

ΩΡΑ ΝΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ



ΤΟ ΕΡΓΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΙΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ



SMARTA

Βιώσιμη διαμοιραζόμενη κινητικότητα διασυνδεδεμένη με δημόσιες συγκοινωνίες σε ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές (Αναπτύσσοντας την έννοια των «περιοχών ευφυών αγροτικών μεταφορών», στα αγγλικά “SMARt Rural Transport Areas” [SMARTA])

Επανεξετάζοντας τις Αγροτικές Μετακινήσεις

Συγγραφείς:

Κοινοπραξία SMARTA:

MemEx (επικεφαλής εταίρος), Vectos GmbH, The University Court του Πανεπιστημίου του Αμπερντίν, Transport & Mobility Leuven και European Integrated Projects

Μετάφραση στα ελληνικά:

Ευάγγελος Γενίτσαρης, Αριστοτέλης Νανιόπουλος (Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης)

Επι έλεια και γραφιστικά:

European Integrated Projects (EIP)

Ηλεκτρονική διεύθυνση Έργου SMARTA:

www.ruralsharedmobility.eu



Οι πληροφορίες και οι απόψεις που παρατίθενται στο παρόν έγγραφο είναι αυτές των συγγραφέων και δεν αντικατοπτρίζουν απαραίτητα την επίσημη γνώμη της Επιτροπής. Η Επιτροπή δεν εγγυάται την ακρίβεια των δεδομένων που περιλαμβάνονται σε αυτήν την έκθεση. Ούτε η Επιτροπή, ούτε οποιοδήποτε πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό της Επιτροπής, μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο για τη χρήση των πληροφοριών που περιέχονται στην έκθεση.

Επανεξετάζοντας τις Αγροτικές Μετακινήσεις

Βιώσιμη διαμοιραζόμενη κινητικότητα διασυνδεδεμένη με δημόσιες συγκοινωνίες
σε ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές (Αναπτύσσοντας την έννοια των «περιοχών ευφυών αγροτικών
μεταφορών», στα αγγλικά “SMARt Rural Transport Areas” [SMARTA])





Ο τομέας των μεταφορών και της κινητικότητας βρέθηκε σε έναν φαύλο κύκλο τα τελευταία 20 χρόνια - οι αγροτικές περιοχές χάνουν την ελκυστικότητά τους και αντιμετωπίζουν ζητήματα, όπως η γήρανση του πληθυσμού και η μείωση της ζήτησης για μετακινήσεις που έχει ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των δημόσιων συγκοινωνιών. Αυτό έχει επηρεάσει την ποιότητα και την προσβασιμότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες, καθιστώντας τις λιγότερο ελκυστικές για τους νέους κατοίκους. Μπορεί αυτός ο φαύλος κύκλος να σταματήσει ή να μετατραπεί σε μια ανάστροφη διαδικασία;

Αυτές είναι οι προκλήσεις που το έργο SMARTA προσπαθεί να αντιμετωπίσει. Το έργο «SMARTA - Βιώσιμη διαμοιραζόμενη κινητικότητα διασυνδεδεμένη με δημόσιες συγκοινωνίες σε ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές» - είναι μια από τις πιο ενδιαφέρουσες πρωτοβουλίες για την αγροτική κινητικότητα, που προωθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Στοιχεί στην κατανόηση (i) της τρέχουσας καταλληλότητας και των δυνατοτήτων των διαμοιραζόμενων υπηρεσιών κινητικότητας (shared mobility services) που βασίζονται στη ζήτηση (on-demand) και (ii) της ενσωμάτωσής τους σε ένα πλαίσιο μαζί με τις δημόσιες συγκοινωνίες στις ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές.

Τα αποτελέσματα της έρευνας που προέκυψαν από το έργο SMARTA παρέχουν μια βάση τεκμηρίωσης για τις αγροτικές μεταφορές στα 28 κράτη-μέλη της ΕΕ και μια «εικόνα» για τις επιτυχημένες λύσεις, συμπεριλαμβανομένων του πλαισίου τους, των στόχων, της προσέγγισης, των προκλήσεων που πρέπει να επιλυθούν, των επιτευγμάτων μέχρι σήμερα και των ζητημάτων της «μεταφερσιμότητας» (transferability) των λύσεων σε άλλες περιοχές. Τα βασικά ευρήματα από την τρέχουσα κατάσταση περιγράφονται στις «διερευνητικές εργασίες» (Insight Papers): (α) το πώς ανατίθεται η ευθύνη για την αγροτική κινητικότητα σε μία δημόσια Αρχή, (β) ο βαθμός στον οποίο υπάρχει μία καθορισμένη πολιτική για την αγροτική κινητικότητα, (γ) το πώς παρέχονται υπηρεσίες αγροτικής κινητικότητας σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Το αποτέλεσμα είναι ένα σύνολο συστάσεων που σχετίζονται με τα διαφορετικά επίπεδα άσκησης πολιτικής και διοίκησης/διακυβέρνησης (governance) σε κάθε κράτος-μέλος. Είναι καιρός να δράσουμε και να προσφέρουμε, επιτέλους, στις αγροτικές περιοχές, «τους πνεύμονες των πόλεων», την προσοχή που τους αξίζει.

Το έργο SMARTA ξεκίνησε με μια σε βάθος ανάλυση των πλαισίων αγροτικής κινητικότητας στα 28 κράτη-μέλη της ΕΕ και σε επιλεγμένες τρίτες χώρες. Τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν μέσω μιας σειράς «διερευνητικών εργασιών» (Insight Papers), οι οποίες περιγράφουν τα εθνικά πλαίσια (πολιτική, κανονισμοί, πόροι, στρατηγικές κ.λπ.) που περιλαμβάνουν πολιτικές αγροτικής κινητικότητας (rural mobility). Στο παρελθόν δεν πραγματοποιήθηκε κάποια ολοκληρωμένη ανάλυση των πλαισίων αγροτικής κινητικότητας σε όλα τα κράτη-μέλη της Ευρώπης (μεμονωμένα κράτη-μέλη έχουν βέβαια μελετηθεί σε διάφορα Έργα). Το γεγονός αυτό υποδεικνύει, έντονα, το χαμηλό επίπεδο προτεραιότητας για την αγροτική κινητικότητα που το έργο SMARTA επιδιώκει να υπερβεί.

Το έργο SMARTA έχει, επίσης, εντοπίσει μια σειρά καλών πρακτικών για την αγροτική κινητικότητα που δεν αφορούν μόνο τις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά επίσης περιλαμβάνουν καινοτόμες λύσεις μεταφορών που βασίζονται σε σχήματα «διαμοιραζόμενης κινητικότητας» (shared mobility) για κατοίκους των αγροτικών περιοχών.



Στις ευρωπαϊκές χώρες, ο πληθυσμός τείνει να συγκεντρώνεται σε κωμοπόλεις και σε πόλεις σε συμπαγείς περιοχές, ενώ οι άλλες μεγαλύτερες περιοχές τείνουν να είναι πολύ πιο αραιοκατοικημένες¹. Ωστόσο, περισσότερο από το ένα τέταρτο του πληθυσμού της ΕΕ-28, δηλαδή περίπου 140 εκατομμύρια άνθρωποι, ζουν σε αγροτικές και μη αστικές περιοχές². Συνολικά, το 75% της επικράτειας της ΕΕ ταξινομείται ως αγροτικό και το 25% που ταξινομείται ως αστικό περιέχει, επίσης, πολλές διασπαρμένες περιοχές ενδοχώρας και αγροτικούς οικισμούς³. Παρά το γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές ποικίλουν ως προς τον τύπο τους, προσδιοριζόμενες από τα ειδικά φυσικά περιβάλλοντα, τους πόρους και τα οικιστικά μοτίβα, παρουσιάζουν μια σειρά από παρόμοιες πτυχές και προκλήσεις. Οι μειωμένες ευκαιρίες εργασίας και επιχειρηματικότητας, το φθίνον επίπεδο των υπηρεσιών και η αστυφιλία (δηλαδή η μετανάστευση από αγροτικό σε αστικό περιβάλλον) μπορούν να αποτελέσουν μέρος ενός «κύκλου παρακμής» που παγιδεύει τις αγροτικές περιοχές σε πτωτικές συνθήκες.



Ο «κύκλος της παρακμής» για τις αγροτικές περιοχές
Πηγή: Θεματική Ομάδα ENRD για τα ευφυή χωριά, Αγροτική Επισκόπηση της Ε.Ε., αριθ. 26(EURuralReviewNo 26)

Κοιτάζοντας το παρελθόν, ειδικά για ορισμένες από τις δυτικές και νότιες χώρες (π.χ. Ελλάδα, Κροατία, Ιρλανδία, Ιταλία), η μείωση του αγροτικού πληθυσμού και η εσωτερική μετανάστευση αποτέλεσε μια κοινή τάση για πολύ καιρό. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η έναρξη αυτής της τάσης ανάγεται στο τελευταίο μέρος του 19ου αιώνα, με κύκλους σταθεροποίησης, και στη συνέχεια, επαναλαμβανόμενη πληθυσμιακή ερήμωση κατά τον 20ο αιώνα. Επιχειρώντας μια ματιά προς το μέλλον, η μείωση του αγροτικού πληθυσμού αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με την πρόβλεψη του ΟΗΕ για τον πληθυσμό εκτιμάται ότι το 2050, μόνο το 16,3% του ευρωπαϊκού πληθυσμού θα ζει σε αγροτικές περιοχές (σε σχέση με το σημερινό 27%), ενώ το υπόλοιπο 83,7% θα ζει σε αστικές περιοχές.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

Το έργο SMARTA αντιπροσωπεύει μια πολύ συναρπαστική ευκαιρία για την εννοιολόγηση, τον εντοπισμό και τη δοκιμαστική λειτουργία «υπηρεσιών ευφυών μεταφορών» σε αγροτικές περιοχές.

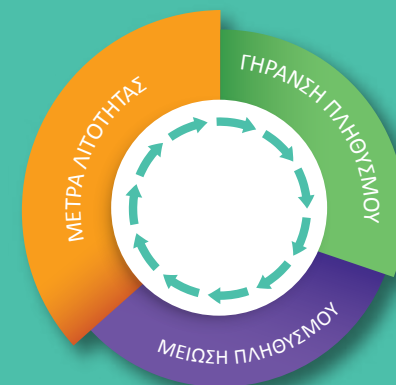
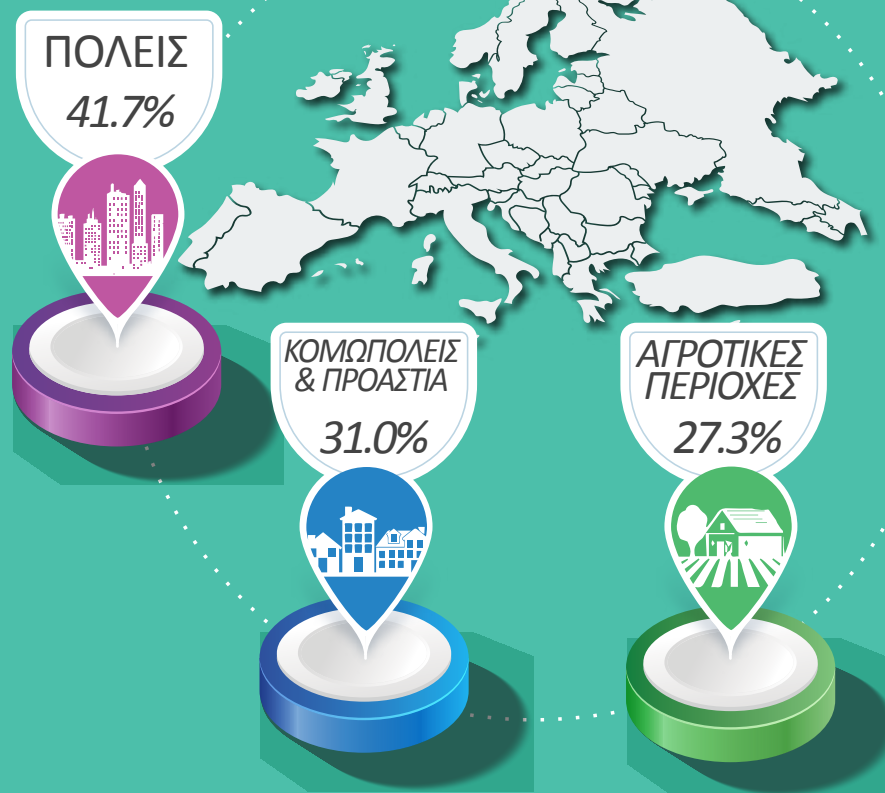
Είναι σημαντικό να κατανοήσουμε εάν αυτό είναι ένα φυσικό, βέλτιστο και αναπόφευκτο αποτέλεσμα ή εάν είναι ένα αποτέλεσμα που μπορεί να συμβαίνει λόγω της παραμέλησης των αγροτικών περιοχών. Το πιο σημαντικό είναι να εκτιμηθεί το εάν στο μέλλον θα συνεχίσει να υπάρχει έλλειψη επενδύσεων στις αγροτικές περιοχές της Ευρώπης, έχοντας αποδεχθεί την παρακμή τους, ή εάν η αγροτική Ευρώπη θα έχει ένα θετικό μέλλον, ίσως διαφορετικό από το παρελθόν της, το οποίο απαιτεί μια συνεκτική πολιτική και συνεχείς επενδύσεις. Ανεξάρτητα από το μέλλον της αγροτικής Ευρώπης, υπάρχει η σαφής ανάγκη, οι άνθρωποι να μετακινούνται εύκολα και οι αγροτικές κοινότητες να είναι επαρκώς συνδεδεμένες. Αυτός είναι ο τομέας της «αγροτικής κινητικότητας» ή των «αγροτικών μετακινήσεων» (rural mobility).

