes problēmas. Ņemot vērā lielos attālumus līdz svarīgiem pakalpojumiem un ierobežoto sabiedrisko transportu, projekts uzlabo iedzīvotāju piekļuvi, piedāvājot elektrisko transportlīdzekli īsiem braucieniem 40 līdz 80 km rādiusā, atvieglojot pārtikas veikalu, veselības aprūpes iestāžu un citu vietu apmeklēšanu. Turklāt transportlīdzeklis kalpo tūristiem, veicinot tuvējo apskates objektu izpēti Katāru zemē. Pakalpojumam ir ievērojama līdzdalība, kurā iesaistījusies gandrīz trešdaļa no ciemata 150 iedzīvotājiem, veicinot kopienas mijiedarbību, izmantojot organizētas diskusijas. Atbalstot domes komandas zaļās mobilitātes veicināšanā, iniciatīva apmierina transporta vajadzības par pieņemamu cenu – 6 eiro par pus-dienu, vienlaikus veicinot arī elektroautomobiļu ieviešanu. Projekts uzlabo savienojamību ar kaimiņu teritorijām, atbalsta vietējo tūrismu un rada sociālu mijiedarbību, izmantojot kopbraukšanu. Kopējās investīcijas šajā projektā sasniedza 177 656 eiro. Finansējums tika nodrošināts no dažādiem avotiem.



Autortiesības: Villerouge-Termenès pašvaldība

Fotovoltaiskas automašīnu nojumes un uzlādes punkta iegāde un uzstādīšana		Elektromobiļu iegāde un pārvaldība (ieskaitot tiešsaistes lietotni un tīmekļa vietni 3 gadus)	
Valsts finansējums	€61,000	ELFLA	€29,667
Odas novads	€26,600	Odas novads	€2,524
Enerģijas piegādātājs SYADEN	€10,500	Reģions	€4,040
Pašvaldība	€32,200	Pašvaldība	€10,123
Ciemata izmaksas ir 1000 eiro gadā, lai nodrošinātu šī pakalpojuma darbību (tiešsaistes platformas apmaksā, tīrīšana, lietotāju atbalsts...)			

2. solis: Kāds ir jūsu projekta veids?

Ieviešot jaunu transporta iniciatīvu, ir svarīgi skaidri definēt projekta galveno mērķi. Tas jau sākumā sniegs norādes par finansējuma vajadzību apjomu, sastāvu un ilgumu; par iespējamiem mērķa lietotājiem un potenciālajiem ieguvējiem; un par resursiem/aprīkojumu un potenciālajām partnerībām, kas vislabāk atbilstu projektam.

Skaidri definēts projekta veids palīdz noteikt skaidrus mērķus, piešķirt resursus un iesaistīt attiecīgās ieinteresētās personas. Savukārt tas palīdzēs potenciālajiem finansētājiem saprast pieteikuma būtību; jau sākumā sniegt norādes par to, kādus aspektus viņi varētu vai nevēlētos finansēt; un, iespējams, sniegt padomus, kā pieteikumu varētu pielāgot, lai tas labāk atbilstu viņu finansēšanas kritērijiem.

Zemāk ir minēti četri galvenie mobilitātes projektu veidi (nepilnīgs saraksts) un apsvērumi. Šie piemēri varētu palīdzēt racionalizēt jūsu projekta ideju.

Tabula 3 Galvenie mobilitātes projektu veidi lauku apvidos

Avots: SMARTA-NET

A tips: Vispārējs mobilitātes pakalpojums reģionam / novadam	
Mērķis	Uzlabot transporta piekļuvi konkrētai ģeogrāfiskai teritorijai.
Darbības joma	Vispārējs mobilitātes projekts varētu koncentrēties uz dažādiem aspektiem, piemēram, sabiedriskā transporta uzlabošanu, pieprasījuma reaģēšanas pakalpojumu ieviešanu, velosipēdistu un gājēju infrastruktūras uzlabošanu un atkarības no automašīnām mazināšanu, lai palielinātu pieejamību iedzīvotājiem, darba braucējiem un tūristiem.
Projekta struktūra	Vispārējs mobilitātes projekts visā teritorijā pēc savas būtības aptvers plašu ģeogrāfisko apgabalu, sastāvēs no vairākiem pakalpojumiem un var ietvert vairākus pārvietošanās veidus. Tas rada risku zaudēt fokusu un rada grūtības līdzsvarot dažādu elementu prasības. Šādā projektā, visticamāk, būs iesaistītas vairākas ieinteresētās personas, vairākas paralēlas ieviešanas un, iespējams, dažādi finansējuma avoti/kombinācijas katram pakalpojuma veidam. Tāpēc tam būs nepieciešama spēcīga vadība un efektīva koordinācija.
Galvenie ieteikumi	<ul style="list-style-type: none"> • Projekta pamatojums: Saskaņojiet projektu ar vietējiem mobilitātes plāniem un politikām, lai uzlabotu tā ticamību un iegūtu atbalstu. • Mērķa lietotāji: Skaidri identificējiet galvenās mobilitātes vajadzības un sasaistiet tās ar konkrētiem pakalpojumu veidiem, lai atvieglotu biznesa modeļa izstrādi. • Integrācija: Nodrošiniet vienmērīgu institucionālo, organizatorisko un finansiālo integrāciju ar esošajiem sabiedriskā transporta tīkliem. • Ilgspēja: Iekļaut ilgtspējīgus pārvietošanās veidus, piemēram, zemu izmešu transportlīdzekļus, elektroautobusus vai elektrisko velosipēdu sistēmas, īpaši jutīgās teritorijās. • Ilgtermiņa plānošana: Koncentrējieties uz nākotnes izaugsmi un attīstību, paredzot pakalpojumu pieprasījuma un mobilitātes vajadzību izmaiņas.
B tips: Mobilitātes pakalpojums konkrētam galamērķim	
Mērķis	Nodrošināt uzticamas un ērtas transporta iespējas uz un no konkrēta lauku galamērķa, piemēram, ciemata, tūrisma objekta vai kopienas pakalpojumu centra.
Darbības joma	Uzlabojiet piekļūstamību iedzīvotājiem un apmeklētājiem, savienojot lauku galamērķi ar galvenajiem transporta savienojumiem un

	mezglēm, piemēram, tuvējām pilsētām, sabiedriskā transporta pieturām vai dzelzceļa stacijām.
Projekta struktūra	Struktūra parasti ir lokalizētāka, salīdzinot ar visas teritorijas iniciatīvām, un bieži vien ietver mazāk, bet mērķtiecīgākus pakalpojumus. Projekts var balstīties uz mērķtiecīgiem transporta risinājumiem, piemēram, mikroautobusiem vai elastīgiem pieprasījuma pakalpojumiem, kas ir cieši koordinēti ar reģionālajām sabiedriskā transporta sistēmām, savienojot lietotājus ar galvenajiem transporta mezgliem. Šī pieeja samazina sarežģītību, bet joprojām var ietvert vairākus partnerus, tostarp vietējās pašvaldības, transporta pakalpojumu sniedzējus un vietējos uzņēmumus. Finansējums varētu nākt no dažādiem publiskiem un privātiem avotiem, īpaši, ja pakalpojums atbalsta vietējos uzņēmumus vai veicina tūrismu, un tam nepieciešama efektīva koordinācija, lai nodrošinātu pakalpojuma pielāgošanos sezonālām svārstībām.
Galvenie ieteikumi	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerības: Sadarbojieties ar vietējiem uzņēmumiem, lai nodrošinātu līdzfinansējumu un kopīgu mārketingu, tādējādi samazinot izmaksas. • Zems iedzīvotāju blīvums un teritoriālie izaicinājumi: Izstrādāt elastīgus, rentablus pakalpojumus (piemēram, pieprasījuma vai koplietošanas braucienus); Plānot lielākus attālumus un sarežģītu reljefu. • Vietējās iesaistes: Pielāgot pakalpojumus kopienas vajadzībām un grafikiem. • Ilgspēja: Izmantojiet videi draudzīgas iespējas, piemēram, elektrotransportlīdzekļus, kur vien iespējams.
C tips: Attīstības/aktivitāšu projekts, kam nepieciešams mobilitātes elements	
Mērķis	Integrēt transporta risinājumus jaunas lauku infrastruktūras vai aktivitāšu, piemēram, mājokļu projekta, lauksaimniecības centra vai kopienas centra, attīstībā.
Darbības joma	Lauku apvidos mobilitātes vajadzības jāapsver kā daļa no plašākiem attīstības plāniem. Tas nozīmē nodrošināt, ka jebkurš jauns projekts – vai tas būtu dzīvojamais rajons, biznesa parks vai atpūtas objekts – ietver pārdomātu transporta komponentu. Mērķis ir nodrošināt pieejamus, efektīvus savienojumus ar plašāku reģionu, palīdzot mazināt lauku izolāciju un ļaujot attīstībai plaukt, nodrošinot, ka cilvēki var viegli nokļūt uz objektu un no tā, neesot spiesti izmantot savu automašīnu.
Projekta struktūra	Mobilitātes komponenti attīstības projektos parasti tiek integrēti plašākā projekta ietvarā, kas prasa saskaņotību ar galvenās iniciatīvas vispārējiem mērķiem un laika grafiku. Transporta elementam jābūt izstrādātam tā, lai tas papildinātu un uzlabotu attīstības pieejamību, nodrošinot savienojamību ar tuvējām apdzīvotajām vietām un transporta tīkliem. Tas var ietvert jaunu infrastruktūru, piemēram, maršruta autobusu pakalpojumus, veloceliņus vai gājējiem draudzīgu dizainu, kā arī partnerības ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Liela uzmanība jāpievērš ieinteresēto personu sadarbībai, jo projektā bieži vien būs iesaistīti attīstītāji, vietējās pašvaldības un gala lietotāji. Finansējums var nākt no dažādiem avotiem, tostarp valsts dotācijām, privātām investīcijām vai paša attīstības projekta ieguldījuma.
Galvenie ieteikumi	<ul style="list-style-type: none"> • Ierobežota esošā infrastruktūra: lauku apvidos bieži vien trūkst sabiedriskā transporta pakalpojumu, tāpēc transporta risinājumiem ir jāaizpilda šī plaisa. Iespējas varētu ietvert jauna

	<p>autobusu maršruta izveidi, transportu pēc pieprasījuma vai koplietošanas kopienas transportlīdzekļus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integrācija ar apkārtējām teritorijām: Nodrošiniet, lai attīstība būtu savienota ar svarīgākajiem pakalpojumiem, piemēram, veselības aprūpi, izglītību un nodarbinātības centriem tuvējās pilsētās. • Ieinteresēto pušu iesaistīšana: Cieši sadarbojieties ar vietējiem iedzīvotājiem, pašvaldībām un uzņēmumiem, lai mobilitātes risinājumu pielāgotu kopienas vajadzībām un vietējiem apstākļiem.
D tips: Nišas komercpāravadājumi (piemēram, koplietošanas automašīnas)	
Mērķis	Piedāvāt specializētus transporta pakalpojumus, kas paredzēti, lai apmierinātu īpašas komerciālas vai kopienas vajadzības lauku apvidos.
Darbības joma	Lauku apvidos nišas mobilitātes pakalpojumi bieži vien ir vērsti uz unikālu transporta trūkumu novēršanu noteiktām lietotāju grupām vai aktivitātēm. Tie varētu ietvert automašīnu koplietošanu kopienām ar ierobežotu piekļuvi transportlīdzekļiem vai lauksaimniecības transporta pakalpojumus, kas palīdz vietējiem lauksaimniekiem nogādāt produkciju tirgos. Ņemot vērā izklaidēto iedzīvotāju skaitu un lielos attālumus lauku apvidos, šiem pakalpojumiem jābūt rentabliem un pielāgotiem konkrētām vajadzībām, nodrošinot to praktiskumu un finansiālo dzīvotspēju.
Projekta struktūra	Nišas mobilitātes projekti ir strukturēti ap mērķtiecīgiem, maza mēroga pakalpojumiem, kas pielāgoti konkrētām lietotāju vajadzībām vai aktivitātēm. Šajos projektos bieži vien ir iesaistītas mazāk ieinteresēto personu, un pakalpojumu pārvalda viens operators vai kooperatīvs. Atkarībā no konteksta tie var balstīties uz kopienas virzītiem modeļiem, partnerībām ar vietējiem uzņēmumiem vai publiskā un privātā sektora sadarbību. Ņemot vērā to specializēto raksturu, šiem projektiem ir nepieciešama skaidra lietotāju grupu un pieprasījuma identificēšana, izmantojot elastīgus pakalpojumu modeļus, kas var pielāgoties izmaiņām. Finansējums parasti tiek iegūts no kopienas iemaksām, vietējām subsīdijām un privātām investīcijām. Lai projekts būtu dzīvotspējīgs, tā struktūrā jāiekļauj stabils biznesa plāns, kas koncentrējas uz izmaksu efektivitāti, mērogojamību un pakalpojumu pielāgojamību.
Galvenie ieteikumi	<ul style="list-style-type: none"> • Novērsiet lauku apvidu nepilnības: Identificējiet īpašas mobilitātes problēmas lauku apvidos, piemēram, zemas intensitātes sabiedrisko transportu vai privāto transportlīdzekļu trūkumu, un izstrādājiet risinājumus, kas pielāgoti vietējam kontekstam. • Uz kopienu balstīti risinājumi: Iesaistīt vietējos uzņēmumus, izmitināšanas vietas, iestādes un kopienas grupas pakalpojuma izveidē un pārvaldībā. Piemēram, vietējās ieinteresētās personas var izstrādāt un uzturēt kopīgas automašīnu koplietošanas vai kopbraukšanas pakalpojumus. • Tehnoloģijas un pieejamība: Izmantojiet tehnoloģijas, piemēram, mobilās lietotnes, lai koordinētu koplietošanas braucienus, bet ņemiet vērā arī digitālā platjoslas pārklājuma ierobežojumus. Nodrošiniet pakalpojumu pieejamību vecāka gadagājuma cilvēkiem vai tiem, kuriem nav piekļuves digitālajām tehnoloģijām. • Mērogojamība: Sāciet nelielā mērogā un paplašinieties, pieaugot pieprasījumam, saglabājot zemas ekspluatācijas izmaksas, izmantojot elastīgus, koplietošanas modeļus.