¹ UN, World Urbanization Prospects, 2018. Ανακτήθηκε από: <https://population.un.org/wup/>, πρόσβαση τον Ιούνιο του 2019.

² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU#Main_statistical_findings.

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies.

Επί του παρόντος, η μείωση του πληθυσμού και η αστυφιλία (εσωτερική μετανάστευση) αποτελούν τις κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές. Οι μαθητές, οι νέοι εργαζόμενοι και οι οικογένειες με παιδιά έχουν μετακινηθεί από τα απομακρυσμένα χωριά σε αστικά κέντρα, αναζητώντας ευκαιρίες εργασίας, καθώς και οικονομικά προσιτές και προσβάσιμες υπηρεσίες. Η αύξηση αυτών των τάσεων μετανάστευσης από τις αγροτικές στις αστικές περιοχές, όχι μόνο μειώνει τον αγροτικό πληθυσμό, αλλά και μεγεθύνει το ποσοστό γήρανσης του πληθυσμού που ζει σε αγροτικά περιβάλλοντα.



Κύριες προκλήσεις στις Αγροτικές Περιοχές
Πηγή: Eurostat 2017, γραφιστικά: έργο SMARTA

Πρόσθετες κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις εμφανίζονται ή ενισχύονται καθώς οι αγροτικές κοινότητες συρρικνώνονται και γερνούν ηλικιακά, όπως: (α) περιορισμένες τοπικές ευκαιρίες εργασίας και επιχειρηματικότητας, (β) περιορισμός των βασικών κοινωνικών υπηρεσιών και της προσβασιμότητας σε αυτές, (γ) αυξημένος κίνδυνος φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού. Επομένως, οι υπηρεσίες προσβασιμότητας και κινητικότητας αποτελούν τα κύρια ζητήματα που πρέπει να βελτιωθούν, προκειμένου να επιχειρηθεί η αντιστροφή των αρνητικών τάσεων και η ανταπόκριση στις ανάγκες των αγροτικών κοινοτήτων. Αντίθετα, ο τομέας της πολιτικής των μεταφορών επικεντρώθηκε τα τελευταία 20 χρόνια, κυρίως σε αστικές και μητροπολιτικές περιοχές. Εν τω μεταξύ, υπήρξε σχετικά περιορισμένη προσπάθεια ώστε να κατανοηθεί το πώς μπορούν να αντιμετωπιστούν σωστά οι ανάγκες της «αγροτικής κινητικότητας» και το

πώς μπορούν να παρασχεθούν ή να βελτιωθούν οι υπηρεσίες μεταφοράς για τα άτομα που ζουν σε αγροτικές περιοχές. Ως αποτέλεσμα, σήμερα, οι επιλογές «κινητικότητας» στις αγροτικές περιοχές είναι πολύ περιορισμένες σε σύγκριση με αυτές στις αστικές περιοχές. Οι αστικές περιοχές διαθέτουν (α) εκτεταμένα δίκτυα δημόσιων συγκοινωνιών, (β) επαρκώς ανεπτυγμένες υποδομές για τρόπους ενεργητικής μετακίνησης και (γ) πολιτικά, θεσμικά και χρηματοδοτικά πλαίσια για τη διασφάλιση της κινητικότητας και τη βελτίωση της βιωσιμότητάς της. Σε μεγάλο βαθμό, αυτό απουσιάζει στις αγροτικές περιοχές, κυρίως επειδή οι άνθρωποι και οι δραστηριότητες είναι πιο διάχυτες χωρικά, ενώ οι λύσεις κινητικότητας που λειτουργούν ικανοποιητικά στις πόλεις, είναι συχνά μη προσιτές ή ακατάλληλες για τις αγροτικές περιοχές, εξαιτίας διάφορων λόγων (που αφορούν σε οικονομικά ζητήματα έως οργανωτικά και επιχειρησιακά θέματα).

Η «κινητικότητα» μπορεί να οριστεί ως η ικανότητα μετακίνησης από το ένα μέρος στο άλλο, για οποιονδήποτε λόγο και με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς. Η μετακίνηση με ελευθερία είναι μια βασική ανάγκη, καθώς όλοι πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να φτάνουν εύκολα οπουδήποτε, π.χ. στο σχολείο, στις υπηρεσίες υγείας ή στους χώρους αναψυχής. Η κινητικότητα δεν πρέπει μόνο να εξασφαλίζει ίσες οικονομικές και κοινωνικές ευκαιρίες για όλα τα άτομα, αλλά και την κοινωνική ένταξή τους και την πρόσβαση σε άλλα στοιχεία που διασφαλίζουν υψηλή ποιότητα ζωής. Η κινητικότητα, επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ως το «ορίζοντο» πεδίο, μέσω του οποίου διασφαλίζεται όχι μόνο η μετάβαση σε συγκεκριμένα μέρη, αλλά και οι ισότιμες οικονομικές ευκαιρίες και ευκαιρίες εργασίας για όλους τους ανθρώπους, πρόσθετα της κοινωνικής ένταξης και της καλύτερης ποιότητας ζωής. Στις αγροτικές περιοχές, είναι δύσκολο να παρέχονται υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών που να είναι επαρκώς προσαρμοσμένες στις ανάγκες κινητικότητας των διαφορετικών ομάδων χρηστών και των διασκορπισμένων σημείων προέλευσης & προορισμού των μετακινήσεων. Οι υπηρεσίες αγροτικών μεταφορών είναι, συνήθως, το προϊόν της ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής βιωσιμότητας και της ανάγκης για την κάλυψη της εξυπηρέτησης στις κύριες (και πιο συχνά χρησιμοποιούμενες) συνδέσεις και κατά τις ώρες χαμηλής ζήτησης. Η εξαιρετικά διασκορπισμένη χωρικά και κυμαινόμενη ζήτηση μετακινήσεων, καθώς και ο χαμηλός αριθμός επιβατών, οδηγούν αναπόφευκτα σε υψηλό λειτουργικό κόστος για τις υπηρεσίες μεταφορών και σε αυξημένη ανάγκη για επιδοτήσεις. Σε πολλές χώρες της ΕΕ, η παροχή επιδοτήσεων για υπηρεσίες αγροτικών μεταφορών έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, στο πλαίσιο της στόχευσης των κεντρικών κυβερνήσεων για την ελάττωση των δημόσιων δαπανών.

Η περιορισμένη διαθεσιμότητα υπηρεσιών μεταφοράς είναι ένας παράγοντας που αυξάνει την εξάρτηση του πληθυσμού των αγροτικών περιοχών από τα αυτοκίνητα. Οι κάτοικοι που έχουν την οικονομική δυνατότητα να κατέχουν αυτοκίνητο, το χρησιμοποιούν για τις περισσότερες ή για όλες τις μετακινήσεις τους, ενώ ο υπόλοιπος πληθυσμός είτε είναι «δέσμιος» των δημοσίων συγκοινωνιών, με μειωμένες δυνατότητες συμμετοχής στη λειτουργία της κοινωνίας, είτε εξαρτάται από τους άλλους χρήστες αυτοκινήτου για τη μετακίνησή του. Αυτό είναι σαφώς ασύμβατο με τις πολιτικές που επιδιώκουν την ανάπτυξη και την αναζωογόνηση των αγροτικών περιοχών, την αύξηση των ευκαιριών για τον πληθυσμό τους και τη μείωση του βαθμού του κοινωνικού αποκλεισμού των κατοίκων. Από τη μία πλευρά, η μετακίνηση με αυτοκίνητο είναι εγγενώς αναποτελεσματική ως προς την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές ρύπων. Από την άλλη πλευρά, όταν ένας μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων από τις αγροτικές περιοχές συγκλίνει στις πόλεις και τις κωμοπόλεις, αυξάνεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, οδηγώντας σε περαιτέρω ανεπάρκειες, εκπομπές ρύπων, χρονικές καθυστερήσεις και οικονομικές απώλειες.

Επομένως, είναι καιρός, όχι μόνο να επανεξετάσουμε τις πολιτικές μεταφορών για τις αγροτικές περιοχές, αλλά και να καθορίσουμε νέες προσεγγίσεις και σχήματα υπηρεσιών για τις δυνητικές λύσεις μεταφορών, αξιοποιώντας τις δυνατότητες των νέων συστημάτων της «Τεχνολογίας Πληροφοριών & Επικοινωνιών» (ΤΠΕ ή στα αγγλικά, ICT – 'Information and Communication Technology'), καθώς και των εργαλείων της Πληροφορικής.

Σε αυτό το πλαίσιο, η «διαμοιραζόμενη κινητικότητα» ή «κοινόχρηστη κινητικότητα» (shared mobility) θα μπορούσε να αποτελέσει ουσιαστικό μέρος μίας ολοκληρωμένης πρότασης λύσεων για τις μεταφορές, η οποία θα απαντά στις προκλήσεις και τις ανάγκες της αγροτικής κινητικότητας, τόσο συνδυάζοντας τις μετακινήσεις διαφορετικών ατόμων πιο αποτελεσματικά, όσο και βελτιώνοντας την προσβασιμότητα για διαφορετικές ομάδες χρηστών. Η «διαμοιραζόμενη κινητικότητα» αναφέρεται, γενικά, σε τρόπους και υπηρεσίες που παρέχονται πρόσθετα προς τις δημόσιες συγκοινωνίες με συμβατικά δρομολόγια, τα οποία εκτελούνται με λεωφορεία.

Αυτή η «έννοια» μπορεί να περιλαμβάνει τις μεταφορές με «ανταπόκριση στη ζήτηση» (on-demand), τα «κοινόχρηστα» ταξί (shared taxis), το συνεπιβατισμό (car-pooling), την κοινή χρήση αυτοκινήτων (car-sharing), τα σχήματα «κοινοτικών» μεταφορών που στηρίζονται σε σημαντικό βαθμό στον εθελοντισμό (community transport), κοινότητες, κ.λπ.⁴

Οι υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας περιλαμβάνουν, τόσο τις ίδιες τις υπηρεσίες κινητικότητας, όσο και τις υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως την πληροφόρηση των μετακινούμενων, τη διαδικασία των κρατήσεων, τα συστήματα πληρωμών και την οργανωσιακή διαχείριση (operations management).



Επί του παρόντος, σε όλες σχεδόν τις χώρες της ΕΕ-28, οι λύσεις διαμοιραζόμενης κινητικότητας δεν αποτελούν κύριες ανταγωνιστικές εναλλακτικές για τις μετακινήσεις με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Οι λύσεις που βασίζονται στα σχήματα «κοινοτικών μεταφορών», με εθελοντές οδηγούς, θα μπορούσαν να είναι μια βιώσιμη και οικονομική επιλογή για τα χωρικά διασπαρμένα και απομακρυσμένα χωριά, αν και πραγματικά εκτεταμένες πρωτοβουλίες όπως αυτές, φαίνεται να εφαρμόζονται μόνο στη Γαλλία και τη Γερμανία. Οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT–Demand Responsive Transport) θα μπορούσαν, εν μέρει, να αποτελέσουν απάντηση στις προκλήσεις της ζήτησης για μετακινήσεις στις αγροτικές περιοχές. Ωστόσο, η πλήρης και ολοκληρωμένη ενοποίηση του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών και των υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας (DRT, κ.λπ.), όπου αυτές προσφέρονται, υπάρχει μόνο σε λίγες χώρες, όπως η Αυστρία, η Δανία και η Ολλανδία. Η ενσωμάτωση/«ολοκλήρωση» των υπηρεσιών, τόσο στο ψηφιακό επίπεδο, π.χ. χρησιμοποιώντας εφαρμογές για τον προγραμματισμό των μετακινήσεων και την υλοποίηση των πληρωμών, όσο και στο υλικό επίπεδο, π.χ. μέσω της παροχής ποιοτικών σταθμών μετεπιβίβασης, υστερεί γενικώς στις αγροτικές περιοχές, αν και υπάρχουν ορισμένες αξιοσημείωτες εξαιρέσεις.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

Η «δια οираζό ενη κινητικότητα» αποτελεί ουσιαστικό έρος της παροχής υπηρεσιών «αγροτικών εταφορών», επαρκώς προσαρ οσ ένων στις ανάγκες των χρηστών.