Attēls 12 VysoMarch projekts uz Austrijas un Slovākijas robežas

Mācības no prakses: VysoMarch projekts uz Austrijas un Slovākijas robežas

Projekta VysoMarch galvenais mērķis ir veicināt ilgtspējīgu un videi draudzīgu mobilitāti un stiprināt pārrobežu sadarbību starp Austriju un Slovākiju. Jaunais gājēju un velosipēdistu tilts pār Moravas upi ir paredzēts, lai radītu pievilcīgu, drošu savienojumu ikdienas velosipēdu satiksmei un vienlaikus nodrošinātu ekoloģisko ilgtspējību.

Projekta darbības joma ietver: i) Iekaramā tilta (273 metrus gara, 4 metrus plata) būvniecību, lai savienotu veloceliņus un gājēju celiņus starp Slovākijas pašvaldību Hohštetenu un Austrijas pašvaldību Markegu; ii) Papildu pasākumus ilgtspējīgas mobilitātes atbalstam, piemēram, atsevišķu veloceliņu lielākai drošībai, ātru savienojumu ar Markegas dzelzceļa staciju, slēdzamas velosipēdu novietnes, velosipēdu skaitītājus un pārrobežu norāžu sistēmu; iii) Dabas aizsardzības un putnu aizsardzības pasākumus: Aizsardzības pasākumus būvniecības laikā un ekoloģisko rekultivāciju pēc būvdarbu pabeigšanas, tostarp putnu brīdinājuma sfēras un karodziņus, lai novērstu sadursmes.



Autortiesības: [Lejas Austrijas federālās zemes valdība](#)

Projekta partneri ir Bratislavas pašpārvaldes rajons un Lejasaustrijas provinces valdība. Kopējās projekta izmaksas bija 5,9 miljoni eiro, no kuriem 5 miljoni eiro ir Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) finansējums. Projekts tika īstenots ar Eiropas Savienības, Eiropas Reģionālās attīstības fonda atbalstu pārrobežu sadarbības programmas Interreg V-A Slovākijas Republika-Austrija 2014.–2020. gada pārrobežu sadarbības programmas ietvaros.

3. solis: Kāda veida mobilitātes pakalpojumus jūs ierosināt finansēt?

Dažādos ES lauku kontekstos jau pastāv plašs lauku mobilitātes risinājumu klāsts, un tos var iedalīt trīs galvenajos veidos:

- **Elastīgi transporta pakalpojumi**, tostarp transports pēc pieprasījuma;
- **Kopbraukšanas pakalpojumi**, piemēram, kopbraukšana ar automašīnu un koplietots taksometrs;
- **Aktīvi koplietošanas pakalpojumi**, tostarp automašīnu un velosipēdu koplietošana.

Tie kļūst daudz efektīvāki, ja tie tiek koordinēti vai integrēti ar fiksēta maršruta autobusu un vilcienu pakalpojumiem.

Turklāt ir jāņem vērā:

- Fiziskā infrastruktūra, kas nodrošina **aktīvo mobilitāti**, piemēram, veloceliņi un pastaigu takas, kā arī mobilitātes centri un pārsēšanās punkti;
- **IKT nodrošinātājs un digitālais slānis**, tostarp IT sistēma rezervēšanai, biješu iegādei, lietotāju informācijai utt.

Finansējuma un finanšu prasības atšķiras atkarībā no pakalpojuma veida. Kopiena varētu apsvērt sākt ar 3. soli, ja, piemēram, tā jau zina (vai domā, ka zina) mobilitātes pakalpojumu, kas tiks ierosināts finansēšanai. Mēs joprojām ieteiktu iziet cauri 1. un 2. solim, jo tie varētu palīdzēt vēlreiz pārdomāt labāko dalībnieku sastāvu, kā arī izstrādāt mērķus. Tas palīdzēs vēlāk, kad iesniedzējs vēlēsies pārliecināt finansējuma avotus.

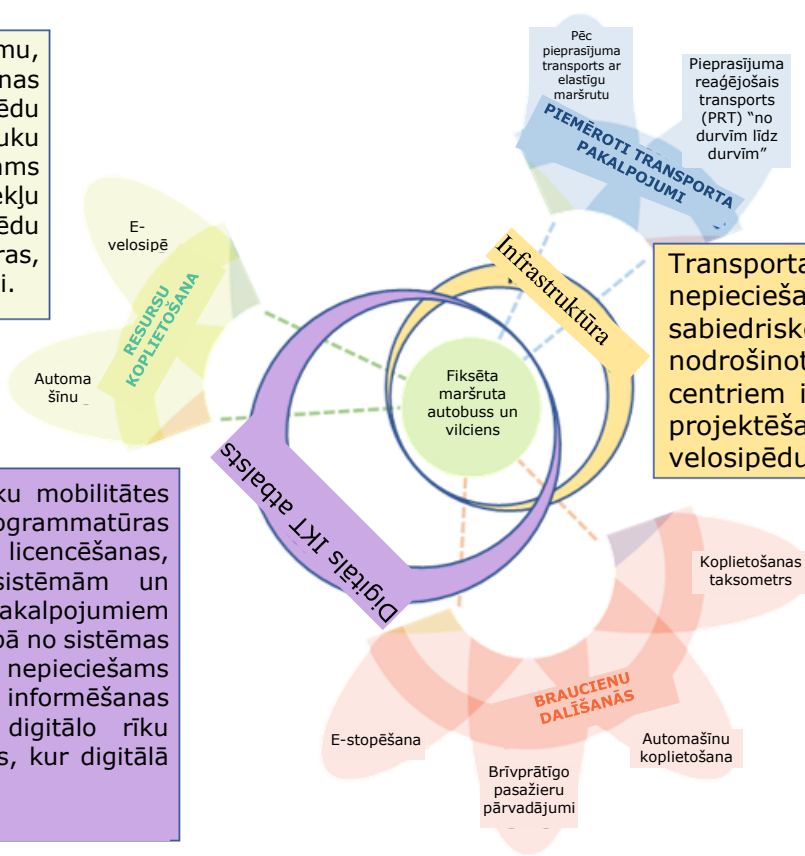
Galvenās finansējuma un finanšu prasības katram pakalpojuma veidam ir apkopotas turpmāk.

Attēls 13 Finansējuma prasības lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem

Avots: MemEx

Aktīvu koplietošanas pakalpojumu, piemēram, automašīnu koplietošanas vai elektrisko velosipēdu koplietošanas, uzsākšanai lauku apvidos ir nepieciešams ievērojams sākotnējais kapitāls transportlīdzekļu (automašīnu, elektrisko velosipēdu utt.) un atbalsta infrastruktūras, piemēram, uzlādes staciju, iegādei.

Digitālā risinājuma izstrāde lauku mobilitātes pakalpojumiem ietver programmatūras platformu izstrādes vai licencēšanas, integrācijas ar maksājumu sistēmām un saderības ar citiem mobilitātes pakalpojumiem nodrošināšanas izmaksas. Atkarībā no sistēmas sarežģītības finansējums var būt nepieciešams arī lietotāju apmācībai un informēšanas pasākumiem, lai nodrošinātu digitālo rīku izmantošanu, īpaši lauku apvidos, kur digitālā prātība varētu būt zemāka.



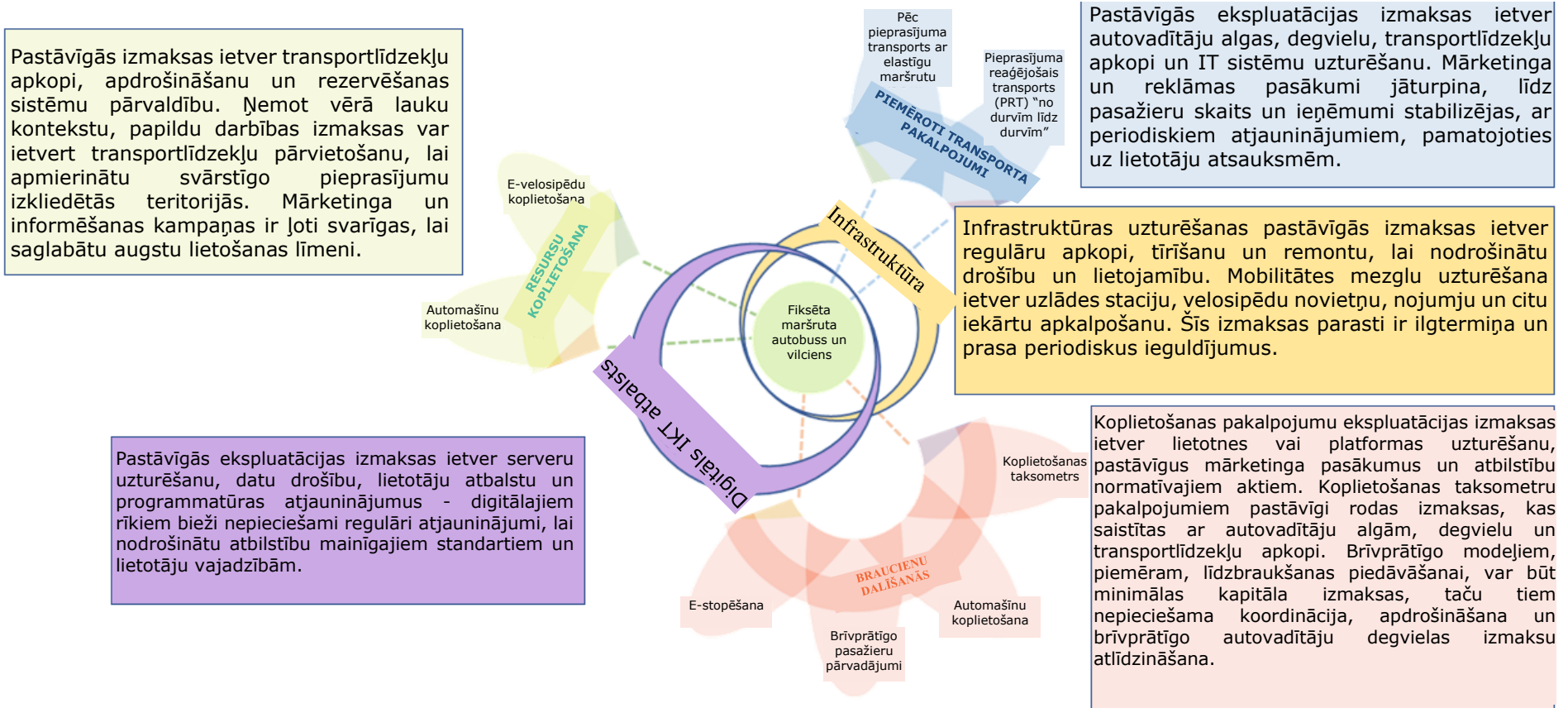
Lauku transporta pakalpojumu pēc pieprasījuma (DRT) uzsākšanai ir nepieciešams finansējums transportlīdzekļiem, tehnoloģiju infrastruktūrai un mārketingam. Papildu izmaksas ietver atbilstību normatīvajiem aktiem un apdrošināšanu, un kapitālieguldījumi atšķiras atkarībā no autoparka lieluma, pārklājuma un tehnoloģiju integrācijas.

Transporta infrastruktūras attīstībai lauku apvidos ir nepieciešamas kapitāla izmaksas nepieciešamo sabiedrisko darbu projektēšanai un attīstībai, nodrošinot drošas takas un norādes. Mobilitātes centriem ir nepieciešami ieguldījumi zemes iegādē, projektēšanā un būvniecībā, kā arī tādās iekārtās kā velosipēdu novietnes, nojumes un uzlādes stacijas.

Kopbraukšanas pakalpojumu finansiālās prasības parasti ir zemākas nekā fiksēta maršruta vai aktīviem bagātu risinājumu gadījumā. Tomēr joprojām pastāv izmaksas, kas saistītas ar koordinācijas platformas izveidi, kas balstīta uz lietojumprogrammām vai tīmekli, lai savienotu pasažierus un vadītājus. Atbilstība juridiskajām un normatīvajām prasībām (piemēram, apdrošināšana, vadītāju pārbaude, datu aizsardzība) var prasīt papildu finansējumu.

Attēls 14 Finansiāli jautājumi par lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem

Avots: MemEx

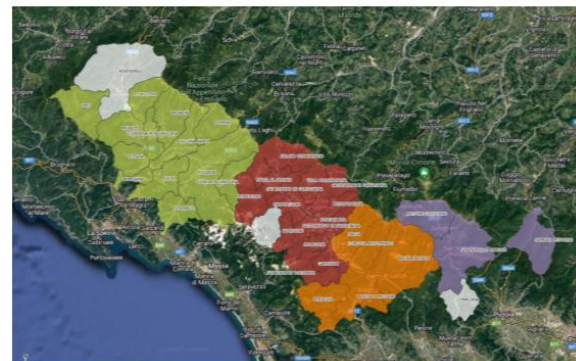


Attēls 15 SMART mobilitātes projekts Garfagnana ielejā, Itālijā

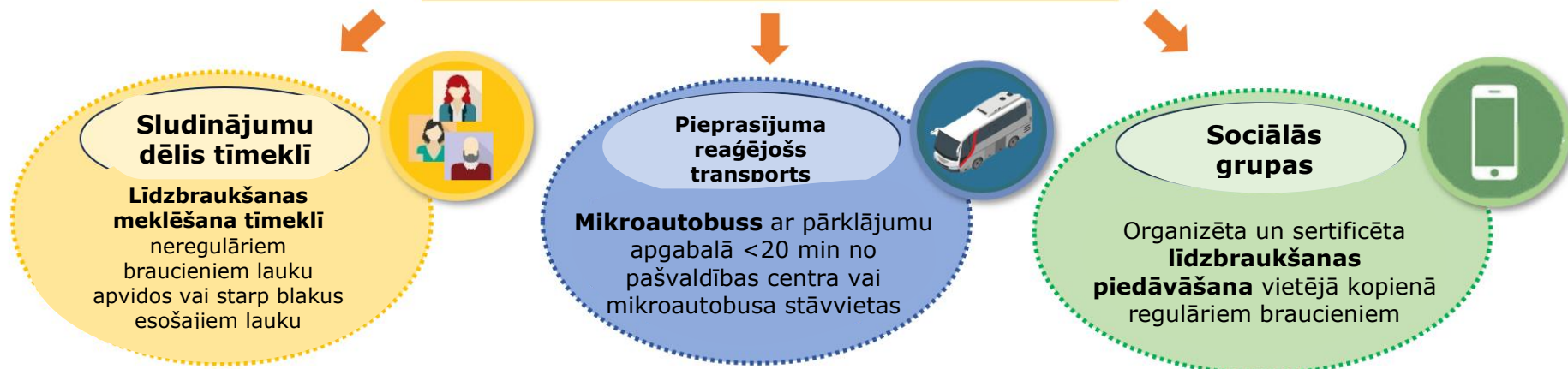
Avots: MemEx

Mācības no prakses: SMART mobilitātes projekts Garfagnana ielejā, Itālijā

- Iniciatīvu vada **Garfagnana pašvaldību savienība**
- Aptuveni **600 000 eiro** finansējums, izmantojot **Itālijas iekšējo teritoriju stratēģiju (SNAI) - 2014.-2020. gads**
- Finansētie pasākumi: i) Viedās mobilitātes **pakalpojumu scenārija** definīcija; ii) Teritorijas **mobilitātes pārvaldnieka** izveide; iii) Viedās mobilitātes **investīcijas**



Mobilitātes pakalpojumu veids: **risinājumu**

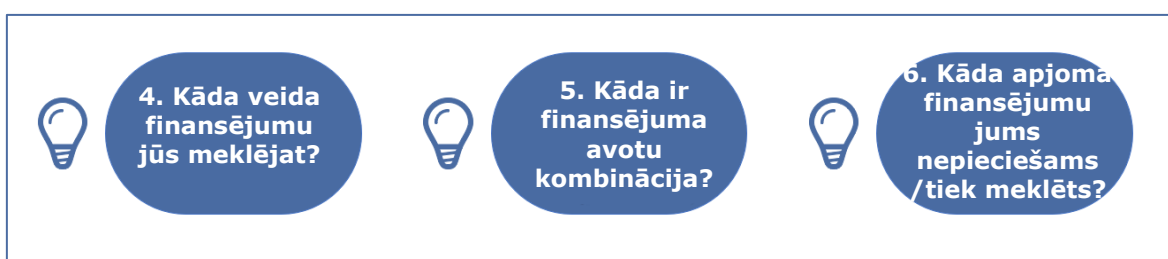


6. FINANSĒJUMA VAJADZĪBU UN PLĀNU NOVĒRTĒŠANA

Pilnīga izpratne par finansējuma prasībām ir ļoti svarīga, lai nodrošinātu projekta finansiālo dzīvotspēju un ilgtspējību. Tas ietver nepieciešamā finansējuma veida noteikšanu, kapitālizdevumu (Capex) un ekspluatācijas izdevumu (Opex) ietekmes novērtēšanu, kā arī atbilstoša finansējuma kombinācijas noteikšanu, lai līdzsvarotu publisko un privāto ieguldījumu. Nepieciešamā finansējuma apjoma noteikšana palīdz saskaņot projekta ambīcijas ar reālajām finansēšanas iespējām, nodrošinot pielāgotu un sasniedzamu finansēšanas plānu. Kā jau minēts, projektu iesniedzējiem var būt iepriekšēja pieredze citās jomās. Šīs sadaļas mērķis ir sniegt ieskatu aspektos, kas ir raksturīgi lauku mobilitātei.

Attēls 16 Projekta galveno elementu definēšana – 4.-6. Solis

Avots: SMARTA-NET



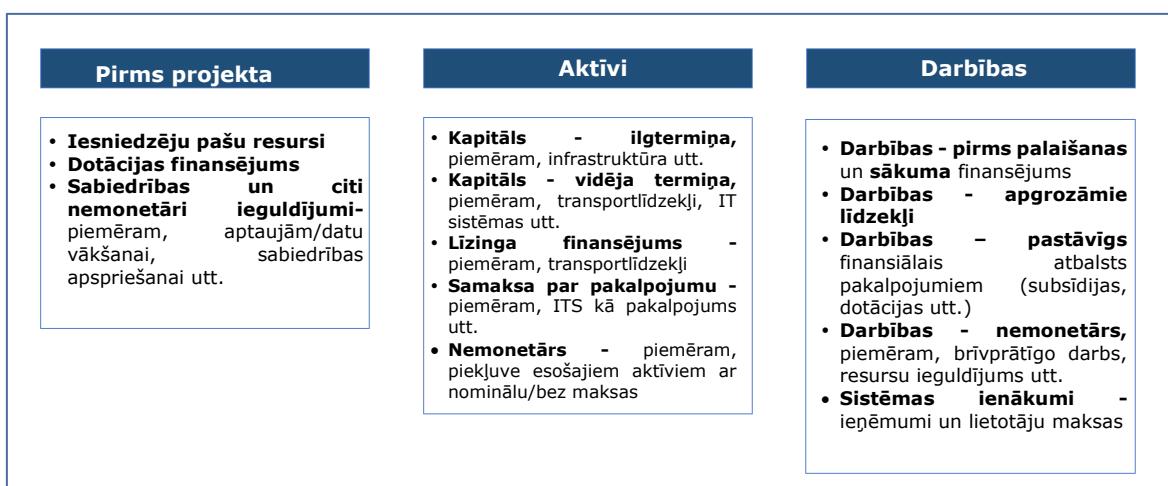
4. solis: Kāda veida finansējumu jūs meklējat?

Plānojot lauku koplietošanas mobilitātes risinājumus, pašvaldības saskaras ar izaicinājumiem paredzēt prasības un nodrošināt atbilstošu un pietiekamu finansējumu dažādos projekta posmos. Šajā vadlīniju sadaļā ir izklāstīti galvenie apsvērumi lauku koplietošanas mobilitātes pakalpojumu finansēšanai. Tās mērķis ir palīdzēt vietējām pašvaldībām orientēties dažādās finansēšanas vajadzībās, sākot no koncepcijas izstrādes līdz ilgtermiņa darbībai. Izpratne par atšķirīgajām finansiālajām prasībām katrā posmā – koncepcijas izstrādē, plānošanā un pastāvīgajā darbībā – nodrošina, ka pašvaldības var efektīvi sadalīt savus resursus.

Atbilstošie finansējuma veidi ir īsi aprakstīti 17. attēlā.

Attēls 17 Lauku mobilitātes risinājumu finansējuma veidi

Avots: SMARTA-NET



18. attēlā ir sniegts pārskats par finansējuma vajadzībām šajos posmos, detalizēti aprakstot katra posma ilgumu, mērķi un nepieciešamo finansējuma veidu. Tas izceļ, kā pašvaldības var strukturēt savu finansējumu, sākot no sākotnējiem priekšizpētes pētījumiem un kapitālizdevumiem līdz darbības izmaksām un pakalpojumu ilgtspējībai ilgtermiņā.

Lauku koplietošanas mobilitātes risinājumu finansiālās vajadzības mainās dažādos posmos — koncepcijas, plānošanas un darbības posmā —, katrs balstoties uz iepriekšējo posmu. Sākotnēji, koncepcijas posmā, izmaksas koncentrējas uz priekšizpētes pētījumiem, lai novērtētu pakalpojuma dzīvotspēju. Tad arī veic sākotnēju līdzekļu pieejamības novērtējumu, nodrošinot nepieciešamās "realitātes pārbaudes". Šīs izmaksas tieši ietekmē plānošanas posmu, kurā notiek detalizēta pakalpojuma izstrāde un kapitālizdevumi, piemēram, transportlīdzekļiem un IT infrastruktūrai. Efektīva plānošana nodrošina, ka šajā posmā veiktie kapitālieguldījumi atbilst paredzētajam darbības modelim.

Pārejot uz darbības posmu, rodas pastāvīgas izmaksas, piemēram, autovadītāju algas, degviela, apkope un uzraudzība. Šī posma panākumi lielā mērā ir atkarīgi no tā, cik labi resursi tiek pārvaldīti iepriekšējos posmos. Piemēram, kapitālieguldījumi efektīvos transportlīdzekļos vai digitālajā infrastruktūrā var samazināt ilgtermiņa darbības izdevumus, uzlabojot pakalpojuma finansiālo ilgtspējību. Tādējādi katrs posms ir savstarpēji saistīts, un lēmumi, kas pieņemti koncepcijas un plānošanas posmos, tieši ietekmē darbības posma efektivitāti un finanšu pārvaldību. Ir svarīgi, lai visi lēmumi būtu balstīti uz reālistiskiem novērtējumiem.

Attēls 18 Pārskats par finansējuma vajadzībām dažādos projekta posmos

	KONCEPCIJA	PLĀNOŠANA	DARBĪBA / UZRAUDZĪBA		
	[Barra]	[Barra]		[Barra]	
Ilgums	M1-M6	M6-M18	M18-M36		
Finansējuma veids/mērķis	Priekšizpēte	Pakalpojuma plānošana	Ekspluatācijas izmaksas		
			Uzsākšana	Pilotprojekts	
	Dizains	Kapitālieguldījumi	Ilgtermiņa darbība		
			Izveides fāze	Uzraudzība un novērtēšana	

Attēls 19 Velosipēdu koplietošanas sistēma Sprottenflotte Ķīles reģionā, Vācijā

Mācības no prakses: Velosipēdu koplietošanas sistēma Sprottenflotte Ķīles reģionā, Vācijā

SprottenFlotte ir Ķīles reģiona velosipēdu koplietošanas sistēma. Aptuveni 1200 velosipēdi ir pieejami nomai un atgriešanai aptuveni 200 stacijās Ķīles pilsētā, Rendsburgas-Ekernferdes un Plēnas rajonos, kā arī Šlējas reģionā. Starp tiem ir arī daži "pedelec" elektro velosipēdi, kravas velosipēdi un elektriskie kravas velosipēdi. Velosipēdus var iznomāt bez maksas vai par ļoti izdevīgām cenām.

- Finansējuma veids: 50% federālie līdzekļi (Digitālā un transporta ministrija (BMDV)) + 50% pašvaldības līdzekļi (aptuveni 350 000 eiro katram).
- Konceptcija un dizains: par stratēģisko pamatu kalpoja Ķīles reģiona mobilitātes ģenerālplāns. Detalizētā plānošana atsevišķām pilsētām tika izstrādāta ciešā sadarbībā ar ieinteresētajām personām un iesaistot lietotājus.
- Izmēģinājuma fāze: SprottenFlotte tika uzsākta 2019. gadā izmēģinājuma fāzē Ķīlē un tās apkārtnes pašvaldībās. Šajā fāzē tika gūta pieredze un piesaistīti sadarbības partneri, pirms sistēma tika ieviesta pastāvīgi un paplašināta 2021. gadā. Projekts sākās kā izmēģinājuma projekts un tika turpināts ilgtermiņā, pateicoties finansējumam un pastāvīgiem sadarbības modeļiem. Pēc izmēģinājuma fāzes darbība tika stabilizēta un galu galā paplašināta uz citām pašvaldībām.
- Kapitālieguldījumi (investīciju izmaksas): Sākotnējās investīcijas ietvēra staciju, velosipēdu un plašas mārketinga kampaņas izmaksas, lai ieviestu sistēmu.
- Eksploatācijas izdevumi (pastāvīgie darbības izdevumi): Darbības izdevumos ietilpst velosipēdu nomas izmaksas, personāla izmaksas, kā arī nelielas pastāvīgas mārketinga aktivitātes un ceļveža izstrādes izmaksas.



Autortiesības: [KielRegion](#)

Galvenie ieteikumi projekta finansējuma pārvaldībai:

- *Visaptveroša plānošana*: Sāciet ar rūpīgu priekšizpēti, lai nodrošinātu, ka visi pakalpojuma aspekti, sākot no infrastruktūras līdz pieprasījumam, tiek ņemti vērā pirms ievērojamu investīciju veikšanas. Tas palīdzēs izvairīties no neparedzētām izmaksām vēlāk.
- *Pakāpeniska finansēšana*: Nodrošiniet pakāpenisku finansējumu, lai segtu izmaksas katrā posmā, nodrošinot, ka resursi ir pieejami, projektam virzoties no koncepcijas līdz ilgtermiņa darbībai. Šī pieeja ļauj arī elastīgi pielāgoties neparedzētām pieprasījuma vai eksploatācijas vajadzību izmaiņām.
- *Kapitālieguldījumu optimizācija*: Investējiet mērogojamās un rentablās tehnoloģijās un infrastruktūrā, lai samazinātu turpmākās eksploatācijas izmaksas. Sāciet ar vienkāršu struktūru un pēc tam pakāpeniski paplašiniet pakalpojumu un mērķa lietotāju loku.
- *Uzraudzība un pielāgošana*: Regulāra uzraudzība eksploatācijas fāzē ir kritiski svarīga. Uz datiem balstīti lēmumi par maršrutiem, pakalpojumu biežumu un transportlīdzekļu efektivitāti var palīdzēt uzlabot pakalpojumu sniegšanu un samazināt nevajadzīgus izdevumus.
- *Partnerību izmantošana*: Sadarbojieties ar vietējiem uzņēmumiem, sabiedriskajām grupām un valdības programmām, lai kopīgi finansētu projekta aspektus. Partnerības var atvieglot finansiālo slogu un veidot vietējo atbalstu pakalpojumam.

5. solis: Kāds ir finansējuma avotu sadalījums?

Tradicionālie transporta budžeti valsts, reģionālā un vietējā līmenī nekad nav bijuši pietiekami, lai nodrošinātu atbilstošu lauku mobilitātes pārklājumu vai pakalpojumu¹².