Πώς ταιριάζει το έργο SMARTA στο σημερινό αγροτικό «πλαίσιο»

Με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το έργο SMARTA επιχειρεί: (i) να κατανοήσει τα υπάρχοντα πλαίσια για την «αγροτική κινητικότητα» σε όλη την Ευρώπη και το πως μπορούν αυτά να βελτιωθούν, (ii) να αποκτήσει επίγνωση των προβλημάτων κινητικότητας, των αναγκών και των προτιμήσεων των ανθρώπων που ζουν και επισκέπτονται αγροτικές περιοχές, και (iii) να κατανοήσει το πως μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι καλές πρακτικές αγροτικής κινητικότητας για να εμπνεύσουν για την παροχή βελτιωμένων υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας. Στην ουσία, το έργο SMARTA συμβάλλει στην Επανεξέταση της Αγροτικής Κινητικότητας για μία ευημερούσα και βιώσιμη Ευρώπη, χωρίς αποκλεισμούς. Κατά τη διάρκεια του 2018 και έως τις αρχές του 2019, το έργο SMARTA πραγματοποίησε μία εις βάθος ανάλυση των «πλαισίων» (contexts) αγροτικής κινητικότητας στα κράτη-μέλη της ΕΕ-28 και σε επιλεγμένες τρίτες χώρες. Αυτό έγινε μέσω βιβλιογραφικής έρευνας και άμεσων επαφών με Υπουργεία κρατών, Περιφερειακές και Τοπικές Αρχές, φορείς μεταφορών, πανεπιστήμια και ερευνητικά ινστιτούτα. Αυτές οι δραστηριότητες οδήγησαν στην παραγωγή ενός συνόλου «διερευνητικών εργασιών» (Insight Papers), οι οποίες περιγράφουν κάθε εθνικό πλαίσιο στις ευρωπαϊκές χώρες (ως προς την πολιτική, τη νομοθεσία, τις υποχρεώσεις, τους πόρους, τους στόχους, κ.λπ.), εντός του οποίου εφαρμόζεται η αγροτική κινητικότητα. Παράλληλα, το έργο προσδιόρισε ένα σύνολο Καλών Πρακτικών για την αγροτική κινητικότητα, οι οποίες σχετίζονται,

όχι μόνο με τις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά επεκτείνονται και σε καινοτόμες μορφές μεταφοράς που βασίζονται σε σχήματα «διαμοιραζόμενης κινητικότητας» για τους κατοίκους μιας αγροτικής περιοχής, τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, τους επισκέπτες και τους τουρίστες (μια ομάδα που μπορεί να οδηγήσει σε πολύ μεταβλητή ζήτηση). Στη δεύτερη περίοδό του, το έργο SMARTA θα συνεργαστεί με επιλεγμένες περιοχές-«πιλότους», με σκοπό να αποκτήσει μια βαθιά κατανόηση σχετικά με τα βασικά ευρήματα, τα διδάγματα και τα θέματα της «μεταφερσιμότητας» διαφορετικών ειδών εμπειριών από πιλοτικές εφαρμογές στον τομέα της αγροτικής κινητικότητας. Το 2020, θα διοργανωθεί το τελικό συνέδριο του έργου στις Βρυξέλλες, όπου τα αποτελέσματα του έργου SMARTA θα κοινοποιηθούν στους ευρωπαϊκούς, εθνικούς και περιφερειακούς εμπλεκόμενους φορείς και τους φορείς χάραξης πολιτικής.

Με λίγα λόγια, το έργο SMARTA στοχεύει στην παροχή μιας βαθιάς κατανόησης (α) του τρόπου με τον οποίο θα αναπτυχθεί μία πολιτική για τη διαμοιραζόμενη αγροτική κινητικότητα, (β) των λύσεων που λειτουργούν καλύτερα σε συγκεκριμένα πλαίσια, με βάση την εκτίμηση για το πως θα ανταποκριθούν οι διάφορες ομάδες-στόχοι, (γ) του αντίκτυπου που μια νέα πολιτική αγροτικής κινητικότητας μπορεί να έχει στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ευρώπη, (δ) των δυνατοτήτων διασύνδεσης των «σχημάτων» διαμοιραζόμενης κινητικότητας με τις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

το έργο SMARTA επιδιώκει να αποκτήσει μια βαθιά κατανόηση των κύριων ευρημάτων σχετικά με τα διαφορετικά είδη κινητικότητας σε αγροτικές περιοχές σε ολόκληρη την Ευρώπη, των διδαγμάτων που προέρχονται από αυτά και της «μεταφερσιμότητας» αυτών, δηλαδή της δυνατότητας υλοποίησής τους σε άλλες περιοχές.

Ως πρώτο βήμα, η κοινοπραξία των εταίρων του έργου SMARTA πραγματοποίησε μια ολοκληρωμένη ανάλυση της αγροτικής κινητικότητας σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη και σε επιλεγμένες τρίτες χώρες. Στο επίκεντρο ήταν τα σχετικά εθνικά «πλαίσια», εντός των οποίων οργανώνεται η αγροτική κινητικότητα, λαμβάνοντας υπόψη το συγκεκριμένο πεδίο πολιτικής (εάν υφίσταται), το ρόλο των Τοπικών και Περιφερειακών Αρχών και τους μηχανισμούς χρηματοδότησης. Η έρευνα επικεντρώθηκε, επίσης, στο πού και στο πώς αυτά τα πλαίσια διαφοροποιούνται σε όλη την Ευρώπη.

Επί του παρόντος, τα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού για την αγροτική κινητικότητα είναι, σε γενικές γραμμές, παρόμοια με τα πλαίσια αστικής και μητροπολιτικής κινητικότητας. Στην πράξη, ενώ η αστική κινητικότητα επιτυγχάνει θετικά αποτελέσματα για τις ευρωπαϊκές πόλεις, σε ό,τι αφορά την αγροτική κινητικότητα, οι χώρες που αναλύθηκαν δεν αναλαμβάνουν το ίδιο επίπεδο δεσμεύσεων. Αυτό συμβαίνει παρά το γεγονός ότι σε πολλά από τα υφιστάμενα πλαίσια πολιτικής και προγραμματισμού-σχεδιασμού αναγνωρίζεται ότι καινοτόμες υπηρεσίες κινητικότητας [όπως, οι υπηρεσίες διαμοιρασμού μετακινήσεων (ride-sharing), η «Κινητικότητα ως Υπηρεσία» (Mobility as a Service - MaaS), ο συνεπιβατισμός (ride-hailing) ή το ηλεκτρονικό ωτοστόπ (e-hitchhiking)] που βασίζονται σε εφαρμογές κινητού τηλεφώνου, θα μπορούσαν να έχουν μία σημαντική δυνατότητα παροχής λύσεων σε αραιοκατοικημένες περιοχές, όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες δεν μπορούν να παρέχονται αποτελεσματικά.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

Επί του παρόντος, στο επίπεδο της διαμόρφωσης πολιτικής δίνεται λίγη προσοχή και αναλαμβάνονται περιορισμένες δεσμεύσεις για την αγροτική κινητικότητα.

Η κατανόηση της αγροτικής κινητικότητας στην Ευρώπη ξεκίνησε με τον εντοπισμό σημαντικών στοιχείων του τοπικού «πλαισίου» (context): γεωγραφικά, δημογραφικά, θεσμικά, κανονιστικά, οργανωτικά, πολιτικά και οικονομικά πλαίσια. Αυτή η γνώση συγκλίνει στη διαμόρφωση του εθνικού «πλαισίου», εντός του οποίου υφίσταται η αγροτική κινητικότητα. Το έργο SMARTA έχει εντοπίσει πέντε βασικά θέματα για την αγροτική κινητικότητα στην Ευρώπη, τα οποία πρέπει να απαντηθούν, προκειμένου να κατανοηθούν καλύτερα οι διαφοροποιήσεις μεταξύ των χωρών της ΕΕ:

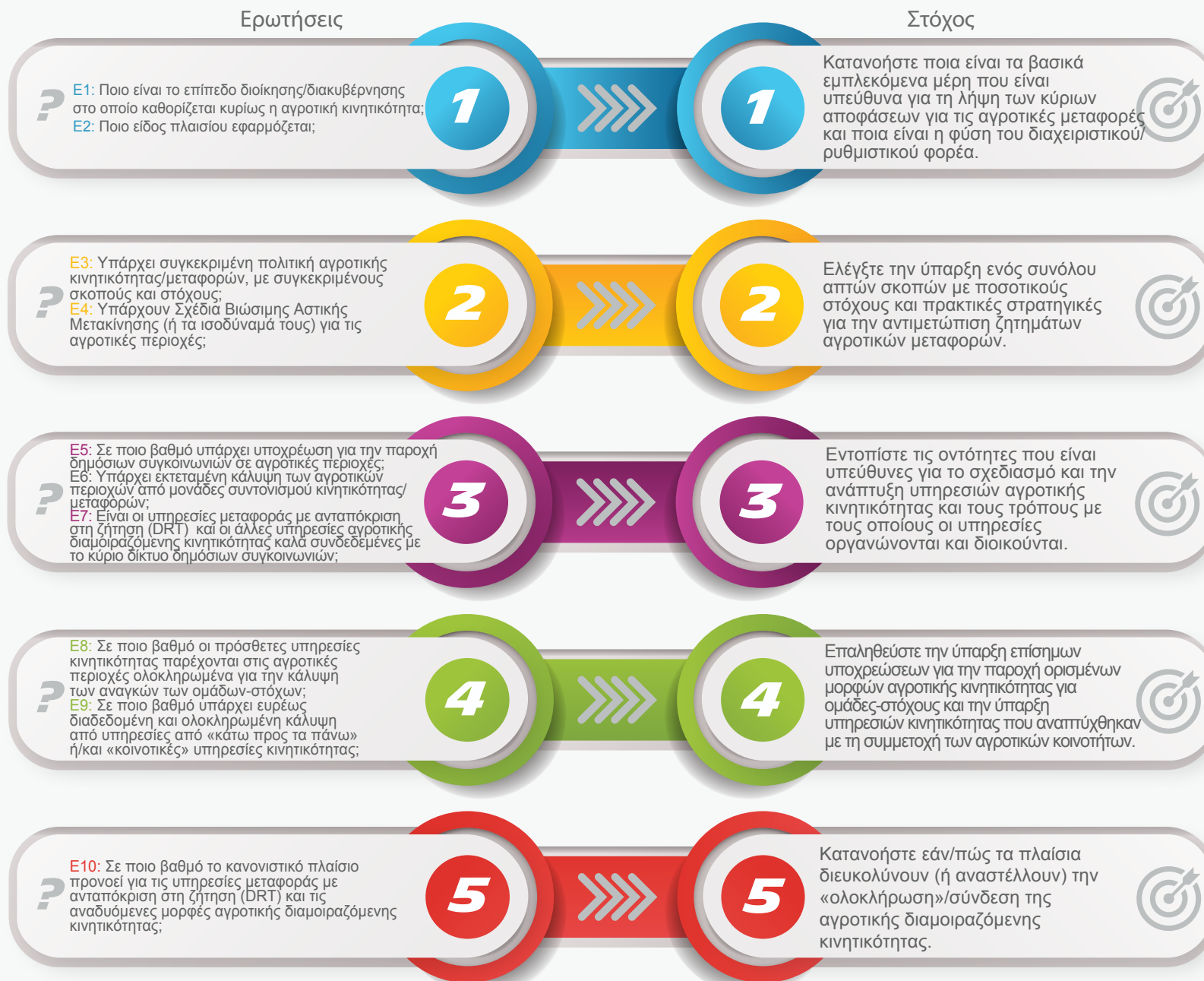
- ΘΕΜΑ1: ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;
- ΘΕΜΑ2: ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΠΟΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ;
- ΘΕΜΑ3: ΠΟΙΟΣ ΠΑΡΕΧΕΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ;
- ΘΕΜΑ4: ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;
- ΘΕΜΑ5: ΠΩΣ ΡΥΘΜΙΖΕΤΑΙ Η ΑΓΡΟΤΙΚΗ «ΔΙΑΜΟΙΡΑΖΟΜΕΝΗ» ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;

Το επόμενο σχήμα παρουσιάζει τα πέντε θέματα μαζί με τον αντίστοιχο ερευνητικό τους στόχο και μία πιο συγκεκριμένη ερευνητική εστίαση. Τα συμπεράσματα για κάθε πεδίο εστίασης παρουσιάζονται στις ακόλουθες σελίδες.

Τα ακόλουθα θέματα παρέχουν μια επισκόπηση των διαφόρων πρακτικών και πλαισίων που υπάρχουν στις ευρωπαϊκές χώρες, επιτρέποντας ταυτόχρονα να κατανοήσουμε καλύτερα ποια από αυτά τα πλαίσια είναι αναποτελεσματικά ή προβληματικά.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

Στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες δεν υπάρχει ειδικό «πλαίσιο» για την κινητικότητα στις αγροτικές περιοχές, αλλά πρέπει να σχεδιαστεί.