¹²To konstatēja SMART projekts (2018.–2020. gads), kas, cita starpā, izpētīja sistēmu, kurā ietilpst lauku mobilitāte katrā ES dalībvalstī. Skatīt SMARTA projektu "Politikas ieteikumi ilgtermiņai koplietošanas

Paļaušanās uz šo budžetu palielināšanu varētu būt nereāla vai pārāk optimistiska, jo tas prasītu būtiskas politikas izmaiņas, kuru ieviešana ir lēna un maz ticama tuvākajā laikā. Lai panāktu reālas pārmaiņas lauku mobilitātē, ir svarīgi izmantot plašāku finansējuma avotu klāstu, apvienojot publiskās, privātās un alternatīvās investīcijas integrētai pieejai.

Tabula 4 Finansējuma avotu kombinācija lauku mobilitātes risinājumiem

	Kas	Laika grafiks	Aptvertais finansējuma veids			Finansējamās izmaksu kategorijas
			C	P	O	
Mērķa auditorija – viens avots	No ES, valsts, reģionālā vai vietējā (pašvaldības) līmeņa piesaistītie publiskie finanšu līdzekļi	Vienreizējs vai atkārtots valsts subsīdiju gadījumā				Visi, ieskaitot fizisko infrastruktūru un IT risinājumus
Vairāki atbalsta avoti	Tiek izmantots publiskā finansējuma avotu kopums, piemēram, ES fondi tiek izmantoti koncepcijas un plānošanas vajadzībām, un darbības izdevumus (OpEx) sedz valsts vai reģionālā līmeņa publiskās subsīdijas	Vienreizējs vai atkārtots valsts subsīdiju gadījumā				Visi, ieskaitot fizisko infrastruktūru un IT risinājumus
Privātā sektora investīcijas	Piešķirtais finansējums transportlīdzekļu iegādei vai sabiedrisko zonu atjaunošanai	Vienreizējs				Visi, ieskaitot fizisko infrastruktūru un IT risinājumus
Komerčiālie sponsori	Resursi, kas mobilizēti no autobūves uzņēmumiem, tehnoloģiju firmām, enerģētikas un komunālo pakalpojumu uzņēmumiem utt.	Vienreizējs kapitālizdevumu vai atkārtotu izdevumu segšanai				Aktīvi (tostarp transportlīdzekļi un IT platformas)
Cits publiskā sektora atbalsts	Resursi tiek piesaistīti no citām sabiedriskajām iestādēm (piemēram, sabiedriskā transporta pārvaldēm, reģionālās attīstības aģentūrām, vides aģentūrām utt.)	Vienreizējs vai atkārtots valsts subsīdiju gadījumā				Visi, ieskaitot fizisko infrastruktūru un IT risinājumus

mobilitātei un sabiedriskajam transportam Eiropas lauku apvidos” (2020), lejupielādējams vietnē https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf. Atsevišķu dalībvalstu ziņojumi ir pieejami vietnē <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Brīvprātīgo ieguldījums	Brīvprātīgie iesaistīti, lai segtu dažus pakalpojuma darbības aspektus	Bieži				(parasti) Mobilitātes pakalpojumu darbība
Lietotāja maksas	Ceļotāji maksā maksu par pakalpojuma izmantošanu	Ar noteiktu biežumu. Summa ir mainīga				Mobilitātes pakalpojumu darbība

Attēls 20 Finansējuma avotu izmantošana Retimno, Grieķijā

Mācības no prakses: finansējuma avotu izmantošana Retimno, Grieķijā

Pirmais "bez-doku" elektrisko velosipēdu koplietošanas sistēma Grieķijā tika ieviesta Retimno, aizstājot nepietiekamu iepriekšējo sistēmu. Koplietošanas sistēmas mērķis ir veicināt pāreju uz ilgtspējīgiem transporta veidiem. Ieviešanu nodrošināja efektīva sadarbība starp publisko un privāto sektoru, ko atbalstīja Eiropas finansējums, kas saņemts saskaņā ar Grieķijas Partnerības līgumu 2014.–2020. gadam (ESPA 2014.–2020. gads) saskaņā ar Reģionālo darbības programmu "Krēta", ko līdzfinansē ERAF.

Eiropas finansējums palīdzēja uzsākt riteņbraukšanas iniciatīvu šajā apgabalā. Tomēr, kad šie līdzekļi bija izsmelti, kļuva skaidrs, ka paļaušanās tikai uz privātiem operatoriem, lai turpinātu pakalpojumu, nav ilgtspējīga. Tomēr šī koplietošanas e-velosipēdu sistēma atklāja koplietojamo transportlīdzekļu potenciālu šajā apgabalā. Pašvaldības iesaistīšanās un pastāvīgie centieni popularizēt koplietojamo mobilitāti piesaistīja privātos koplietojamo mobilitātes pakalpojumu operatorus un rezultējās jaunos ieguldījumos attiecīgajos pakalpojumos.

Piemēram, 2019. gada jūlijā Retimno tika ieviests jauns privāts ieguldījums e-skūteru koplietošanas sistēmā. Vēlāk, 2024. gadā, ar cita Eiropas finansējuma atbalstu no Grieķijas Partnerības līguma 2014.–2020. gadam (ESPA 2014.–2020.) saskaņā ar Nozares darbības programmu: "Transporta infrastruktūra, vide un ilgtspējīga attīstība" un Kohēzijas fonda līdzfinansējumu tika uzstādīta pavisam jauna velosipēdu koplietošanas sistēma (44 e-velosipēdi/6 uzlādes stacijas)¹³.

Šī jaunā finansējuma plūsma ļāva iniciatīvai izmantot pieaugošo riteņbraukšanas potenciālu reģionā, nodrošinot tās pastāvīgus panākumus. Retimno pašvaldība cenšas rast veidu, kā iepriekšējo sistēmu ("bez-doku") varētu iekļaut jaunajā.

Šis gadījuma pētījums ir īpaši svarīgs, jo tas uzsvēr vairāku finansējuma avotu izmantošanas nozīmi ilgtermiņa finansiālās ilgtspējas nodrošināšanai.



Autortiesības:
pašvaldība

Retimnas

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

Attēls 21 Lauku e-auto koplietošanas shēmas uzturēšana: FLUGS modelis Austrumtirolē

Mācības no prakses: Flugs e-auto koplietošana

Flugs¹⁴ir Austrijas Austrumtirolē esoša elektroauto koplietošanas staciju sistēma. Flugs sistēmas galvenais mērķis ir samazināt privāto automašīnu braucieni skaitu, ko veic indivīdi un ģimenes, un piedāvāt alternatīvu 1., 2. vai 3. automašīnas iegādei.

Pakalpojums tika uzsākts 2015. gadā, un to pārvalda uzņēmums "Regionalenergie Osttirol", kas piedāvā FLUGS eCarsharing pakalpojumu un nodarbojas ar apkopes darbībām, atbalstu uz vietas, apstrādi, rēķinu izrakstīšanu, novērtēšanu, sabiedriskajām attiecībām, mārketingu un citiem iekšējiem resursiem.

Pašlaik uzņēmums "Regionalenergie East Tyrol" nodrošina pakalpojumu galvenokārt komerciālu apsvērumu dēļ (t. i., lai būtu pārstāvēts šajā teritorijā kā enerģijas piegādātājs), nevis paša auto koplietošanas biznesa dēļ. Grūtības atrast un aktīvi iesaistīt auto koplietošanas pakalpojumu sniedzēju rada zems pieprasījums lauku apvidos, kas neļauj privātajiem operatoriem izstrādāt spēcīgu investīciju pamatojumu.

FLUGS eCarsharing daļēji ir nodots ārpakalpojumā (rezervēšanas platforma un telemetrija). Vienīgais sponsors ir Austrumtiroles Reģionālā pārvalde (RMO), reģionālās attīstības aģentūra ar kompetenci ilgtspējīgas mobilitātes projektu, iniciatīvu un stratēģiju jomā. RMO nodarbojas ar reklamēšanas un izplatīšanas aktivitātēm.

Ieņēmumi spēj segt tikai daļēji autoparka fiksētās izmaksas.



Autortiesības: Flugs e-auto koplietošana Austrumtirolē, Austrijā - © E. Bachmann

6. solis: Kāda apjoma finansējums Jums nepieciešams/tiek meklēts?

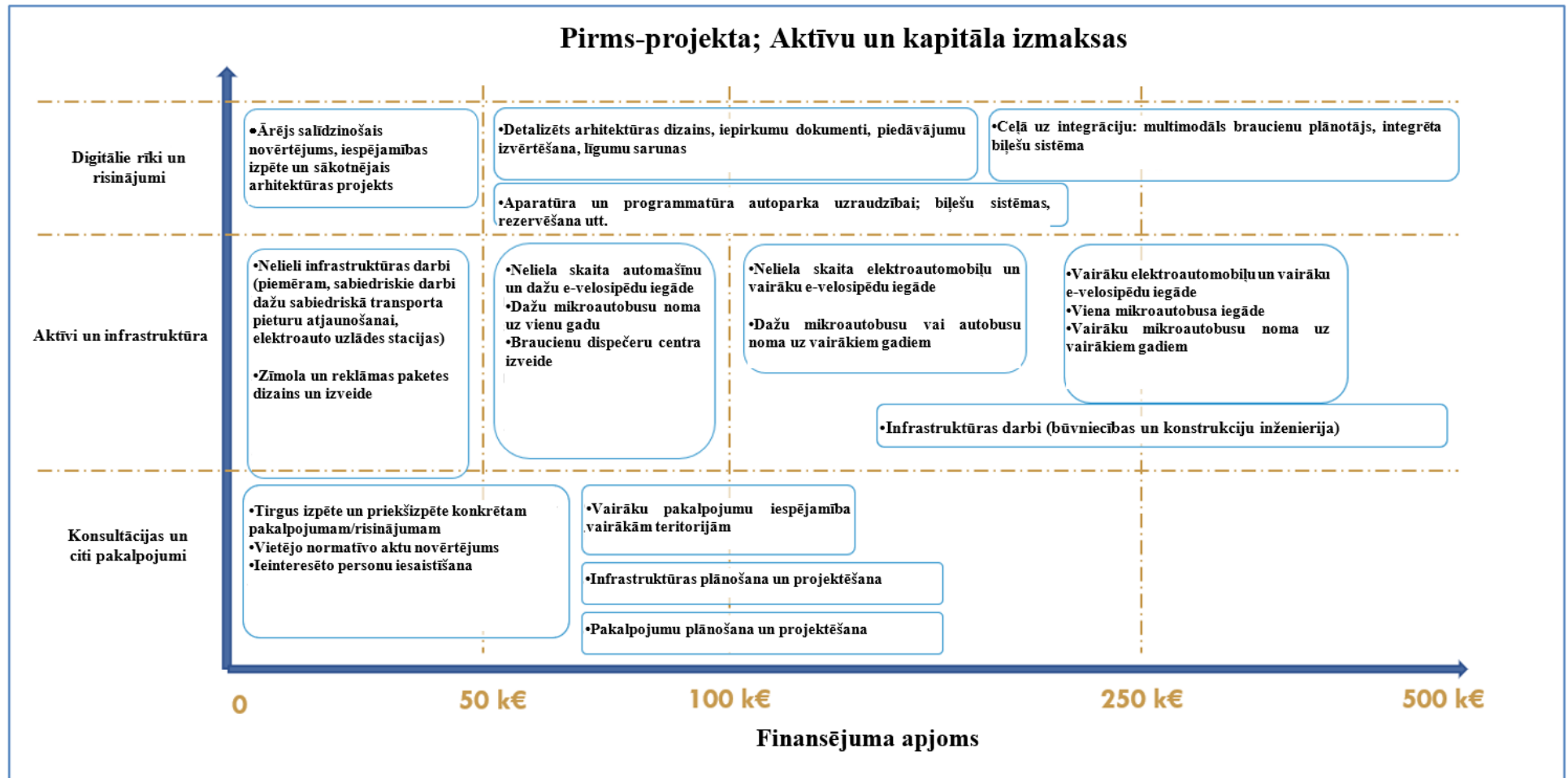
Lauku mobilitātes risinājumiem nepieciešama stratēģiska pieeja finansējuma piesaistei, jo nepieciešamo investīciju apjoms ievērojami atšķiras atkarībā no projekta apjoma un rakstura. Šī nodaļa sniedz norādījumus par projekta finansiālo vajadzību novērtēšanu un sagatavošanos, piedāvājot ieskatu tipiskās izmaksu kategorijās, etalonus un ekspluatācijas apsvērumos.

Finansējuma apjoma izpratne ietver atšķirību starp pirms-projekta investīcijām, kas veido iniciatīvas pamatu, un ekspluatācijas izmaksām, kas nodrošina tās pastāvīgu dzīvotspēju. Katram attīstības posmam - no priekšizpētes līdz ieviešanai un ikdienas darbībai - ir atšķirīgas finansiālās prasības. 22., 23. un 24. attēlā mēs iepazīstinām ar galvenajām jomām, kurās nepieciešams finansējums, kā arī aptuvenās izmaksu diapazonus parastajām aktivitātēm un pakalpojumiem. Tomēr faktiskais nepieciešamais finansējuma apjoms būs atkarīgs no vairākiem faktoriem, tostarp paredzētā pakalpojuma veida, ģeogrāfiskā un demogrāfiskā konteksta un pieejamajiem resursiem.

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

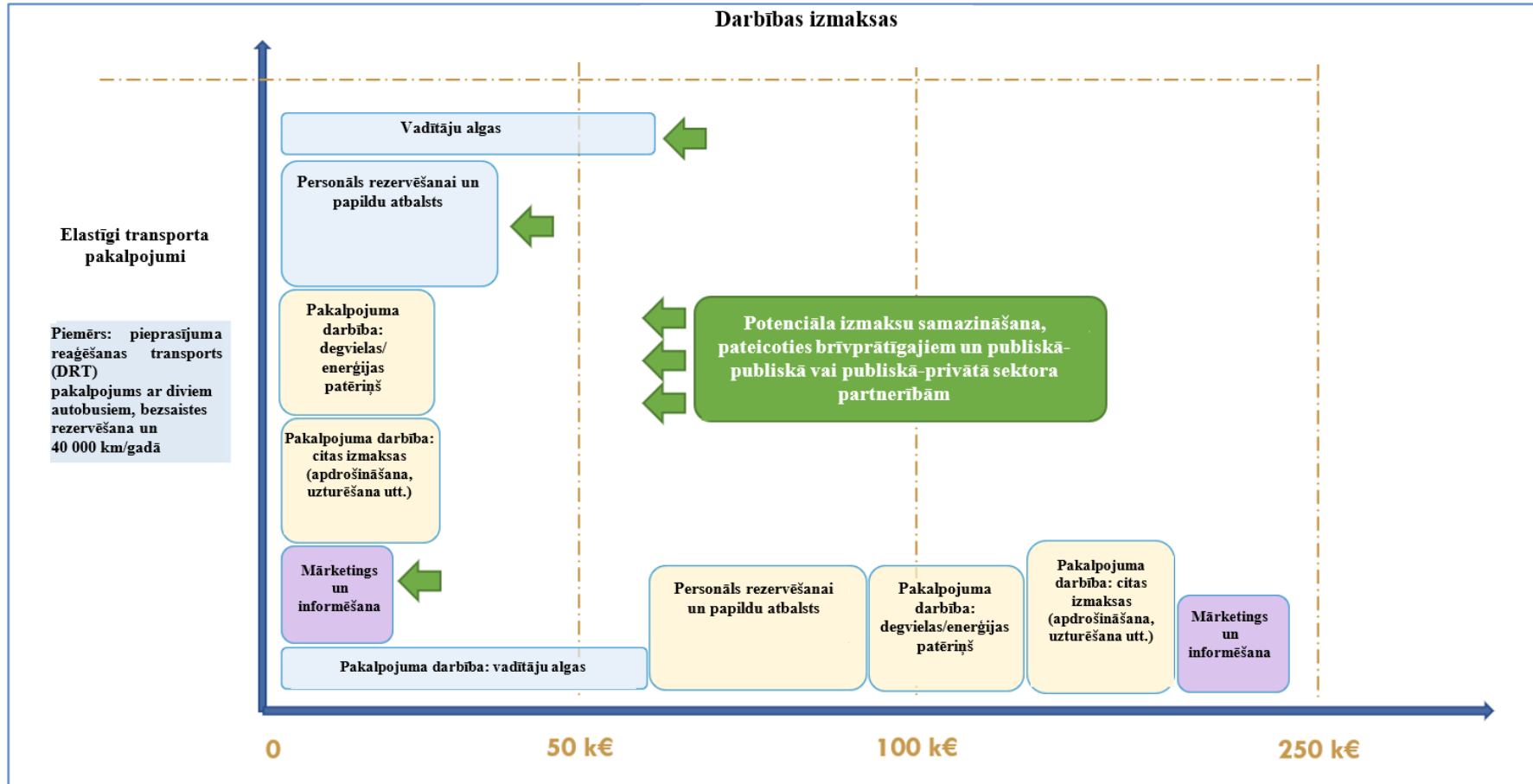
Attēls 22 Nepieciešamais finansējums pirms-projekta un kapitāla izmaksām

Avots: SMARTA-NET



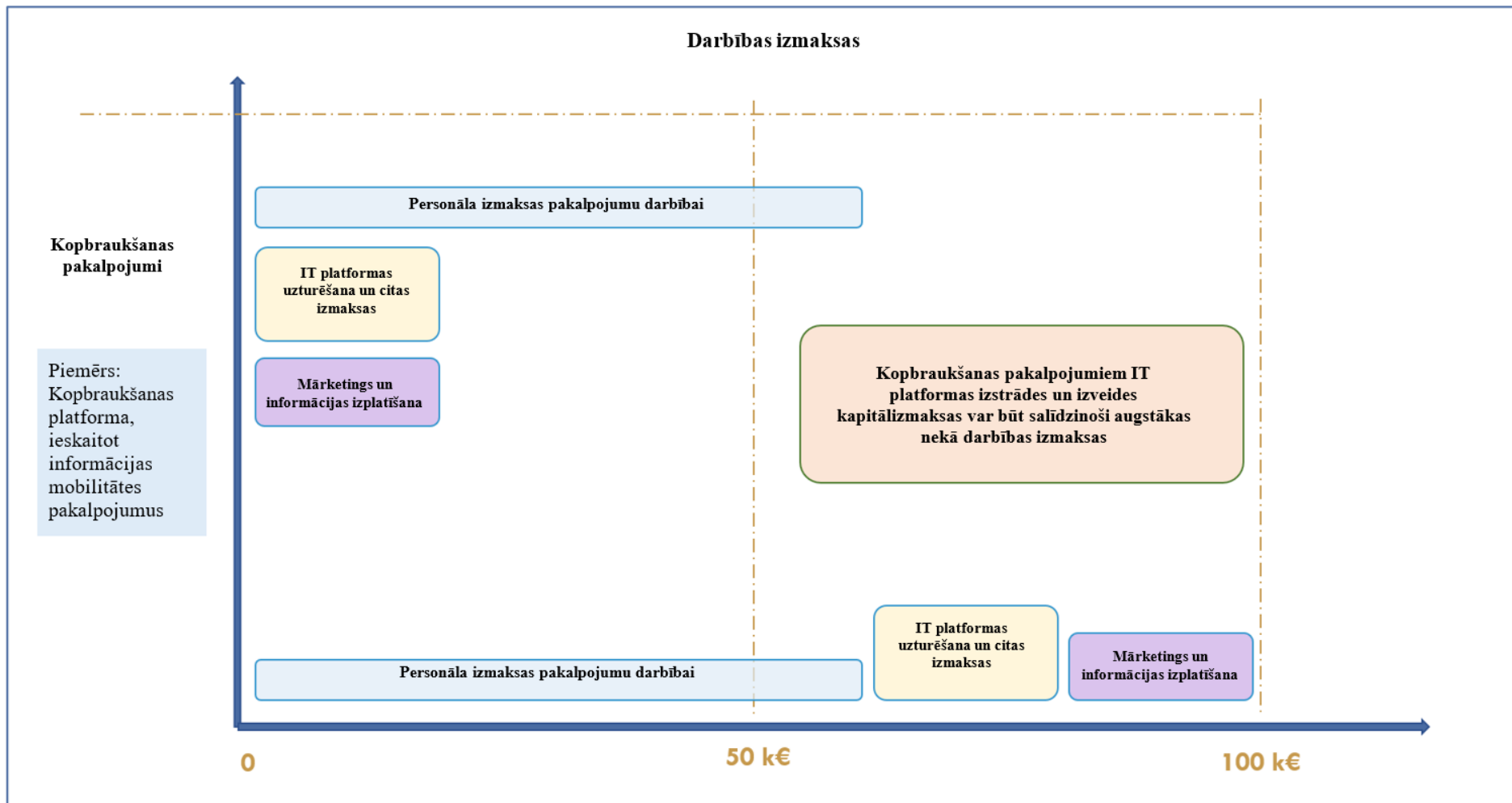
Attēls 23 Finansējums, kas nepieciešams elastīgu transporta pakalpojumu darbības izmaksām

Avots: SMARTA-NET



Attēls 24 Finansējums, kas nepieciešams kopbraukšanas pakalpojumu darbības izmaksām

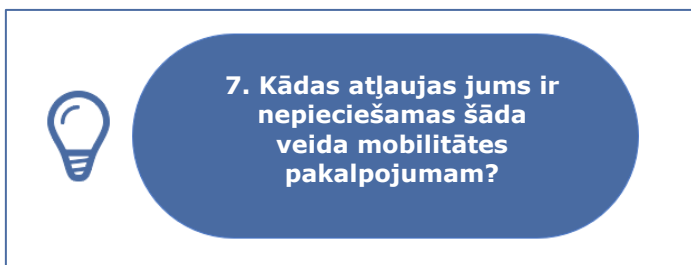
Avots: SMARTA-NET



7. ORIENTĒŠANĀS STINGRI REGULĒTĀ TIRGŪ

Lauku mobilitātes pakalpojumi bieži darbojas sarežģītā normatīvo aktu sistēmā, kas prasa rūpīgu orientēšanos. Nepieciešamo atļauju noteikšana piedāvāto pakalpojumu ieviešanai ir izšķirošs solis, lai nodrošinātu atbilstību juridiskajām un darbības prasībām. Tas ietver vietējo, reģionālo un valsts normatīvo aktu izpratni, lai izvairītos no kavēšanās vai šķēršļiem projekta īstenošanas posmā.

Attēls 25 Projekta galveno elementu definēšana – 7. solis



Valstu regulējumi Eiropas valstīs, kā izklāstīts SMARTA ieskatu dokumentos¹⁵, uzdod vietējām pašvaldībām un iestādēm (ieskaitot pašvaldības, novadus un reģionus) organizēt mobilitātes pakalpojumus.

Mobilitātes pakalpojumu organizēšana un sniegšana jāveic augstākā līmenī nekā atsevišķai kopienai, un to jāveic struktūrai, kurai ir resursi un stabilitāte, lai nodrošinātu ilgtspējīgus pakalpojumus. Lauku apvidiem ir nepieciešams savienojums ar citām vietām, ko atsevišķas kopienas, rīkojoties *ad hoc*, nevar panākt. Lai gan kopiena var vietējā līmenī organizēt automašīnu koplietošanu, e-velosipēdus vai brīvprātīgo pārvadājumus vietējām vajadzībām, tā nevar nodrošināt mobilitāti, kas nepieciešama visai kopienai. Tas prasa augstāku plānošanas un organizēšanas līmeni, pat ja daļa tiek īstenota vietējā līmenī.

Katram lauku mobilitātes pakalpojumu veidam ir nepieciešama atšķirīga atļauju, licenču, apdrošināšanas, komerciālo līgumu un drošības sertifikātu kombinācija. Konkrētās atļaujas ir atkarīgas no pakalpojuma veida, apjoma un vietējiem noteikumiem. Ievērojot šīs atļaujas, mobilitātes pakalpojumu sniedzēji var nodrošināt, ka viņu pakalpojumi ir droši, likumīgi un labi integrēti ar citiem reģionālajiem transporta pakalpojumiem. Īss kopsavilkums par galvenajām atļaujām, kas nepieciešamas dažādiem mobilitātes pakalpojumu veidiem, ir sniegts turpmāk.

- **Atļauja vai uzņēmējdarbības licence**

Pirms mobilitātes pakalpojumu piedāvāšanas jebkuram pakalpojumu sniedzējam ir jāsaņem nepieciešamās atļaujas vai uzņēmējdarbības licences no vietējām, reģionālajām vai valsts iestādēm. Šīs atļaujas nodrošina, ka pakalpojums atbilst vietējiem transporta likumiem un noteikumiem. Konkrētā atļauja var atšķirties atkarībā no pakalpojuma veida:

- Pieprasījuma reaģējošais transports (DRT): Ir nepieciešama atļauja darboties kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam, ko bieži regulē transporta iestādes.
- Automašīnu koplietošana un velosipēdu koplietošana: Jānodrošina transportlīdzekļu un velosipēdu nomas darbības licences, īpaši apgabalos/valstīs, kur transporta plānošana ir stingri reglamentēta.

¹⁵Sīkākai informācijai skatiet: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Kopbraukšana un koplietošanas taksometrs: Dažās valstīs var būt nepieciešama īpaša atļauja kopbraukšanai vai koplietošanas transportam, kā arī sabiedriskā transporta iestāžu apstiprinājums, ja tas darbojas saskaņoti ar esošajiem pakalpojumiem.

- **Transportlīdzekļa un vadītāja apdrošināšana**

Visiem mobilitātes pakalpojumiem ir jābūt visaptverošai transportlīdzekļa apdrošināšanai, kas attiecas gan uz transportlīdzekli, gan tā pasažieriem. Piemēram:

- Automašīnu koplietošana: Ir nepieciešama apdrošināšana, kas sedz koplietošanas transportlīdzekli pret bojājumiem, negadījumiem, zādzību un atbildību par vadītāju un pasažieriem.
- Velosipēdu koplietošana: Apdrošināšanas polises var segt atbildību negadījumu gadījumā, īpaši vietās ar intensīvu satiksmi vai lauku ceļos.
- Koplietošanas taksometru un DRT pakalpojumi: Obligāta ir komerciālā apdrošināšana, kas sedz visus riskus, kas saistīti ar taksometra vai DRT pakalpojuma ekspluatāciju, tostarp profesionālo vadītāju apdrošināšanu.

Dažās jurisdikcijās ir nepieciešama arī pasažieru un pārvadājamo preču apdrošināšana. Ir svarīgi, lai vadītājiem, īpaši DRT vai koplietošanas taksometru pakalpojumiem, būtu licences, kurām var būt nepieciešama papildu pārbaude vai iestāžu apstiprinājums.

- **Komerčiāli līgumi**

Pakalpojumiem, kas ir atkarīgi no infrastruktūras, piemēram, velosipēdu koplietošanas vai DRT pakalpojumiem, var būt nepieciešami komerciāli līgumi ar vietējām iestādēm vai privātiem operatoriem. Šie līgumi varētu ietvert: i) sabiedriskās infrastruktūras izmantošana: līgumi ar vietējām iestādēm par autostāvvietu, piekļuves ceļam un velosipēdu novietņu izmantošanu; ii) partnerība ar sabiedriskā transporta operatoriem: DRT un koplietošanas taksometru pakalpojumiem bieži vien ir nepieciešami līgumi ar reģionālajām transporta iestādēm par integrētu biļešu pārdošanu vai papildu pakalpojumiem; iii) sadarbība ar privāto sektoru: automašīnu koplietošanas uzņēmumiem var būt nepieciešami līgumi ar transportlīdzekļu nomas uzņēmumiem vai tehniskās apkopes pakalpojumu sniedzējiem, lai nodrošinātu sava autoparka darbības spēju.