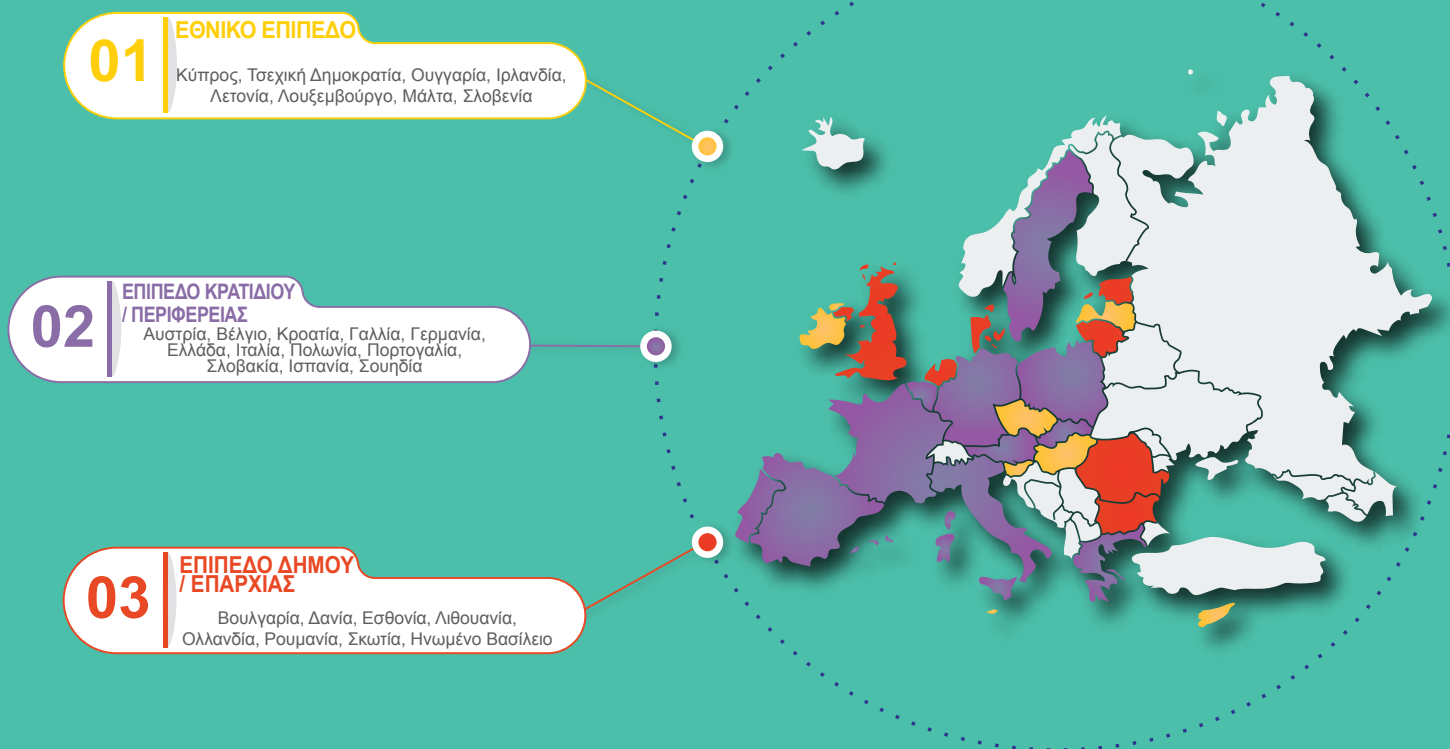
Θέμα 1: Ποιος είναι υπεύθυνος για την αγροτική κινητικότητα;

Στο πλαίσιο της έρευνας εξετάστηκαν οι αρμοδιότητες και η κατανομή των ρόλων των κυβερνητικών φορέων σε σχέση με την κινητικότητα στις αγροτικές περιοχές. Εξετάζοντας τα εθνικά πλαίσια των χωρών, η μεγαλύτερη εστίαση δόθηκε στο διοικητικό επίπεδο, όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις για την αγροτική κινητικότητα.

Το επίπεδο διοίκησης/διακυβέρνησης στο οποίο καθορίζεται κυρίως η αγροτική κινητικότητα

Οι τρέχουσες πρακτικές καταδεικνύουν τη σημαντική διακύμανση ανάμεσα στα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη ως προς το επίπεδο διοίκησης/διακυβέρνησης,

στο οποίο καθορίζεται κυρίως η αγροτική κινητικότητα. Στην πλειονότητα των χωρών, αυτό συμβαίνει σε επίπεδο χαμηλότερο του «εθνικού», είτε πρόκειται για ομόσπονδο κρατίδιο/Περιφέρεια, είτε για Δήμο/Επαρχία. Στις μικρότερες χώρες, οι οποίες δεν διαθέτουν διοικητική δομή περιφερειών, ο πρωταρχικός προσδιορισμός της αγροτικής κινητικότητας ασκείται στο «εθνικό» επίπεδο.



Το επίπεδο διοίκησης/διακυβέρνησης στο οποίο καθορίζεται κυρίως η αγροτική κινητικότητα

Η φύση του «πλαισίου» για τις αγροτικές μεταφορές σε μία χώρα

Το κυρίαρχο μοντέλο σε όλη την Ευρώπη είναι η ύπαρξη ενός κοινού «εθνικού πλαισίου» ανά χώρα, το οποίο επιτρέπει περιφερειακές ή τοπικές διαφοροποιήσεις εντός της επικράτειάς της. Το πλαίσιο καθορίζεται σε εθνικό επίπεδο, μέσω νόμων ή οδηγιών, ενώ ο σχεδιασμός και η οργάνωση των

αγροτικών μεταφορών πραγματοποιείται σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Οι μικρότερες ευρωπαϊκές χώρες χαρακτηρίζονται από ένα ενιαίο συνεκτικό πλαίσιο σε ολόκληρη την επικράτειά τους. Αντίθετα, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις εντός της επικράτειας σε ορισμένα κράτη-μέλη, όπου οι περιφέρειες τους διαθέτουν σημαντική αυτονομία.

Θέμα 2: Υπάρχει κάποια πολιτική αγροτικής κινητικότητας;

Η ανάλυση επικεντρώθηκε στο κατά πόσον υπάρχει ένα όραμα ή ένα πλαίσιο πολιτικής για την κινητικότητα στις αγροτικές περιοχές, είτε ως μία ειδική πολιτική για τις αγροτικές περιοχές, είτε ως ένα ουσιαστικό μέρος μιας γενικής πολιτικής για την κινητικότητα. Αυτό αναλύθηκε περαιτέρω στα ακόλουθα ερευνητικά σκέλη, από τα οποία, το ένα επικεντρώθηκε στις υφιστάμενες πολιτικές, ενώ το άλλο επικεντρώθηκε στις καθιερωμένες πρακτικές σχεδιασμού για την αγροτική κινητικότητα.

01

Ναι, με καθορισμένους σκοπούς και στοχευμένα αποτελέσματα

Λετονία

02

Ναι, αλλά μόνο με στόχους στο επίπεδο της φιλοδοξίας, χωρίς στοχευμένους σκοπούς

Εσθονία, Ουγγαρία, Σκωτία, Σλοβενία

03

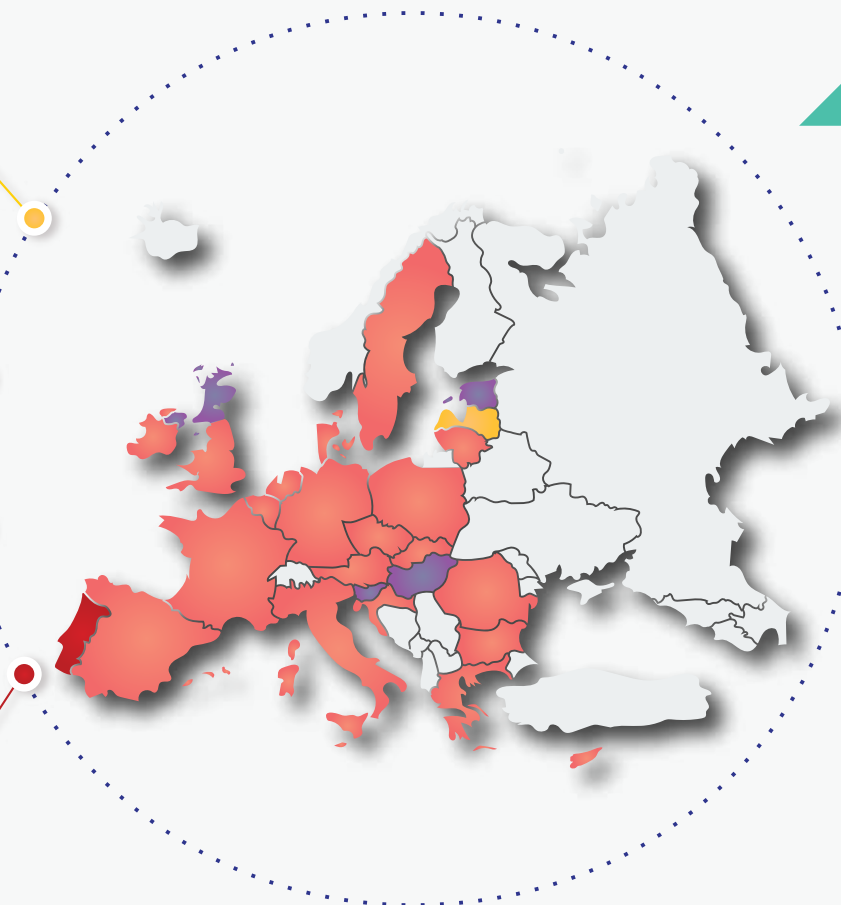
Όχι

Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο

04

Άλλο

Πορτογαλία



Υπαρξη συγκεκριμένης πολιτικής για την αγροτική κινητικότητα και τις αγροτικές μεταφορές με γενικούς σκοπούς και ειδικούς στόχους

Υπαρξη συγκεκριμένης εθνικής πολιτικής αγροτικής κινητικότητας/μεταφορών με γενικούς σκοπούς και ειδικούς στόχους

Η Ευρώπη χαρακτηρίζεται από την έλλειψη εθνικών πολιτικών αφιερωμένων στην αγροτική κινητικότητα και την έλλειψη συγκεκριμένης εθνικής δέσμευσης για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς. Ωστόσο, υπάρχουν μερικές χώρες που αναγνωρίζουν την ανάγκη για βελτιωμένη αγροτική κινητικότητα, αν και αυτό παραμένει στο επίπεδο της φιλοδοξίας, χωρίς σταθερούς γενικούς σκοπούς, ειδικούς στόχους ή δεσμευμένους χρηματοδοτικούς πόρους.

Σε υπο-εθνικό επίπεδο, το ζήτημα έχει πιο πολλές μικρο-διαφοροποιήσεις, ιδίως σε χώρες με σημαντική αυτονομία των περιφερειών τους, όπου ορισμένες περιοχές είναι πιο προχωρημένες στην ανάπτυξη πολιτικών αγροτικής κινητικότητας μαζί με αντίστοιχους στόχους για αυτήν.

«Η Λετονία είναι η μόνη χώρα με εθνική πολιτική αγροτικής κινητικότητας βάσει στόχων, ενώ η Φλάνδρα (Βέλγιο) είναι μια περιοχή με ισχυρή πολιτική και υποχρεώσεις αγροτικής κινητικότητας βάσει στόχων».

Υπαρξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ή κάποιου ισοδύναμου αυτών για τις αγροτικές περιοχές

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχουν καταστεί μία αρκετά κοινή πρακτική σε ολόκληρη την Ευρώπη ως ένα εργαλείο οργάνωσης και σχεδιασμού του συστήματος μεταφορών σε αστικές και μητροπολιτικές περιοχές.

Επιπλέον, ο αντίκτυπος των ΣΒΑΚ έχει επεκταθεί στις περιβάλλουσες μητροπολιτικές περιοχές. Ωστόσο, μια αντίστοιχη κοινή μεθοδολογία δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί για την αντιμετώπιση κυρίως αγροτικών περιοχών ή για την επέκταση ενός σχεδίου βιώσιμης μητροπολιτικής κινητικότητας στις ενδοχώρες της μητροπολιτικής περιοχής.

Φαίνεται ότι δεν υπάρχει μία παρόμοια «ιδέα» που να αναπτύσσεται για την αντιμετώπιση του στρατηγικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη αγροτική κινητικότητα, ιδίως δε, μία «ιδέα» που να αναγνωρίζει ότι μία αγροτική περιοχή έχει τη δική της ταυτότητα και απαιτήσεις. Οι αγροτικές περιοχές θεωρούνται γενικά ως η «επέκταση μίας αστικής περιοχής», όσον αφορά τον σχεδιασμό των μεταφορών.

«Η Σλοβενία πρωτοστατεί στην ευρεία χρήση, ισοδυνάμων προς τα ΣΒΑΚ, 'σχεδίων κινητικότητας' για τις περιοχές εκτός πόλεων ή τις μη αστικές περιοχές, ενώ η Φλάνδρα (Βέλγιο) είναι μια περιοχή που έχει πλέον υιοθετήσει τη διαδικασία».

Θέμα 3: Ποιος παρέχει υπηρεσίες αγροτικής κινητικότητας;

Η οργάνωση των υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας, οι οποίες υφίστανται επί του παρόντος, αναλύθηκε, εστιάζοντας (α) στις υφιστάμενες υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας, (β) τις υφιστάμενες μονάδες μεταφοράς/κινητικότητας που συντονίζουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές και (γ) την κατάσταση της «ολοκλήρωσης»/ενοποίησης μεταξύ του κύριου δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών και των αγροτικών υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT).