- **Drošības sertifikāti un atbilstība standartiem**

Katram pakalpojuma veidam ir jāatbilst stingriem drošības standartiem, īpaši pasažieru pārvadājumiem. Galvenās atļaujas un sertifikāti, kas saistīti ar drošību, ietver:

- Vadītāja drošības standarti: Vadītājiem, kas sniedz DRT vai koplietošanas taksometru pakalpojumus, jāatbilst noteiktām kvalifikācijas prasībām, tostarp jāveic pārbaudes, jāapgūst vadītāja drošības apmācība un jāievēro ceļu satiksmes drošības likumi.
- Transportlīdzekļa drošības sertifikāts: Transportlīdzekļiem jāiziet regulāras drošības pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tie atbilst nepieciešamajiem ekspluatācijas standartiem. Tas ietver transportlīdzekļa tehniskās pārbaudes, īpaši DRT un koplietošanas taksometru pakalpojumiem, kur ceļa satiksmes drošība ir kritiski svarīga.
- Velosipēdu un e-velosipēdu drošība: Velosipēdu koplietošanas shēmām ir svarīgi nodrošināt, lai velosipēdi būtu aprīkoti ar drošības elementiem, piemēram, apgaismojumu, slēdzenēm, un tiktu veiktas regulāras tehniskās apkopes pārbaudes.

Atkarībā no reģiona mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem var būt jāievēro vides noteikumi, kuru mērķis ir samazināt emisijas. Tomēr tam ir būtiska ietekme uz mobilitāti pilsētvidē, nevis lauku apvidos. Piemēram, dažās pilsētās automašīnu

koplietošanas pakalpojumiem var būt nepieciešams izmantot transportlīdzekļus ar zemu vai nulles emisiju līmeni. Tas varētu ietvert arī subsīdijas vai stimulus par elektrisko transportlīdzekļu izmantošanu.

Pirmkārt, mums jāņem vērā arī atbildības jautājumi. Kopienas un NVO var tikt sauktas pie personiskas atbildības, ja kaut kas noiet greizi vai notiek negadījums utt. Tās ir labāk aizsargātas, ja var sadarboties ar iestādi vai komerciālu vienību, kas ir labākā pozīcijā, lai pārvaldītu atbildību.

Attēls 26 Pieprasījuma reaģējošais transports Médio Tejo, Portugālē

Mācības no prakses: pieprasījuma reaģējošais transports Médio Tejo, Portugālē

Médio Tejo reģions ir NUTS3 apakšreģions Portugāles centrālajā daļā, kas ietilpst Centra NUTS2 reģionā. Tajā ietilpst sešas mazpilsētas: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento un Fátima, katrā no tām dzīvo no 20 000 līdz 45 000 iedzīvotāju. Pēc pieprasījuma reaģējošos transporta pakalpojumus reģionā sponsorē apgabala pārvalde "CIM Médio Tejo" – vietējo pašvaldību un valsts iestāžu apvienība, kas pārvalda sabiedrisko transportu ar nolīgtu taksometru un mikroautobusu parku.

Koncentrēšanās uz normatīvo regulējumu

- Saskaņā ar Portugāles nacionālajiem likumiem (RJSPTP) par DRT pakalpojumu ieviešanu un koordinēšanu atbildīgās iestādes ir transporta iestādes (pašvaldības vai apriņķu padomes). Transporta iestādes var veikt DRT pakalpojumus, izmantojot savus līdzekļus, proti, ar pašvaldību vai starppašvaldību pakalpojumiem, vai slēdzot līgumus ar vietējiem uzņēmumiem (transporta operatoriem vai taksometru pakalpojumu sniedzējiem) saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem.
- Operatoriem, kas vēlas sniegt pieprasījuma reaģēšanas transporta (DRT) pakalpojumus papildus pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kuriem tiem ir licence, ir jāpaziņo Mobilitātes un transporta institūtam (IMT), kas ir valsts iestāde, kas pārrauga sabiedriskā transporta darbību. Tas tiek darīts, iesniedzot vienkāršu iepriekšēju paziņojumu IMT, ko var izdarīt jebkādā likumā paredzētā veidā, proti, pa e-pastu uz adresi, kas norādīta IMT tīmekļa vietnē.
- Ja pakalpojums tiek nodots apakšuzņēmumā privātam transporta operatoram vai taksometru kompānijām, jāveic finansiālā un ekonomiskā priekšizpēte, lai novērtētu nepieciešamību pēc publiskas kompensācijas. Pirms publiskā līguma noslēgšanas tehniskās un administratīvās specifikācijas pārrauga valsts transporta iestāde (AMT), kas ir atbildīga par ekonomisko un finansiālo uzraudzību.
- Ja līguma summa pārsniedz noteiktu apmēru, ir jāapspriežas ar Valsts kontroli (Tribunal de Contas).
- Jaunie sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi, tostarp pieprasījuma reaģējošā transporta (DRT) pakalpojumi ar iepriekš definētiem maršrutiem, ir obligāti jāreģistrē valsts mēroga informācijas sistēmā, kuru pārvalda IMT, I.P.

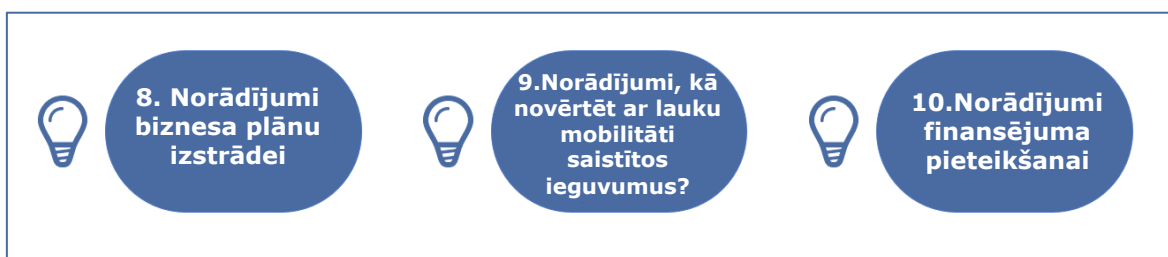


Avots: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilitade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. PIETEIKUMU SAGATAVOŠANA

Lai labi izstrādātu projektu pārveidotu par pārliecinošu finansējuma pieprasījumu, ir nepieciešama stratēģiska sagatavošanās un prezentācija. Spēcīga biznesa plāna izstrāde parāda projekta ekonomisko un darbības iespējamību. Tā ieguvumu monetizācija izceļ tā plašāku vērtību dažādām ieinteresētajām personām, piemēram, emisiju samazināšanu, pieejamības palielināšanu vai ekonomisko izaugsmi un lauku attīstību. Norādījumi par efektīvu finansējuma pieprasīšanu ir pēdējais solis pārliecinoša pieteikuma iesniegšanā, kas uzrunā finansētājus un palielina atbalsta saņemšanas iespējamību.

Attēls 27 Projekta galveno elementu definēšana – 8.-10. solis



8. solis: Norādījumi biznesa plānu izstrādei

Biznesa plāns ir oficiāls rakstisks dokuments, kurā ietverti uzņēmuma mērķi, metodes šo mērķu sasniegšanai un mērķu sasniegšanas termiņi. Tajā ir aprakstīts arī organizācijas raksturs, informācija par organizāciju, organizācijas finanšu prognozes un stratēģijas, ko tā plāno īstenot, lai sasniegtu noteiktos mērķus. Kopumā šis dokuments kalpo kā ceļvedis (plāns), kas sniedz virzienu organizācijas/uzņēmuma darbībai¹⁶.

Šī soļa mērķis nav sniegt visaptverošus norādījumus par tik daudzpusīgu jautājumu. Tā vietā tas apkopo galvenos aspektus, kas jāņem vērā, izstrādājot biznesa plānus, norādot atbilstošus informācijas avotus, lai padziļinātu zināšanas par tēmu un smeltos iedvesmu no citas pieredzes Eiropā.

Koplietošanas mobilitātes risinājuma biznesa plāna un modeļa definēšana lauku apvidū ir sarežģīts process, kas ietver vairākus faktorus. Galvenie apsvērumi ietver piedāvātā pakalpojuma veidu, mērķa tirgus īpašās mobilitātes vajadzības un pakalpojuma darbības struktūru. Turklāt organizatoriskie jautājumi un atbilstība tiesiskajam un regulējošajam regulējumam ir ļoti svarīgi, lai nodrošinātu risinājuma dzīvotspēju un ilgtspējību. Katrs no šiem elementiem ir rūpīgi jāizvērtē, lai izveidotu efektīvu un funkcionālu lauku mobilitātes pakalpojumu.

Vairumā gadījumu nav rentabla biznesa modeļa koplietošanas mobilitātes risinājumiem lauku apvidos. Tas galvenokārt ir saistīts ar grūtībām, ar kurām operatori saskaras, vadot koplietošanas mobilitātes uzņēmumu, galvenokārt mazas vai neesošas peļņas normas dēļ — ir grūti gūt pietiekamus ieņēmumus no koplietošanas pakalpojumiem. Lauku apvidos zemais iedzīvotāju blīvums noved pie tā, ka lietotāju ieņēmumi nav pietiekami, lai segtu darbības izdevumus. Tā rezultātā biežāk sastopamas vietējās kooperatīvas bez komerciāliem mērķiem, un valsts iestādes, piemēram, pašvaldības, transporta administrācijas un valsts sektora operatori, ir labākā pozīcijā, lai uzsāktu vai organizētu koplietošanas mobilitātes pakalpojumus.

¹⁶ Biznesa plāna definīcija - Uzņēmēja mazā biznesa enciklopēdija, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

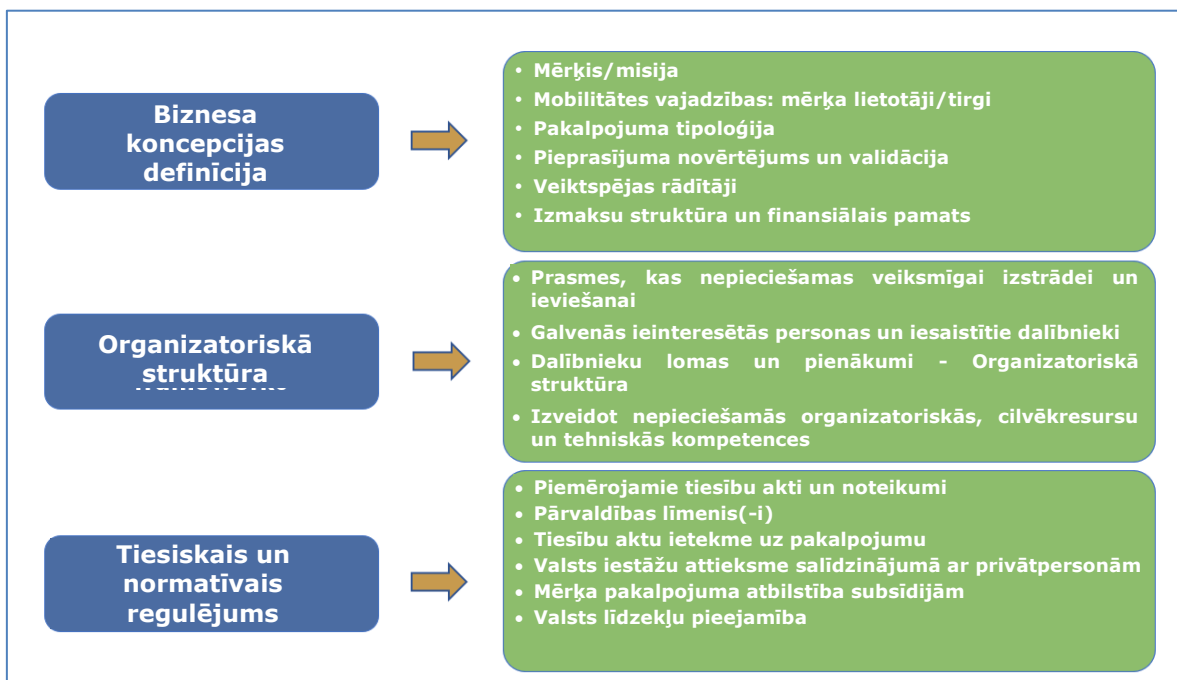
Ir svarīgi atzīmēt, ka pakalpojums nav rentabls, ja tiek iekļautas visas izmaksas. Tomēr atsevišķi elementi var būt rentabli tiem, kas sniedz konkrētu pakalpojumu vai infrastruktūru. Piemēram, IT sistēmas nodrošinātājam vai uzņēmumam, kas uztur transportlīdzekļus, tiktu maksāta komerciālā likme.

Tādējādi viena projekta ietvaros varētu būt vairāki biznesa gadījumi. Kādam ir jāizstrādā vispārējais biznesa gadījums un jāpamato jebkāds atbalsta finansējums, kam var būt nepieciešams sociāli ekonomisks biznesa gadījums. Citiem, piemēram, transporta operatoriem, ITS pakalpojumu sniedzējiem utt., ir jāizstrādā uz peļņu orientēts biznesa gadījums vai arī pārliecinošs iekšējs pamatojums, lai pieņemtu zaudējumus/bezpeļņas dalību, paredzot atdevi nākotnē.

Izstrādājot biznesa modeli lauku mobilitātes pakalpojumam, procesu var iedalīt trīs galvenajos uzdevumos: (i) Biznesa koncepcijas definēšana, (ii) Organizatoriskās struktūras izvērtēšana un (iii) Tiesiskā un regulējošā regulējuma pārskatīšana. Katrs no šiem uzdevumiem ietver virkni darbību, kas jāveic pirms risinājuma ieviešanas. Sākotnēji jāidentificē konkrētās mobilitātes vajadzības, kuras vēlaties risināt, un jāizvērtē, vai esošie transporta pakalpojumi atbilst šīm vajadzībām. Pamatojoties uz šo analīzi, izvēlieties pakalpojuma modeli, kas vislabāk atbilst šīm vajadzībām, novērtējiet pieprasījumu, izmantojot tirgus izpēti vai iepriekšējās aptaujas, un izstrādājiet sākotnējo izmaksu struktūru un finanšu plānu. Pēc tam iesaistiet attiecīgās ieinteresētās personas, piešķirot lomas un pienākumus, vienlaikus ieskicējot organizatorisko struktūru. Vienlaikus pārskatiet normatīvās un likumdošanas prasības, pārbaudiet atbilstību subsīdijām un izpētiat iespējas saņemt valsts finansējumu.