01

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ

Βέλγιο, Δανία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία

02

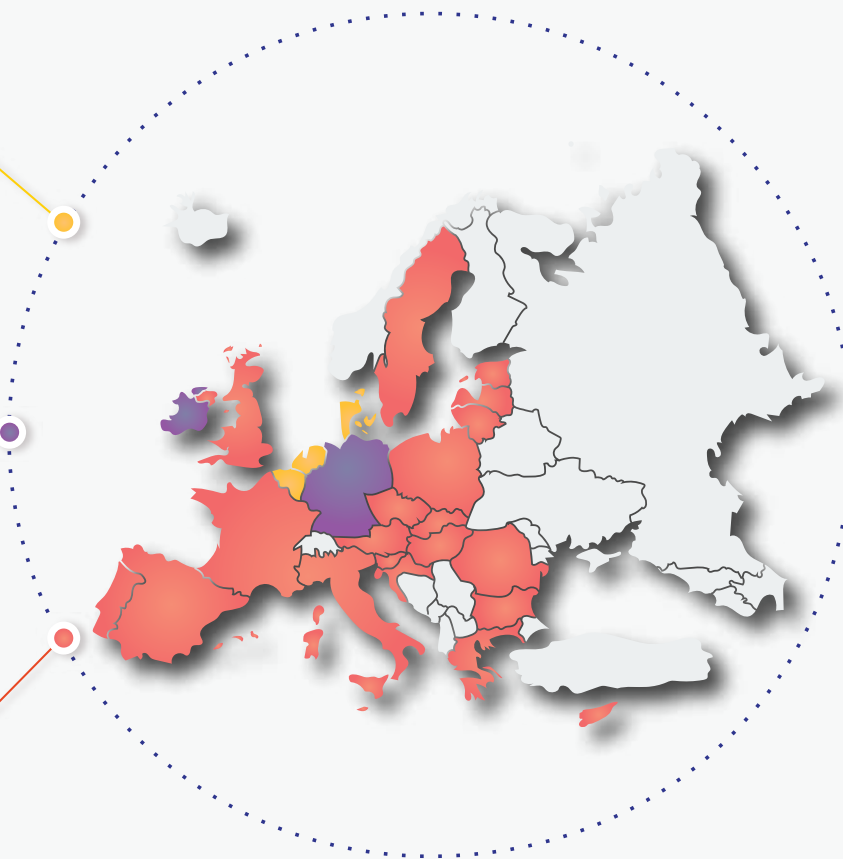
ΕΝ ΜΕΡΕΙ

Γερμανία, Ιρλανδία

03

ΟΧΙ

Αυστρία, Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Γαλλία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σκωτία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο



Παρουσία μονάδων μεταφορών/κινητικότητας που συντονίζουν ένα φάσμα υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας με ευρεία εδαφική κάλυψη

Ποιοι είναι οι τρόποι παροχής υπηρεσιών μεταφοράς σε αγροτικές περιοχές;

Οι τρέχουσες πρακτικές δείχνουν σημαντική διακύμανση σε ευρωπαϊκό επίπεδο που ξεκινά από την υποχρεωτική, κατόπιν εντολής, παροχή υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας και φτάνει έως τη σπάνια παροχή που παράγεται από τα «υπεραστικά» δρομολόγια που διέρχονται μέσα από αγροτικές περιοχές.

Τα περισσότερα κράτη-μέλη χαρακτηρίζονται από έλλειψη καθορισμένης υποχρέωσης για την εξασφάλιση των δημόσιων συγκοινωνιών στις αγροτικές περιοχές. Ωστόσο, οι μισές από αυτές τις χώρες αφήνουν τις υπηρεσίες μεταφορών στη διακριτική ευχέρεια των τοπικών αρχών, ενώ στις άλλες μισές παρέχονται υπηρεσίες ως αποτέλεσμα των διερχόμενων, μέσα από τις αγροτικές περιοχές, «υπεραστικών» και περιφερειακών δημόσιων συγκοινωνιών.

Ειδικές υποχρεώσεις για τη διασφάλιση των δημόσιων συγκοινωνιών σε αγροτικές περιοχές εντοπίστηκαν μόνο σε τέσσερα κράτη-μέλη (Αυστρία, Βέλγιο, Κύπρος και Λετονία).

Υπάρχουν οργανισμοί που συντονίζουν μια σειρά υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας;

Η πλειονότητα των κρατών-μελών δεν διαθέτει κάποια μορφή οργάνωσης για τη διαχείριση των μεταφορικών υπηρεσιών σε αγροτικές περιοχές. Υπάρχουν μόνο τέσσερα κράτη-μέλη (Βέλγιο, Δανία, Λετονία, Ολλανδία) που διαθέτουν ένα τέτοιο σύστημα μονάδων συντονισμού, οι οποίες είναι υπεύθυνες για μια σειρά υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τις ομάδες-στόχους της κοινωνικής και υγειονομικής περίθαλψης.

Η έλλειψη συντονιστικών δραστηριοτήτων στις χώρες της ΕΕ αντικατοπτρίζει (i) την έλλειψη οργανωμένων υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας για το ευρύ κοινό και (ii) τον κατακερματισμό των διοικητικών φορέων στις αγροτικές περιοχές.

«Η Ιρλανδία έχει πλήρη εδαφική κάλυψη, αλλά στερείται σταθερού επιπέδου εξυπηρέτησης»

Ποια είναι η σύνδεση μεταξύ μίας υπηρεσίας μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (τύπου DRT ή και άλλων μορφών υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας) και των τακτικών δημόσιων συγκοινωνιών;

Οι υπηρεσίες τύπου DRT είναι ένας κρίσιμος τομέας για λύσεις διαμοιραζόμενης κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές και η σύνδεσή τους και ο συντονισμός τους με τα συστήματα τακτικών δημοσίων συγκοινωνιών είναι πρωταρχικής σημασίας.

Η πλειονότητα των ευρωπαϊκών χωρών δεν έχει «συνδέσεις» μεταξύ των υπηρεσιών τύπου DRT και των δημόσιων συγκοινωνιών. Αυτό είναι συνέπεια της έλλειψης υπηρεσιών αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας ή υπηρεσιών DRT στην χώρα ή της έλλειψης «ολοκλήρωσης»/ενοποίησης μεταξύ αυτών των υπηρεσιών και των δημόσιων συγκοινωνιών.

Μόνο τρία κράτη-μέλη (Αυστρία, Βέλγιο, Δανία) έχουν πλήρως προγραμματισμένη σύνδεση των υπηρεσιών τύπου DRT με το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, ενώ επιπλέον πέντε χώρες διαθέτουν ένα εύλογο επίπεδο συντονισμού μεταξύ αυτών των υπηρεσιών, όπου αυτές προσφέρονται.



Θέμα 4: Υπάρχουν συμπληρωματικές υπηρεσίες προς την αγροτική κινητικότητα;

Η έρευνα στο πλαίσιο του έργου SMARTA αποκαλύπτει άλλες μορφές οργανωμένων υπηρεσιών κινητικότητας που έχουν αναπτυχθεί για να καλύψουν τις συγκεκριμένες ανάγκες των αγροτικών κοινοτήτων: αυτές περιλαμβάνουν υποχρεωτικές υπηρεσίες μετακίνησης για συγκεκριμένες ομάδες χρηστών, όπως οι μαθητές (προσέγγιση «από πάνω προς τα κάτω»), καθώς και υπηρεσίες που δημιουργούνται από τις ίδιες τις αγροτικές «κοινότητες» (προσέγγιση «από κάτω προς τα πάνω»).

Υπαρξη οργανωμένων υπηρεσιών κινητικότητας για ορισμένες ομάδες χρηστών

Η συντριπτική πλειονότητα των κρατών-μελών έχει συγκεκριμένες πολιτικές για την παροχή ειδικών υπηρεσιών μεταφοράς για μαθητές ή νέους σπουδαστές. Αυτό σημαίνει ότι αυτοί οι τύποι υπηρεσιών κινητικότητας οργανώνονται από τις εθνικές κυβερνήσεις, οι οποίες και διαχειρίζονται τις υπηρεσίες.

Σε τέσσερα κράτη-μέλη (Αυστρία, Κροατία, Κύπρος και Ουγγαρία) οργανώνονται στοχευμένες υπηρεσίες κινητικότητας σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο, χωρίς να ισχύει κάποια εθνική υποχρέωση.

Οι σχολικές μεταφορές ήταν η κύρια στοχευμένη υπηρεσία κινητικότητας που εντοπίστηκε στις αγροτικές περιοχές. Οι μεταφορικές υπηρεσίες για γενική υγειονομική περίθαλψη δεν παρέχονται, ούτε σε εθελούσιο πλαίσιο, ούτε στο πλαίσιο κάποιας «εντολής», σχεδόν οπουδήποτε στην Ευρώπη. Υπάρχουν λίγα στοιχεία για άλλους τύπους υπηρεσιών κινητικότητας που οργανώνονται επίσημα για άλλους τύπους ομάδων χρηστών.

Υπαρξη υπηρεσιών «κοινοτικής» κινητικότητας που παρέχονται «από κάτω προς τα πάνω»

Πάνω από τα μισά κράτη-μέλη έχουν, ως ένα βαθμό, κοινοτικές πρωτοβουλίες για την παροχή υπηρεσιών κινητικότητας σε αγροτικές περιοχές. Η πιο αξιοσημείωτη περίπτωση είναι η Γαλλία, όπου τέτοιες υπηρεσίες έχουν καλή κάλυψη της εθνικής επικράτειας.



Οι πρωτοβουλίες αγροτικής κινητικότητας «από κάτω προς τα πάνω» είναι ευρέως διαδεδομένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά είναι πιο δύσκολο να οριστούν ή να ταξινομηθούν. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τέτοιες υπηρεσίες οργανώνονται και χρηματοδοτούνται από μη μεταφορικές υπηρεσίες, καλύπτοντας τις ανάγκες συγκεκριμένων ομάδων-στόχων και σπάνια οι υπηρεσίες συνεργάζονται με παρόχους υπηρεσιών «τακτικών» μετακινήσεων. Επιπλέον, σε ορισμένες περιοχές, οι τοπικές κοινότητες ενώθηκαν και οργάνωσαν λύσεις διαμοιραζόμενης κινητικότητας για τα μέλη τους.

«Η Γαλλία, με το «σχήμα» της υπηρεσίας ωτοστόπ 'RezoPouce', αποτελεί τη μόνη περίπτωση πρωτοβουλίας αγροτικής κινητικότητας «από κάτω προς τα πάνω», με κάλυψη σχεδόν σε εθνικό επίπεδο. Η Αυστρία και η Γερμανία έχουν πολλές περιπτώσεις υπηρεσιών Bürgerbus, ενώ το Βέλγιο, η Δανία, η Γερμανία και η Ολλανδία έχουν έναν αυξανόμενο αριθμό τοπικών συστημάτων συνεπιβατισμού και κοινής χρήσης αυτοκινήτων».

01

Ναι, με καλή κάλυψη της εθνικής επικράτειας

Γαλλία

02

Ναι, με στοχευμένες πρωτοβουλίες σε μερικές περιοχές

Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Ισπανία

03

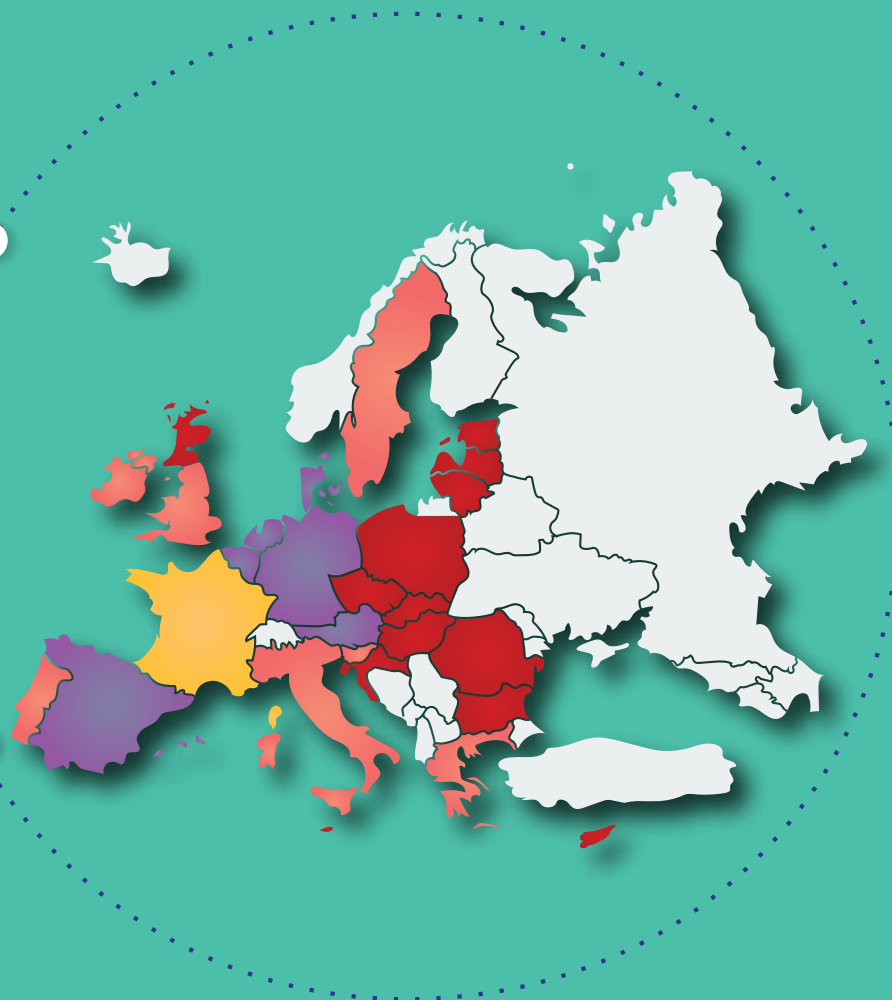
Περιορισμένα, με λίγες μόνο πρωτοβουλίες

Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Πορτογαλία, Σλοβενία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο

04

ΟΧΙ

Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Ρουμανία, Σκωτία, Σλοβακία



Ύπαρξη υπηρεσιών «κοινοτικής» κινητικότητας που παρέχονται «από κάτω προς τα πάνω»

Θέμα 5: Πώς ρυθμίζεται η διαμοιραζόμενη αγροτική κινητικότητα;

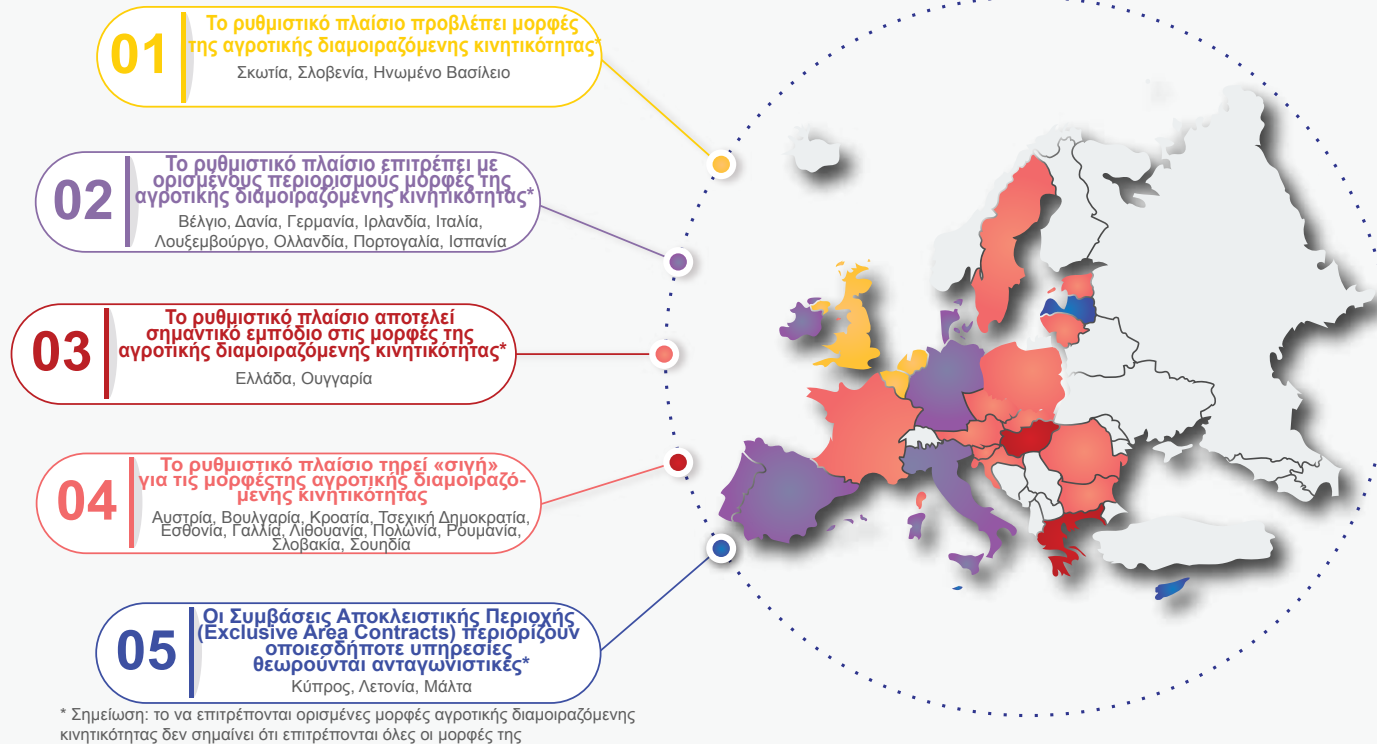
Αναλύεται ο ρόλος του κανονιστικού/ρυθμιστικού πλαισίου, ιδίως σε σχέση με την ευελιξία του για τις υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας.

Ο βαθμός στον οποίο το ρυθμιστικό πλαίσιο προνοεί για τις υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) και τις υπηρεσίες της αναδυόμενης αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας

Υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις σε ολόκληρη την Ευρώπη, όσον αφορά τη νομοθετική αναγνώριση των αναδυόμενων υπηρεσιών αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας. Τα ρυθμιστικά πλαίσια κυμαίνονται από το να συμπεριλαμβάνεται η υπηρεσία μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) και άλλες μορφές αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας, έως το να μην αναφέρεται οποιαδήποτε μορφή διαμοιραζόμενης κινητικότητας. Αυτά αποτελούν σαφή εμπόδια για την ανάπτυξη τέτοιων υπηρεσιών.

Σε γενικές γραμμές, οι δημόσιοι οργανισμοί ξεκινούν ή διευκολύνουν μία υπηρεσία μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) υπό τις δικές τους εξουσίες, αλλά δεν είναι σαφές ότι μια παρόμοια ιδιωτική ή «κοινοτική» πρωτοβουλία θα έχει οποιαδήποτε νομική υπόσταση ή βάση για να εγκριθεί από τους ρυθμιστικούς οργανισμούς. Επιπλέον, σε ορισμένες χώρες η γενική οικονομική υποστήριξη για την κινητικότητα, μπορεί να διοχετεύεται μόνο στις «δημόσιες συγκοινωνίες», οι οποίες αποκλείουν οποιαδήποτε μορφή διαμοιραζόμενης κινητικότητας που δεν έχει κατηγοριοποιηθεί ως δημόσια συγκοινωνία. Σε άλλες χώρες, είναι στη διακριτική ευχέρεια των οργανωτικών αρχών ποιους τύπους υπηρεσιών θα υποστηρίξουν και πόσα κεφάλαια θα διαθέσουν.

Μέσα σε ένα περιβάλλον έλλειψης ειδικού ρυθμιστικού και χρηματοδοτικού πλαισίου για την αγροτική διαμοιραζόμενη κινητικότητα στα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη, εξακολουθεί να υπάρχει μεγάλη αβεβαιότητα ως προς το εάν είναι δυνατό να λειτουργήσουν και να διατηρηθούν τέτοιες υπηρεσίες.



ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

Ο βαθμός στον οποίο το ρυθμιστικό πλαίσιο προνοεί για τις υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) και την αναδυόμενη αγροτική διαμοιραζόμενη κινητικότητα

Η αγροτική διαμοιραζόμενη κινητικότητα αποτελεί μία «πρόκληση» σε ολόκληρη την Ευρώπη. Υπάρχουν παραδείγματα σε διάφορα κράτη-μέλη που δείχνουν πώς μπορεί να εφαρμοστεί ένα επιτυχημένο σύστημα αγροτικής κινητικότητας. Ωστόσο, παραμένει η πρόκληση του συνδυασμού όλων των απαραίτητων στοιχείων για να διασφαλιστεί ότι μπορεί να αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την αγροτική κινητικότητα σε όλη την Ευρώπη.

Οι αγροτικές κοινότητες έχουν περιορισμένους πόρους που δεν πρέπει να σπαταληθούν για την ανάπτυξη υπηρεσιών από το μηδέν, τη στιγμή που οι κοινότητες θα μπορούσαν εύκολα να μάθουν από τις βέλτιστες πρακτικές των άλλων.

Κατά τη διάρκεια του 2018 και του 2019, η κοινοπραξία των εταίρων του έργου SMARTA⁵ πραγματοποίησε μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των καλών πρακτικών στην αγροτική διαμοιραζόμενη κινητικότητα, από όλη την Ευρώπη και πέραν αυτής. Η επισκόπηση κάλυψε ένα ευρύ φάσμα πτυχών, όπως ο τρόπος με τον οποίο οι λύσεις κινητικότητας και οι τακτικές δημόσιες συγκοινωνίες μπορούν να εστιάζουν σε συγκεκριμένες ομάδες χρηστών ή στόχους μίας κοινότητας. Η επισκόπηση κάλυψε, επίσης, το θέμα της επιχειρησιακής πρακτικής και του συντονισμού διαφόρων μέσων (διατροπικότητα). Αναλύθηκε η χρήση καθιερωμένων και καινοτόμων

τεχνολογιών, νέων επιχειρηματικών μοντέλων και μοντέλων διακυβέρνησης. Τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σημαντικό θέμα, στο πλαίσιο της επισκόπησης, αποτέλεσε η παρουσίαση δυνητικών στρατηγικών για την αύξηση της εμπλοκής της κοινότητας, του αριθμού των επιβατών και της ποιότητας των σχέσεων με τους πελάτες. Συγκεκριμένα, η κοινοπραξία του έργου SMARTA θέλησε να προσδιορίσει δύο ευρείες κατηγορίες καλών πρακτικών:

A. Υπηρεσίες Μεταφορών και Κινητικότητας σε Αγροτικές Περιοχές - παρέχοντας παραδείγματα επιτυχημένων και καινοτόμων δημόσιων και διαμοιραζόμενων τρόπων μεταφοράς.

B. Οργανωτικές Πτυχές που επιτρέπουν τη Βιώσιμη Αγροτική Κινητικότητα

A. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ



Βασικά οργανωτικά ζητήματα στην αγροτική κινητικότητα

B. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Το έργο SMARTA εντόπισε και ανέλυσε πάνω από 30 «σχήματα» (schemes) αγροτικής κινητικότητας. Αυτά θεωρούνται καλές πρακτικές εξαιτίας της γνώσης που προκύπτει μέσα από ορισμένες πτυχές της οργάνωσής και της εφαρμογής ενός σχήματος αγροτικής κινητικότητας. Έχουν, επίσης, αναλυθεί ως προς τη δυνατότητά τους να ενσωματωθούν στις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες. Η ενοποίηση αυτών των υπηρεσιών με νέες λύσεις συστημάτων εύφυων μεταφορών (ITS) καθορίζει τέσσερις τύπους υπηρεσιών αγροτικής και διαμοιραζόμενης κινητικότητας:

- Συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες ή μεταφορές με τακτικά δρομολόγια
- Ευέλικτες συλλογικές μεταφορές
- Κοινή χρήση οχημάτων
- Ατομική μεταφορά.

⁵ Έργα που κάλυψαν καλές πρακτικές αγροτικής κινητικότητας:

έργο LAST-MILE - <https://www.interregeurope.eu/lastmile>,

Σύνδεσμος EuroMontana - <https://www.euromontana.org>,

MAMBA Project - <https://www.mambaproject.eu>,

έργο Hi-Reach - <https://hireach-project.eu>,

έργο RuMobil - <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/rumobil.html>



Χάρτης των Καλών Πρακτικών του έργου SMARTA

Δύο αξιοσημείωτες καλές πρακτικές είναι η υπηρεσία
ωτοστόπ RezoPouce στη Γαλλία και οι υπηρεσίες
Bürgerbus στη Γερμανία.

RezoPouce⁶, Γαλλία

Το RezoPouce είναι μια οργανωμένη υπηρεσία ωτοστόπ (hitch-hiking). Εμφανίστηκε το 2009 ως αποτέλεσμα της κοινής ιδέας 10 δήμων στο βόρειο τμήμα της Τουλούζης να προσφέρουν μια εναλλακτική λύση έναντι της τοπικής λεωφορειακής υπηρεσίας, η οποία χαρακτηριζόταν από χαμηλό αριθμό χρηστών και υψηλό κόστος λειτουργίας. Ο Σύνδεσμός RezoPouce (RezoPouce Association) δημιουργήθηκε επίσημα το 2012 και τον Ιούνιο του 2013 κατάφερε να συνενώνει 80 Τοπικές Αρχές. Τώρα αναπτύσσεται σε περίπου 2.000 δήμους σε ολόκληρη τη Γαλλία, καλύπτοντας περίπου το 20% των αγροτικών περιοχών, όπου - όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη - τα άτομα χωρίς αυτοκίνητο δεν διαθέτουν εφικτές επιλογές μεταφοράς και οι δημόσιες συγκοινωνίες δεν είναι οικονομικά βιώσιμες.

Κατά το έτος που παρουσιάστηκε η υπηρεσία, ο βαθμός διείσδυσης μεταξύ του πληθυσμού ήταν 1-2%, με μέση αύξηση 1% στα επόμενα χρόνια. Λαμβάνοντας υπόψη ότι δύο εκατομμύρια κάτοικοι ζουν στην εξυπηρετούμενη περιοχή, αυτό σημαίνει ένα βασικό επίπεδο 20.000-40.000 χρηστών (κατά μέσο όρο 20-40 για κάθε Τοπική Αρχή). Από τη σκοπιά της διοίκησης/διακυβέρνησης, η υπηρεσία οργανώνεται από τις Τοπικές Αρχές, με την υποστήριξη του Συνδέσμου RezoPouce, ο οποίος παρέχει την τεχνογνωσία και την κατάρτιση. Ο Σύνδεσμος «ομαδοποιεί» τις τοπικές αρχές, τους εμπλεκόμενους φορείς στην κινητικότητα, τους διαχειριστές των αυτοκινητοδρόμων και των δημοσίων συγκοινωνιών, τους υπαλλήλους και τους χρήστες. Μια Τοπική Αρχή που εντάσσεται στο Σύνδεσμο παρέχει σε αυτόν μία συνδρομή (ανάλογη με τον αριθμό των κατοίκων της) για τις υπηρεσίες που αυτός προσφέρει. Η υπηρεσία είναι εντελώς δωρεάν για τους χρήστες.

Ο Σύνδεσμος RezoPouce προσπαθεί να ξεπεράσει τα μειονεκτήματα του κλασικού ωτοστόπ, όπως: ένα υποκειμενικό αίσθημα ανασφάλειας και αβεβαιότητας, επιτρέποντας τη διαχείριση των προσωπικών πληροφοριών με μια ταυτότητα και μια φωτογραφία. Η εφαρμογή (app) παίζει, επίσης, σημαντικό ρόλο στο να καταστήσει τις μεταφορές ασφαλείς και προσβάσιμες, αντιστοιχίζοντας τη ζήτηση και την προσφορά για ωτοστόπ, καθώς και παρέχοντας πληροφορόρηση για τους μετακινούμενους. Η υπηρεσία παρέχει, επίσης, ευκόλως αναγνωρίσιμα εργαλεία οπτικής ταυτοποίησης, όπως: έξυπνες κάρτες για τους τελικούς χρήστες, αυτοκόλλητα για τοποθέτηση στα παράθυρα του αυτοκινήτου, μια λίστα σημείων για ωτοστόπ.