Attēls 28 Uzdevumi lauku mobilitātes pakalpojuma biznesa plāna izstrādei

Avots: SMARTA-NET



Mācības no prakses: CONNECT projekts

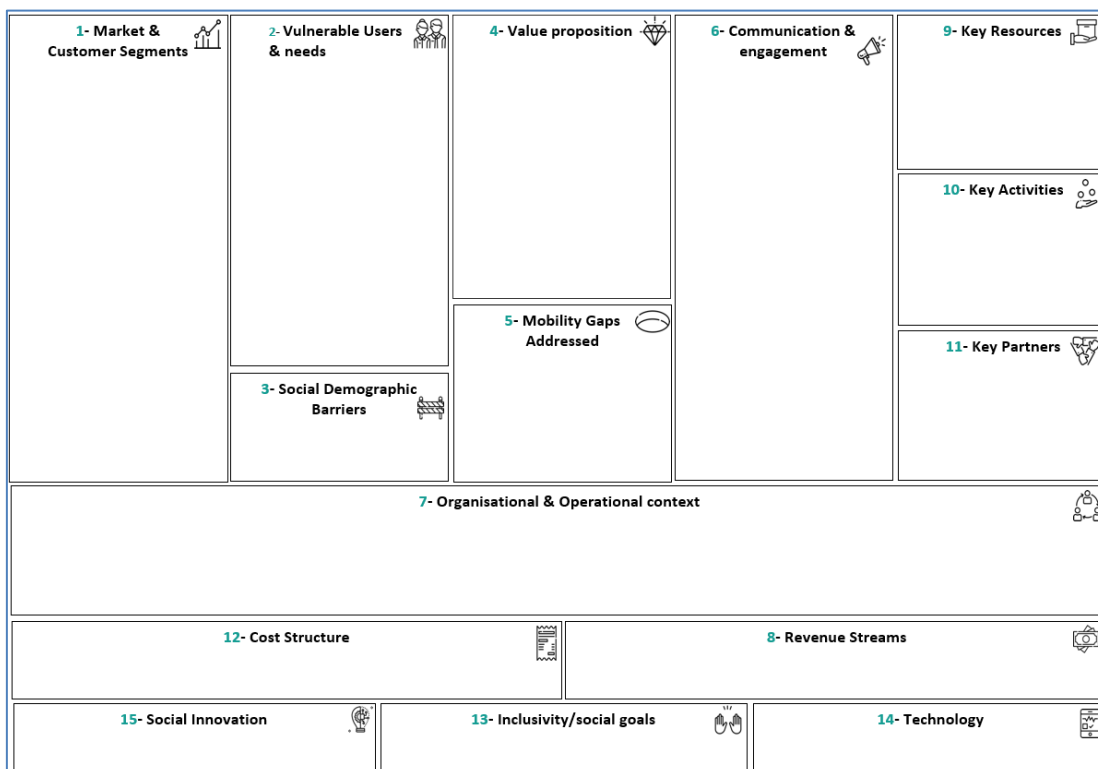
CONNECT projektu finansēja Eiropas Komisijas 6. ietvarprogramma, izmantojot ĢD Pētniecību. Galvenais mērķis bija apkopot zināšanas un pieredzi, kas saistīta ar elastīgu transportu (tostarp pieprasījuma reaģējošu transportu (DRT)), lai noteiktu labu praksi un pilnveidotu uzņēmējdarbības attīstības metodes. CONNECT konsorciju galvenokārt veidoja nozares eksperti. Tam nebija demonstrācijas vietu, bet tā vietā tas balstījās uz plašu gadījumu izpēti, ko papildināja nozares aptaujas. Projekta ietvaros tika sagatavoti divi īpaši ziņojumi, kuros uzsvērti galvenie ieteikumi elastīgu transporta pakalpojumu (DRT un kopbraukšanas pakalpojumu stilā) biznesa plānu izstrādei:

- D10: Inovatīvi risinājumi un testa gadījumi attiecībā uz uzņēmējdarbības attīstību¹⁷: IT sniedz atzinumus no 19 pieprasījuma reaģējoša transporta (DRT) sistēmu gadījumu izpētes (10 Eiropā, 9 ASV). Tajā tiek pētīti biznesa modeļi, organizatoriskie ietvari, kā arī normatīvie un juridiskie konteksti, izceļot galvenos ierobežojumus.
- D14: Ieteikumi uzņēmējdarbības attīstībai: pamatojoties uz CONNECT projekta ietvaros iegūtajām zināšanām un ārējo perspektīvu, kas gūta semināros, tas apkopo galvenos jautājumus par biznesa modeli, organizatoriskajiem aspektiem un juridiskajiem un normatīvajiem ietvariem. Pēc tam tiek sniegts pārskats par nozares situāciju visā Eiropā (pamatojoties gan uz D10 gadījumu izpēti, gan papildu aptauju) un noslēgumā tiek sniegti apsvērumi par galvenajiem aspektiem, kas jāņem vērā DRT uzņēmējdarbības attīstībā.

Lai racionalizētu iepriekš minētos aspektus, varētu būt lietderīgi sākt koprades vingrinājumu ar vietējām ieinteresētajām personām (tostarp pašvaldību pārstāvjiem, kopienu grupām, transporta operatoriem utt.), aizpildot īpašu Kanvas modeli. Piemērs ir sniegts zemāk.

Attēls 29 Kanvas modelis lauku mobilitātes risinājumiem

Avots: INCLUSION H2020 projekts¹⁸



¹⁷Šos CONNECT ziņojumus var atrast šeit: <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

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

Galvenie ieteikumi biznesa plānu izstrādei lauku koplietošanas mobilitātes risinājumiem ir apkopoti zemāk.

- *Vērtības radīšana*: Biznesa modeļiem lauku mobilitātes risinājumiem jākoncentrējas uz dažādu vērtību formu radīšanu - gan monetāru, gan nemonetāru (piemēram, sociālo vērtību) - dažādām ieinteresētajām personām. Šīs ieinteresētās personas var ietvert finansējuma iestādes, valsts pārvaldi, mobilitātes operatorus, vietējos uzņēmumus un iedzīvotājus. Tā vietā, lai paļautos tikai uz finanšu izmaksu un ieņēmumu salīdzinājumu, ir svarīgi atzīt plašākus sociālos un kopienas ieguvumus, ko šie pakalpojumi var sniegt.
- *Vairāku dalībnieku iesaistīšana*: Efektīviem biznesa modeļiem jāņem vērā visa mobilitātes ieinteresēto personu ekosistēma, nevis jākoncentrējas uz vienu pakalpojumu vai produktu. Lai nodrošinātu pieejamību lauku apvidos, ir svarīgi novērtēt gan ieguvumus, gan izaicinājumus no katra iesaistītā dalībnieka viedokļa. Tas var ietvert vairāku pakalpojumu vai risinājumu sasaisti, lai izveidotu visaptverošu biznesa modeli, kas atbilst kopienas daudzveidīgajām vajadzībām.
- *Bezpeļņas organizāciju iekļaušana*: Lai gan tas var šķist nelógiski, bezpeļņas organizāciju iekļaušana kā galvenajiem dalībniekiem lauku mobilitātes biznesa modeļos var būt izdevīga. Valsts finansējums bieži vien ir būtisks, lai atbalstītu šos pakalpojumus lauku apvidos, kur pieprasījums ir zems. Biznesa modeļiem jāņem vērā valsts līdzekļu pārdale un jātiecas pēc elastības normatīvo aktu ietvaros, lai nodrošinātu darbības ilgtspēju.
- *Ilgttermiņa ilgtspēja*: Lai nodrošinātu lauku mobilitātes pakalpojumu ilgtermiņa ilgtspēju, biznesa modeļiem jāveicina sociālo uzņēmēju iesaistīšanās. Šo dalībnieku integrēšana pakalpojumu sniegšanā, ja to atļauj valsts noteikumi, var uzlabot šo pakalpojumu dzīvotspēju. Vajadzības gadījumā normatīvo aktu pielāgošanas veicināšana, lai nodrošinātu šādu līdzdalību, var vēl vairāk stiprināt biznesa modeļa ilgtspēju.

9. solis: Kā novērtēt lauku mobilitātes ieguvumus?

Lauku apvidos ir aktīva ekonomika ar plašu lauksaimniecības, rūpniecības, ieguves un atpūtas uzņēmumu klāstu, kas saistīti ar dabas resursiem un uzņēmējdarbības tradīcijām.

Lauku mobilitāti var uzskatīt par "veicinātāju" vai "reizinātāju", kas var nodrošināt vai uzlabot rezultātus un palielināt vērtību citiem ieguldījumiem¹⁹. Patiešām, daudzos gadījumos mobilitātes pakalpojums ir vērtību pievienojoša sastāvdaļa citiem ekonomiskiem, sociāliem, tūrisma vai vides projektiem un politikām.

Ar transportu saistītie lauku mobilitātes finansēšanas pasākumu rezultāti ir, cita starpā:

- Nobraukto transportlīdzekļu kilometru (VKT) samazināšana
- Degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšana
- Mazāk satiksmes, mazāk piesārņojuma, mazāk trokšņa, mazāk negadījumu
- Vietējie ceļi kļūst drošāki gājējiem un velosipēdistiem

¹⁹Lorenzini, A., Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Politikas ieteikumi ilgtspējīgai koplietošanas mobilitātei un sabiedriskajam transportam Eiropas lauku apvidos", SMARTA projekta publikācija.

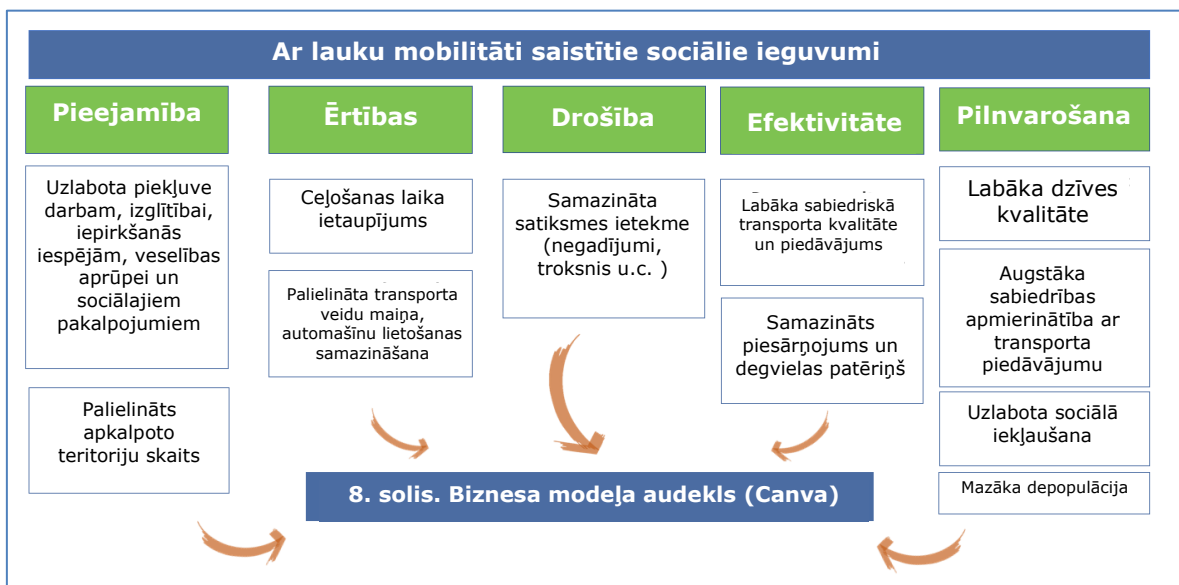
- Nepieciešami mazāki infrastruktūras izdevumi
- Uzņēmumu un pakalpojumu klientu bāzes saglabāšana vai palielināšana

Lauku mobilitātes pakalpojumi galvenokārt tiek ieviesti, lai sniegtu sociālos ieguvumus apgabalos, kuros pastāv sociālās atstumtības vai nevienlīdzīgu iespēju risks. Tomēr pakalpojumi bieži tiek kritizēti par augstām izmaksām pat tad, ja tie pilda savu sociālo misiju.

Daži no ieguvumiem, kas saistīti ar uzlabotu transporta pakalpojumu piedāvājumu lauku apvidos, ir uzskaitīti 30. attēlā un klasificēti pēc noteiktām kategorijām (pieejamība, ērtības utt.). Ir svarīgi saprast, kā šie ieguvumi varētu ietekmēt mobilitātes risinājuma ieviešanu/atīstību.

Attēls 30 Ar lauku mobilitāti saistītie sociālie ieguvumi

Avots: SMARTA-NET



Attēls 31 Zajie dzelzceļi Valmierā, Latvijā

Mācības no prakses: Zajie dzelzceļi Valmierā, Latvijā

Zaļo dzelzceļu iniciatīva Valmierā, Latvijā, atdzīvina neizmantotās dzelzceļa līnijas, pārveidojot tās par 32 km garu pārgājienu un velobraukšanas maršrutu tīklu Vidzemes reģionā. Šis projekts, kas ir daļa no plašāka 750 km projekta Dienvidigaunijā un Latvijā, ir vērsts uz vietējās mobilitātes uzlabošanu un ilgtspējīga tūrisma veicināšanu. Galvenās iezīmes ietver šķēršļu novēršanu, koka tiltu uzstādīšanu un atpūtas zonu ar soliņiem izveidi. Projekts "Zajie dzelzceļi" ir sadarbības pārrobežu iniciatīva, ko vada Vidzemes Tūrisma asociācija sadarbībā ar 25 pašvaldībām no Vidzemes reģiona Latvijā un Dienvidigaunijas, ar Latvijas Zaļo ceļu biedrības atbalstu. Ar vietējo pašvaldību un nevalstisko organizāciju atbalstu šī iniciatīva godina reģiona vēsturisko dzelzceļa nozīmi, vienlaikus veicinot sabiedrības iesaisti un ekonomikas izaugsmi, palielinot tūrisma iespējas un veselīgāku dzīvesveidu.

Šajā 32 km garajā dzelzceļa posmā, ko aptver šis vietējais viedās mobilitātes risinājums (Valmieras-Kocēnu-Ainažu maršruta daļa), tika pārbūvēti septiņi tilti, lai nodrošinātu drošu pārvietošanos velosipēdistiem un gājējiem. Investīciju izmaksas tika lēstas 47 000 eiro apmērā, kas veidoja aptuveni 4% no kopējām projekta izmaksām 1 174 938 eiro apmērā. Galvenais finansējuma avots tika nodrošināts no Interreg Igaunija-Latvija Eiropas Reģionālās attīstības fonda, kas piešķir 40 000 eiro, kā arī 7000 eiro no citiem partneriem.