Βürgerbus⁷, Γερμανία

Το Bürgerbus είναι μια υπηρεσία «κοινοτικών μεταφορών» (community transport) που βασίζεται σε εθελοντές, η οποία λειτουργεί σε διάφορες περιοχές της Γερμανίας, κυρίως εντός της Βάδης-Βυρτεμβέργης, της Κάτω Σαξονίας και της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας. Η υπηρεσία Bürgerbus συμπληρώνει τις συμβατικές υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών σε αγροτικές και ημι-αγροτικές περιοχές, όπου οι επιλογές κινητικότητας είναι περιορισμένες. Επί του παρόντος, λειτουργούν συνολικά περίπου 350 υπηρεσίες Bürgerbus, εκ των οποίων περισσότερες από 80 στη Βάδη-Βυρτεμβέργη και περισσότερες από 130 στη Βόρεια Ρηνανία-Βεστφαλία. Το Bürgerbus στηρίζεται οικονομικά μέσω ενός συνδυασμού κρατικής και ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Η επιτυχία αυτής της λύσης των διαμοιραζόμενων μεταφορών αποδεικνύεται από τη συνεχή αύξηση των υπηρεσιών και τη σημαντική αύξηση των εξυπηρετούμενων περιοχών τα τελευταία δέκα χρόνια. Επιπλέον, μόνο 25 υπηρεσίες διαμοιραζόμενων μεταφορών έχει καταγραφεί ότι έχουν κλείσει από τότε που οι πρώτες υπηρεσίες άρχισαν να λειτουργούν τη δεκαετία του '80. Οι πρώτες «κοινοτικές» υπηρεσίες τέθηκαν σε λειτουργία το 1985, εστιάζοντας στην εμπειρία της Βάδης-Βυρτεμβέργης. Μέχρι το 2010, λειτουργούσαν 10 υπηρεσίες Bürgerbus, με το σύστημα να αναγνωρίζεται επίσημα από την Περιφερειακή Διοίκηση που άρχισε να το υποστηρίζει οικονομικά. Τον Σεπτέμβριο του 2014, ιδρύθηκε ο Σύνδεσμος υπέρ του Bürgerbus της Βάδης-Βυρτεμβέργης, προκειμένου να συντονίσει και να υποστηρίξει την ανάπτυξη της υπηρεσίας σε περιφερειακό επίπεδο. Την ίδια χρονιά, η υπηρεσία έφτασε σε 40, εν λειτουργία, υπηρεσίες Bürgerbus.

Οι υπηρεσίες Bürgerbus λειτουργούν, ως επί το πλείστον, ως συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες με σταθερές διαδρομές και δρομολόγια, αν και σε ορισμένες περιοχές τα λεωφορεία Bürgerbus λειτουργούν με βάση τη ζήτηση (on-demand), κατόπιν κράτησης που γίνεται εκ των προτέρων. Παρόλο που τα λεωφορεία της υπηρεσίας Bürgerbus είναι διαθέσιμα στο ευρύ κοινό, οι περισσότεροι χρήστες είναι ηλικιωμένα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, νέοι και οικογένειες με παιδιά.

Η δημιουργία μιας υπηρεσίας Bürgerbus ξεκινά όταν μια τοπική κοινότητα εκφράσει την πρόθεσή της να οργανώσει μια υπηρεσία μεταφοράς από μόνη της. Αυτή η πρόθεση πρέπει να γίνει θετικά αποδεκτή από την τοπική αρχή, η οποία αναλαμβάνει το σχετικά χαμηλό υπολειπόμενο κόστος. Η τοπική εταιρεία συγκοινωνιών ενσωματώνει την υπηρεσία Bürgerbus στις παρεχόμενες μεταφορές και η Περιφέρεια συγχρηματοδοτεί την αγορά του οχήματος. Στη Βάδη-Βυρτεμβέργη, ο Σύνδεσμος Bürgerbus παρακολουθεί την απόδοση των υπηρεσιών, συλλέγει τα σχόλια των χρηστών και αξιολογεί τακτικά τις ανάγκες μετακίνησης, προκειμένου να εξυπηρετήσει καλύτερα την περιοχή.

Αυτή η καλή πρακτική υπογραμμίζει την ύπαρξη ενός επαρκούς επιπέδου συνεργασίας μεταξύ πολιτών, τοπικών και περιφερειακών Αρχών και ιδιωτικών εταιρειών (πάροχοι μεταφορών). Αυτή η συνεργασία αποσκοπεί στην ανάπτυξη μιας λύσης μεταφορών που ανταποκρίνεται στις ανάγκες μετακίνησης των ανθρώπων σε αγροτικές και ημι-αγροτικές περιοχές. Αναγνωρίζεται ότι το αρκετά υψηλό επίπεδο δημόσιας χρηματοδότησης διαδραματίζει βασικό ρόλο στην οργάνωση των υπηρεσιών (αγορά οχημάτων), γεγονός που καθιστά δύσκολη την αναπαραγωγή του σε πολλά «πλαίσια» και χώρες της ΕΕ.

⁷ <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-BurgerBus.pdf>

Μια συγκριτική αξιολόγηση παρόμοιων καλών πρακτικών έχει υλοποιηθεί από το έργο SMARTA παράγοντας μια σύνθετη εικόνα της πιο πρόσφατης «στάθμης της τεχνολογίας» (state-of-art) σε ότι αφορά τις υπηρεσίες κινητικότητας σε αγροτικές περιοχές. Οι κύριοι στόχοι αυτής της εργασίας ήταν η επισήμανση εκείνων των πτυχών των καλών πρακτικών που θα μπορούσαν να θεωρηθούν καινοτόμες και που συνέβαλαν στην επιτυχία τους.

Για να καταστεί δυνατή η συγκριτική αξιολόγηση των καλών πρακτικών, αναπτύχθηκε μια απλή μεθοδολογία ταξινόμησης για να παρουσιαστούν παραδείγματα παραγόντων καινοτομίας και επιτυχίας από διαφορετικές περιπτώσεις. Το διάγραμμα κατανέμεται σε τέσσερα κύρια τμήματα με βάση τους τέσσερις τύπους καινοτομίας (όπως ταξινομούνται κατά τον Ο.Ο.Σ.Α. και τη Eurostat⁸). Αυτοί οι τύποι καινοτομίας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:



ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1

παράγοντες καινοτομίας και επιτυχίας που σχετίζονται με τη διοίκηση/διακυβέρνηση, τις οργανωτικές δομές, τα νομικά πλαίσια και τις επιχειρησιακές πρακτικές

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

2

παράγοντες καινοτομίας και επιτυχίας που περιλαμβάνουν σημαντικά βελτιωμένες τεχνικές συλλογής και ανάλυσης δεδομένων, σχεδιασμό και αξιολόγηση υπηρεσιών, προμήθεια και υλοποίηση υπηρεσιών και Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS)

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

3

παράγοντες καινοτομίας και επιτυχίας που σχετίζονται με τον τρόπο με τον οποίο διατίθεται μια υπηρεσία, τις σχέσεις που καλλιεργούνται με τους πελάτες ή/και τον τρόπο χρηματοδότησης του προϊόντος ή της υπηρεσίας

ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

4

παράγοντες καινοτομίας και επιτυχίας σε ότι αφορά τις υπηρεσίες που παρέχονται στους πελάτες και το επίπεδο ποιότητάς τους, ώστε αυτές να ανταποκρίνονται στις ανεκπλήρωτες ανάγκες των δυνητικών χρηστών ή/και να καθιστούν την υπηρεσία περισσότερο προσανατολισμένη στους πελάτες.

Η αξιοποίηση των τεσσάρων τύπων καινοτομίας για την υλοποίηση της συγκριτικής αξιολόγησης ήταν χρήσιμη, καθώς φαίνεται ότι οι Καλές Πρακτικές έχουν διαφορετικά πλεονεκτήματα. Για παράδειγμα, ορισμένες πρακτικές ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματικές ως προς την εμπλοκή (engagement) της κοινότητας μέσω του τρόπου οργάνωσής τους, ενώ άλλες πρακτικές έχουν αναπτύξει πιο προηγμένες λύσεις ΤΠΕ για τον προγραμματισμό και τη διαλειτουργικότητα των μετακινήσεων. Επιπλέον, το επίπεδο των διαθέσιμων πληροφοριών για κάθε καλή πρακτική δεν είναι σταθερά επαναλαμβανόμενο, επομένως δεν είναι πάντα δυνατή η απευθείας σύγκριση των περιπτώσεων με παρόμοιους όρους. Μια πιο περίπλοκη προσέγγιση για την κατάταξη ή τη βαθμολόγηση των καλών πρακτικών θα μπορούσε, επομένως, να γίνει παραπλανητική και να μην λαμβάνει πλήρως υπόψη το υπόβαθρο του κάθε πλαισίου.

Μία επισκόπηση της αξιολόγησης της καινοτομίας στο έργο SMARTA

Μια σύνοψη της συγκριτικής αξιολόγησης των καλών πρακτικών που πραγματοποιήθηκε για τρεις κύριες κατηγορίες μέτρων: (α) συμβατικές υπηρεσίες αγροτικών λεωφορείων, (β) υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT), (γ) Διαμοιραζόμενη Κινητικότητα.

«Αγροτικά» δίκτυα λεωφορείων

Οι δημόσιες λεωφορειακές υπηρεσίες είναι, συχνά, η κύρια ή η μοναδική μορφή μεταφοράς επιβατών στις αγροτικές περιοχές, και καθώς μπορούν να θεωρηθούν δαπάνηρες (με βάση το κόστος σε ευρώ ανά επιβατικό

χιλιόμετρο), είναι ευάλωτες ως προς τις περικοπές στον προϋπολογισμό και την ανόησή τους κατά τη σύνταξη του. Δυστυχώς, αυτές οι υπηρεσίες σχεδιάζονται, συχνά, με βάση τα ιστορικά δεδομένα και τους περιορισμούς της λειτουργίας τους. Οι Καλές Πρακτικές του έργου SMARTA καταδεικνύουν ότι, όπου οι υπηρεσίες είχαν επανασχεδιαστεί με βάση μία εις βάθος αξιολόγηση των εξελισσόμενων αναγκών των πολιτών, τότε κατέστη δυνατό να σταματήσει και να αντιστραφεί μια πτωτική πορεία, καθώς ο εξορθολογισμός εξισορροπήθηκε από επενδύσεις για την αξιοπιστία των δρομολογίων και την άνεση των επιβατών.

ALBA COUNTY (RO)

Ο εξορθολογισμός των προηγούμενων διαχωρισμένων αγροτικών και αστικών δικτύων, παράλληλα με τις επενδύσεις σε νέα οχήματα, οδήγησε σε μία αύξηση 43% στις μετακινήσεις που πραγματοποιήθηκαν.

MULDENTAL (DE)

Ο συνολικός επανασχεδιασμός του δικτύου λεωφορείων που περιλαμβάνει 34 γραμμές, συμπεριλαμβανομένων των βελτιωμένων συχνοτήτων υπηρεσίας και των 66 νέων στάσεων λεωφορείων, είχε ως αποτέλεσμα μία αύξηση 10% των χρηστών των δημοσίων συγκοινωνιών σε μόλις έξι μήνες.

ALPINBUS (CH)

Αυτή η περίπτωση δείχνει την αξία της παροχής υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις εποχικές αυξήσεις της τουριστικής ζήτησης, οι οποίες επιτρέπουν στους ανθρώπους να στραφούν από τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Υπηρεσίες μεταφοράς ανταποκρινόμενες στη ζήτηση (DRT)

Οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (Demand Responsive Transport – DRT) αποτελούν μία ευέλικτη εκδοχή δημοσίων συγκοινωνιών, η οποία συνήθως περιλαμβάνει πολύ μικρά λεωφορεία (minibus), και όπου η διαδρομή και ο χρόνος παραλαβής προσαρμόζεται στις απαιτήσεις των χρηστών.

Από τη δεκαετία του 1970 και τη δημιουργία υπηρεσιών του τύπου «κάλεσε για μετακίνηση» ('Dial-a-Ride'), οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση έχουν προωθηθεί ως μία λύση μεταφοράς σε περιπτώσεις, όπου οι πιο παραδοσιακές υπηρεσίες δεν είναι οικονομικά βιώσιμες και ως εκ τούτου, συχνά, θεωρούνται ως ένα βασικό στοιχείο της παρεχόμενης «αγροτικής» κινητικότητας. Οι Καλές Πρακτικές του έργου SMARTA αντιπροσωπεύουν ένα φάσμα πρωταρχικών στόχων και μια εξέλιξη των υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT), οι οποίες κυμαίνονται από υπηρεσίες κινητικότητας «τελευταίας λύσης ανάγκης» για αγροτικές κοινότητες, όπως το RegioTaxi (Ολλανδία), έως υπηρεσίες που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως μια εξαιρετική μορφή δημοσίων συγκοινωνιών, περιλαμβανομένης της περίπτωσης του ArrivaClick (Ηνωμένο Βασίλειο). Τα τελευταία χρόνια έχουν εμφανιστεί πλατφόρμες ΤΠΕ που περιλαμβάνουν: (α) μια εφαρμογή έξυπνου κινητού για τον επιβάτη, (β) ένα κεντρικό πρόγραμμα σχεδιασμού και βελτιστοποίησης διαδρομών (όπως στην περίπτωση Catalunya (Ισπανία)) και (γ) μια ολοκληρωμένη εφαρμογή δρομολόγησης για τον οδηγό του οχήματος. Αυτά διευκολύνουν την ανταπόκριση σε ταχύτερους χρόνους και έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν το λειτουργικό κόστος. Επιπλέον, αυτή η λύση ευθυγραμμίζεται με το επίπεδο εξυπηρέτησης που βιώνουν οι χρήστες με άλλες υπηρεσίες (π.χ. Uber, Lyft κ.λπ.).