Projekts "Zajie dzelzceļi" **uzlabo dzīves kvalitāti** mērķa teritorijās, uzlabojot mobilitāti un radot jaunas iespējas iedzīvotājiem. Iniciatīva veicina veselīgākas un laimīgākas kopienas, palielinot aktivitātes brīvā dabā. Vietējie iedzīvotāji ātri atklāja, ka šis atjaunotās takas nodrošina lieliskas iespējas pastaigām, riteņbraukšanai un pat distanču slēpošanai ziemas mēnešos.



Autori: J. Sijats, S. Lawrence

Projekts arī veicina ekonomikas izaugsmi. Ar **tūristu** pieplūdumu, kurus piesaista ainaviski maršruti, vietējie uzņēmumi sāk attīstīt jaunus produktus un pakalpojumus, tostarp izmitināšanas un ēdināšanas iespējas. Šis tūrisma pieaugums sniedz lielāku ekonomisko vitalitāti reģionam, radot darbavietas un stimulējot vietējo ekonomiku.

Turklāt tīkls savieno Vidzemes reģionu ar Dienvidigauniju, **paplašinot mobilitātes** iespējas gan iedzīvotājiem, gan viesiem. Uzlabotā piekļuve ļauj cilvēkiem izpētīt plašāku teritoriju, veicinot sabiedrības iesaisti un mijiedarbību. Kopumā "Zaļo dzelzceļu" projekts pozicionē mobilitāti kā būtisku instrumentu plašāku ekonomisko, sociālo un vides mērķu sasniegšanai, pārveidojot reģionu par plaukstošu āra atpūtas un tūrisma centru visa gada garumā.

10. solis: Norādījumi finansējuma pieteikšanai

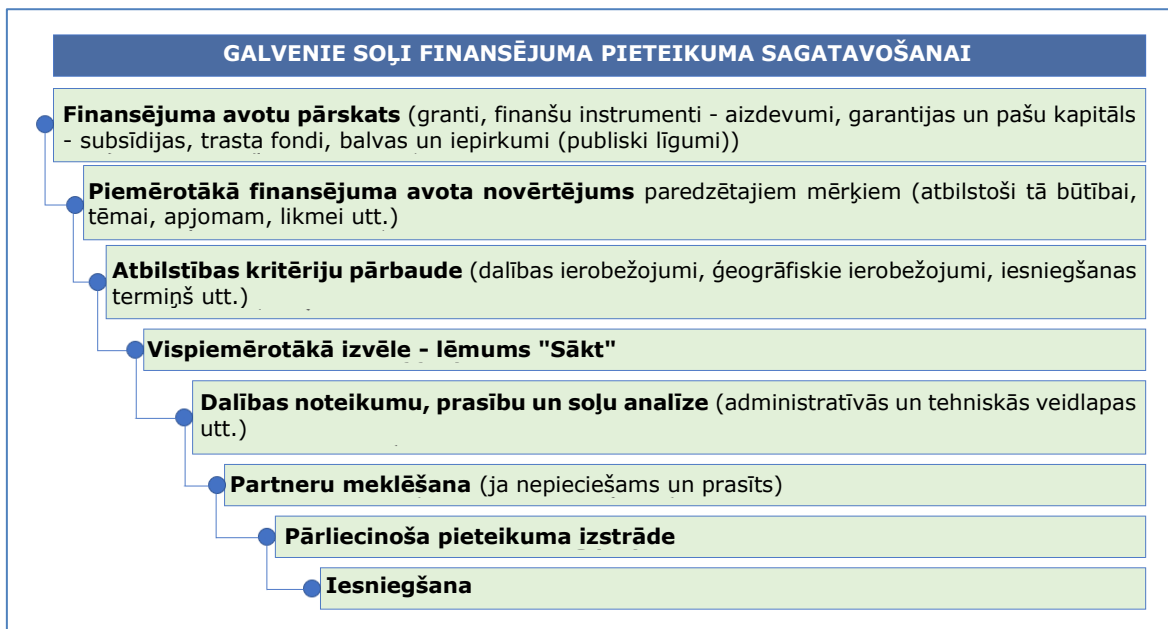
Finansējuma nodrošināšanai lauku mobilitātes risinājumiem ir nepieciešama labi strukturēta pieeja, lai orientētos ES, valsts vai reģionālo finansēšanas programmu sarežģītībā. Šajā solī ir aprakstīti svarīgākie uzdevumi veiksmīga priekšlikuma sagatavošanai, sākot ar piemērotāko finansēšanas iespēju noteikšanu un beidzot ar pārliecinošu pieteikuma iesniegšanu.

Sistemātiski izvērtējot finansējuma avotus, pārbaudot atbilstību un saskaņojot mērķus ar programmas prasībām, pieteikuma iesniedzēji var nodrošināt, ka viņu pieteikumi izceļas. Neatkarīgi no tā, vai tas ir grantu, finanšu instrumentu vai publisku līgumu veidā, veicot tālāk norādītās darbības, tiek palielinātas iespējas gūt panākumus

finansējuma iegūšanā inovatīviem mobilitātes risinājumiem, kas pielāgoti lauku vajadzībām.

Attēls 32 Galvenie soļi finansējuma pieteikuma sagatavošanai

Avots: SMARTA-NET



Attēls 33 Piemērs: Orientēšanās ES finansēšanas programmu spektrā

Mācības no prakses: ES finansēšanas programmu spektra pārzināšana

Lauku apvidu rokasgrāmata (Rural toolkit) ir visaptverošs ceļvedis ES finansējuma un atbalsta iespējām lauku apvidos Eiropas Savienībā. Tās mērķis ir palīdzēt vietējām pašvaldībām, iestādēm un ieinteresētajām personām, uzņēmumiem un privātpersonām apzināt un izmantot esošos ES fondus, programmas un citas finansējuma un atbalsta iniciatīvas, kā arī veicināt lauku teritoriju attīstību.

Lietotāji var atrast vispiemērotākās ES finansējuma iespējas savu konkrēto projektu un iniciatīvu atbalstam. Tajā sniegta visaptveroša informācija par dotācijām, subsīdijām un programmām, kas ļauj attīstīt un atdzīvināt lauku apvidus un kopienas.

Instrukciju komplekts ir pieejams šeit: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Citas noderīgas saites ES finansēšanas iespēju izpētei:

- Vispārīga informācija par pieteikšanās procesu - Eiropas Komisija: [Saite](#)
- Finansējuma iespējas publiskām iestādēm - Eiropas Komisija: [Saite](#)
- ES finansējuma iespējas vietējam sabiedriskajam transportam – UITP: [Saite](#)



Lai gan izklāstītā pakāpeniskā pieeja nodrošina vispārēju satvaru, katram finansējuma līmenim ir nepieciešamas īpašas pielāgošanas.

- ES finansējuma gadījumā izšķiroša nozīme ir starptautiskajai partnerībai un sarežģītu administratīvo vadlīniju ievērošanai.
- Valsts finansējums bieži vien uzsver saskaņotību ar valsts stratēģijām, pieprasot pieteikuma iesniedzējiem parādīt, kā viņu projekti risina valsts mobilitātes mērķus.
- Reģionālais finansējums parasti prasa ciešu sadarbību ar reģionālajām iestādēm un lielu uzsvaru uz vietējo vajadzību risināšanu.

Atbalsta saņemšana ir ļoti svarīga lauku pašvaldībām, kas vēlas izstrādāt veiksmīgus finansējuma priekšlikumus. Procesa vadīšanai ir pieejami dažādi resursi:

- Publicēt īpašu interešu izpaušmes aicinājumu ārējiem ekspertiem/konsultāciju aģentūrām, lai saņemtu atbalstu priekšlikuma izstrādei.
- Sazinieties ar programmu nacionālajiem/reģionālajiem kontaktpunktiem, lai saņemtu skaidrojumus (administratīvus vai tehniskus).
- Sazinieties ar nacionālajām aģentūrām, kas veicina dalību ES pētniecības un inovāciju programmās un sniedz informācijas, izglītības un atbalsta pakalpojumus²⁰.
- Dalība (ES, nacionālo vai reģionālo) programmu vebināros un pasākumos (lai veidotu tīklus ar citiem potenciālajiem partneriem, gūtu papildu ieskatu par uzaicinājumiem).
- Dalība (vietējo pašvaldību apvienībās, ES atbilstošos tīklos²¹, u.c.).

²⁰Eiropas Komisija nodrošina atbalsta un palīdzības tīmekļa portālu, tostarp informāciju par vairāku ES finansēšanas programmu nacionālajiem kontaktpunktiem (NKP): <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027> . Tā arī nodrošina NKP tīklu, kas īpaši koncentrējas uz programmu "Apvārsnis Eiropa": <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>

²¹ Šādu tīklu piemēri ir: Viedo ciematu tīkli (<https://www.smart-village-network.eu/>); POLIS tīkls (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – ES vēsturisko pilsētu un reģionu asociācija (<https://www.historic-towns.org/>)

SECINĀJUMI

Šis vadlīniju dokuments ir izstrādāts, lai sniegtu pašvaldībām zināšanas un rīkus, kas nepieciešami ilgtspējīgu, iekļaujošu un integrētu mobilitātes risinājumu izstrādei un ieviešanai lauku apvidos.

Koncentrējoties uz kritiski svarīgo finansējuma un finansēšanas jautājumu, īpaši attiecībā uz lauku mobilitātes iniciatīvām un mobilitāti, kas atbalsta lauku tūrismu, tas risina būtisku šķērslī: resursu un īpašas pieredzes trūkumu finansējuma piesaistē. Šīs problēmas bieži vien kavē lauku kopienas radīt pielāgotus mobilitātes pakalpojumus.

Izmantojot pakāpenisku pieeju, dokuments sagatavo lauku pašvaldības un praktiskus sarežģītas finansējuma ainavas pārzināšanai, finanšu vajadzību novērtēšanai un pārliecinošu projektu priekšlikumu sagatavošanai. Sākot ar vietējo problēmu un priekšrocību identificēšanu un beidzot ar būtisku projekta komponentu definēšanu un saskaņošanu ar normatīvajām un tirgus prasībām, vadlīniju mērķis ir veicināt mobilitātes pakalpojumu ilgtermiņa ilgtspējību. Ievērojot šo strukturēto metodoloģiju, lauku kopienas var pārvērst mobilitātes problēmas par izaugsmes un savienojamības iespējām.

Tiek piedāvāts galveno ieteikumu un secinājumu kopums, lai palīdzētu sintezēt dažus no šī dokumenta galvenajiem ieteikumiem.

Izveidot skaidru un rīcībā īstenojamu mērķi

- Skaidri definēti rādītāji un KPI
- Konkrētas darbības procedūras
- Plašākas vīzijas izcelšana ārpus projekta mērķa
- Skaidri noteiktas saiknes starp konkrētiem mērķiem un rezultātiem

Kopienas iniciatīvas

- Augšupēja pieeja, ņemot vērā lauku kopienu vajadzības un problēmas
- Vietējo kopienu aktīva iesaistīšanās (piemēram, forumi, klubi utt.), pārstāvēt dažādas grupas ar atšķirīgu pieredzi

Daudzpusēja ieinteresēto personu pieeja

- Partnerattiecības ar dažādām un attiecīgām ieinteresētajām personām, tostarp vietējiem politiķiem un kopienu līderiem
- Nodrošināt sadarbību starp dažādām mērķgrupām un praktiķiem

Izmaksu novērtējums

- Nodrošināt reālas un visaptverošas finanšu prasības
- Precīzas budžeta aplēses

Efektīva plānošana

- Visu nepieciešamo resursu un darbību novērtēšana un plānošana

- Cilvēkresursi
- Tehniskās kompetences
- Trūkstošās prasmes (daudznozaru komandas)
- Tiklošanās
- Precīzs laika plāns

Politikas un telpiskais konteksts

- Politikas ietvara un telpiskās dinamikas izpratne
- Projekta saskaņošana ar plašākiem politikas mērķiem un vietējām vajadzībām

SAZINĀTIES AR ES

Klātienē

Visā Eiropas Savienībā ir simtiem Europe Direct informācijas centru. Jūs varat atrast sev tuvākā centra adresi: https://europa.eu/european-union/contact_en

Pa tālruni vai e-pastu

Europe Direct ir dienests, kas atbild uz jūsu jautājumiem par Eiropas Savienību. Ar šo dienestu varat sazināties:

- pa bezmaksas tālruni: 00 800 6 7 8 9 10 11 (daži operatori var iekasēt maksu par šiem zvaniem),
- pa tālāk norādīto standarta numuru: +32 22999696, vai
- pa e-pastu, izmantojot: https://europa.eu/european-union/contact_en

INFORMĀCIJAS MEKLĒŠANA PAR ES

Tiešsaistē

Informācija par Eiropas Savienību visās ES oficiālajās valodās ir pieejama Europa tīmekļa vietnē: https://europa.eu/european-union/index_en

ES publikācijas

Jūs varat lejupielādēt vai pasūtīt bezmaksas un maksas ES publikācijas: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Vairākus bezmaksas publikāciju eksemplārus var saņemt, sazinoties ar Europe Direct vai vietējo informācijas centru (skatiet https://europa.eu/european-union/contact_en).

ES tiesību akti un saistītie dokumenti

Lai piekļūtu ES juridiskajai informācijai, tostarp visiem ES tiesību aktiem kopš 1952. gada visās oficiālajās valodu versijās, apmeklējiet EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu>

ES atvērtie dati

ES atvērto datu portāls (<http://data.europa.eu/euodp/en>) nodrošina piekļuvi ES datu kopām. Datus var lejupielādēt un atkārtoti izmantot bez maksas gan komerciāliem, gan nekomerciāliem mērķiem.



Eiropas Savienības
Publikāciju birojs

ISBN: 978-92-68-27219-0

doi: 10.2832/9695835