REGIOTAXI (NL)

Είναι ουσιαστικά μια υπηρεσία «από πόρτα σε πόρτα», η οποία παραλαμβάνει έναν χρήστη από ένα σημείο προελεύσης (π.χ. σπίτι) και τον μεταφέρει στον προορισμό του. Το σύστημα δεν έχει σταθερές στάσεις ή διαδρομές. Άλλοι επιβάτες μπορούν επίσης να παραληφθούν καθ' οδόν, γεγονός που επιτρέπει στην υπηρεσία Regiotaxi να χρεώνει χαμηλότερες τιμές από ότι τα συμβατικά ανταγωνιστικά ταξί.

ARRIVAClick (UK)

Το ArrivaClick είναι μια ευφυής, ευέλικτη υπηρεσία μίνι λεωφορείου που μεταφέρει κατόπιν «κλήσης», πολλούς επιβάτες προς την ίδια κατεύθυνση, δεσμεύοντας θέσεις για αυτούς σε ένα κοινόχρηστο όχημα, με μέγιστη χωρητικότητα 12 θέσεων. Τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με δερμάτινα καθίσματα, Wi-Fi και σημεία φόρτισης, και είναι προσβάσιμα σε αναπηρικά τροχοκαθίσματα.

CATALUÑA (ES)

Όταν ξεκίνησε μια υπηρεσία μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT), η οποία χρησιμοποιεί την πλατφόρμα ShofliCT, στην Catalunya (ES), η μέση πληρότητα αυξήθηκε από έξι επιβάτες/δρομολόγιο για τη συμβατική υπηρεσία λεωφορείων σε 16 ανά διαδρομή για την υπηρεσία DRT, ενώ το λειτουργικό κόστος για την υπηρεσία DRT μειώθηκε κατά 15%.

Καμία από τις καλές πρακτικές του έργου SMARTA για τις «υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση» (DRT) δεν λειτουργεί, επί του παρόντος, χωρίς δημόσια επιδότηση (κάτι που φυσικά ισχύει και για τις αστικές δημόσιες συγκοινωνίες σε όλη την Ευρώπη). Ωστόσο, τα στοιχεία δείχνουν ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) είναι σε θέση, τόσο να αυξήσουν τον αριθμό χρηστών, όσο και να μειώσουν το λειτουργικό κόστος στις αγροτικές περιοχές, σε σύγκριση με τις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες σταθερής διαδρομής και δρομολογίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι αγροτικές υπηρεσίες κινητικότητας, τύπου DRT, επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες ομάδες-στόχους. Προτείνεται ότι μια προσέγγιση ευέλικτου σχεδιασμού (flexi-schedule approach), ο οποίος συνδυάζει ευέλικτες υπηρεσίες μαζί με υπηρεσίες σταθερών δρομολογίων, για συγκεκριμένους τύπους μετακινήσεων, σε περιόδους εκτός αιχμής (π.χ. υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης, αθλητικοί σύλλογοι για νέους και δραστηριότητες αναψυχής, κ.λπ.), μπορεί να βελτιώσει περαιτέρω την οικονομική απόδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Διαμοιραζόμενη κινητικότητα

Η ανασκόπηση των καλών πρακτικών στο πλαίσιο του έργου SMARTA καταδεικνύει μία πραγματική ποικιλομορφία, ως προς τον τρόπο με τον οποίο οι γνωστές μορφές διαμοιραζόμενης κινητικότητας έχουν προσαρμοστεί στις τοπικές συνθήκες και τους προϋπολογισμούς, σε πολλές περιπτώσεις δίνοντας νέα πνοή στις παλαιότερες πρακτικές.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό διάκρισης μεταξύ των καλών πρακτικών είναι εάν το όχημα ανήκει στο δήμο, στην τοπική εταιρεία ή στην «κοινοτική» ομάδα (διαμοιραζόμενη «συλλογική» ιδιοκτησία) ή εάν εξαρτάται από κάποια μορφή διαμοιρασμού της χρήσης του ταυτόχρονα (lift sharing) ή σε διαφορετικό χρόνο (vehicle sharing), μεταξύ «ομότιμων» μελών μίας κοινότητας (διαμοιραζόμενη «ατομική» ιδιοκτησία), π.χ. η περίπτωση **Talybont Car Sharing (Ηνωμένο Βασίλειο)**. Για τις Δημόσιες Αρχές που έχουν πολύ περιορισμένους προϋπολογισμούς, η προώθηση των τελευταίων μορφών διαμοιραζόμενης κινητικότητας θα μπορούσε να

προσφέρει έναν κατάλληλο τρόπο για τη διεύρυνση των δυνατοτήτων κινητικότητας για τους ανθρώπους στις αγροτικές περιοχές, συμπληρώνοντας τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιων συγκοινωνιών. Ανάμεσα στις καλές πρακτικές που περιλαμβάνουν τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων εμπίπτουν και οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο για μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες, στην περίπτωση **Sopotniki (Σλοβενία - SI)**.

Η αξιολόγηση των Καλών Πρακτικών που αντάλλαξαν μεταξύ τους οι «ομότιμοι» ειδικοί, δείχνει ότι τα ανεπίσημα δίκτυα και η καλή θέληση μίας «κοινότητας» μπορούν να οδηγήσουν σε σταθερή επέκταση των σχημάτων υπηρεσιών μεταφοράς, τα οποία έχουν ξεκινήσει σε πολύ μικρή κλίμακα.

TALYBONT CAR SHARING (UK)

Το «σχήμα» είναι ένα καλό παράδειγμα μίας πρωτοβουλίας που πάρθηκε στο επίπεδο των απλών πολιτών, και η οποία καθοδηγείται από την τοπική κοινότητα για την εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού κατοίκων. Αυτό ενθαρρύνει μία μεγαλύτερη αίσθηση «ιδιοκτησίας» μεταξύ των ντόπιων ώστε να συνεχίσουν την πρωτοβουλία.

SOPOTNIKI (SI)

Η υπηρεσία είχε 31 εθελοντές το 2017, οι οποίοι είχαν αυξηθεί σε 47 ενεργούς εθελοντές οδηγούς το 2018, παρέχοντας μετακινήσεις για 350 χρήστες.

REZOPOUCE (FR)

Η υπηρεσία επεκτάθηκε γρήγορα από 80 συμμετέχοντες δήμους το 2013, σε 2.000 δήμους, κατά εκτίμηση, μέχρι το τέλος του 2020, καλύπτοντας το 20% της αγροτικής Γαλλίας.

Ως επακόλουθο των πρώτων αποτελεσμάτων

του έργου SMARTA, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέκτεινε το πρόγραμμα του SMARTA με ένα έργο

επίδειξης, το SMARTA2. Αυτό στοχεύει στην υλοποίηση λύσεων διαμοιραζόμενης κινητικότητας στις περιοχές: East Tyrol (Αυστρία), Τρίκαλα (Ελλάδα), Águeda (Πορτογαλία) και Brasov (Ρουμανία). Αυτές οι τέσσερις ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές, οι οποίες εκτείνονται σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές, και αφορούν διαφορετικούς πληθυσμούς και προκλήσεις κινητικότητας, θα δημιουργήσουν διαφορετικές κοινόχρηστες υπηρεσίες, διασυνδέοντάς τις με τις υφιστάμενες παρεχόμενες δημόσιες συγκοινωνίες, με σκοπό τη βελτίωση του εύρους των επιλογών κινητικότητας για τους κατοίκους της κάθε περιοχής. Το έργο SMARTA2 θα παρέχει σημαντικές πρόσθετες «καλές πρακτικές», καλύπτοντας γεωγραφικά επιπλέον περιοχές, πέρα από τη συνεισφορά του αρχικού έργου SMARTA.

Υπάρχει ανάγκη για ένα νέο όραμα για τις ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές που να βασίζεται στην ενδυνάμωση της κοινότητας, να στηρίζει την ανάπτυξη τοπικής τεχνογνωσίας και να καθορίζει σαφείς σκοπούς, όσον αφορά τη βιωσιμότητα και τους περιβαλλοντικούς στόχους. Η αγροτική κινητικότητα είναι ένα από τα κύρια «εργαλεία» για την ενίσχυση της προσβασιμότητας σε υπηρεσίες και την «ελευθερία της κίνησης», η οποία ελαττώνει τον κίνδυνο (α) του κοινωνικού αποκλεισμού συγκεκριμένων ομάδων πολιτών και (β) της πληθυσμιακής μείωσης στις αγροτικές περιοχές.

Η αγροτική κινητικότητα και οι συναφείς υπηρεσίες μεταφορών έχουν άμεσο αντίκτυπο στη συνολική ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών και περιφερειών. Η επίδειξη στην πράξη της αξίας, του αντίκτυπου και της σκοπιμότητας της αγροτικής κινητικότητας μπορεί να είναι το «κλειδί» για την επίτευξη μακροπρόθεσμων οφελών για τις κοινότητες. Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό να καθοριστούν υπηρεσίες μεταφορών που να είναι καλά προσαρμοσμένες σε διαφορετικές περιοχές και ομάδες πληθυσμού, «ολοκληρώνοντας» και ενοποιώντας τις υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας και των δημοσίων συγκοινωνιών.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ

«Η ώρα για δράση είναι τώρα! Χρειάζεται να δοθεί περισσότερη προσοχή στην αγροτική κινητικότητα καθώς είναι ζωτικής σημασίας για τη συνολική βιωσιμότητα των αγροτικών περιοχών»

Πώς μπορούν να βελτιωθούν οι ευρωπαϊκές πολιτικές;

Η αγροτική κινητικότητα χρειάζεται ισχυρή πολιτική υποστήριξη. Αν και μερικά κράτη-μέλη έχουν δημιουργήσει ένα ειδικό πλαίσιο για την αγροτική κινητικότητα, γενικά, τόσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο κρατών-μελών, υπάρχει έλλειψη σχετικής πολιτικής και σχετικών σχεδίων παρέμβασης για την αγροτική κινητικότητα.

Η ΕΕ θα μπορούσε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ενθαρρύνοντας τα κράτη-μέλη να διαμορφώσουν πολιτική για την κινητικότητα στις αγροτικές περιοχές, με στόχο να επιτύχουν καλύτερα αποτελέσματα για αυτήν.



Θα ήταν θέμα των μεμονωμένων κρατών-μελών να προσδιορίσουν την καταλληλότερη πορεία για τον καθορισμό και την επίτευξη των καθορισμένων γενικών σκοπών και ειδικών στόχων. Η ΕΕ θα μπορούσε, επίσης, να διευκολύνει τις δράσεις ανάληψης πρωτοβουλιών και δέσμευσης των κρατών-μελών, στο πλαίσιο της αγροτικής κινητικότητας, όπως και για άλλους τομείς και για άλλα πεδία της

κινητικότητας και των μεταφορών (βιώσιμη αστική κινητικότητα, ευφυή συστήματα μεταφορών, κ.λπ.). Θα μπορούσε να προετοιμάσει συγκεκριμένη συμβουλευτική καθοδήγηση και Οδηγίες, εάν/όπου απαιτείται, σχετικά με τη διαμοιραζόμενη κινητικότητα και τις δημόσιες συγκοινωνίες σε αγροτικές περιοχές ή περιφέρειες.

Συστάσεις:

1

Η ΕΕ θα μπορούσε να ενθαρρύνει τα κράτη-μέλη να αναπτύξουν και να υιοθετήσουν πολιτική για την αγροτική κινητικότητα με συγκεκριμένους σκοπούς και στόχους και να αναπτύξουν ένα σχέδιο εφαρμογής και χρηματοδότησης. Η ΕΕ πρέπει να θέτει μόνο την υποχρέωση και το ευρύ πλαίσιο, τα μεμονωμένα κράτη-μέλη θα πρέπει να αναπτύσσουν την πολιτική και τα σχέδια που ταιριάζουν καλύτερα στην επικράτειά τους.

2

Λαμβάνοντας υπόψη τους τρέχοντες περιορισμούς σχετικά με την εξειδικευμένη γνώση και την εμπειρία στον τομέα αυτό, απαιτείται ευρωπαϊκή προσπάθεια για την υποστήριξη της καθοδήγησης, της μεθοδολογίας, των εργαλείων και της τεχνογνωσίας. Επιπλέον, για να διευκολυνθεί η εκκίνηση και να μειωθούν τα λάθη, είναι σημαντικό να διαδοθούν τα αποτελέσματα που προκύπτουν μέσα από την πράξη.

3

Θα ήταν σημαντική η διευκόλυνση κατάλληλων χρηματοδοτικών μηχανισμών, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για την ανάπτυξη υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας, ως μέρος του συνολικού συστήματος μεταφορών. Θα μπορούσαν να καθοριστούν διαφορετικές προσεγγίσεις ή «οδοί», σε επίπεδο ΕΕ, για την πρόσκληση των κρατών-μελών να χρηματοδοτήσουν την παροχή αγροτικής κινητικότητας (όπως τις διαμοιραζόμενες ή τις συμβατικές υπηρεσίες).

4

Η χρηματοδότηση προγραμμάτων επίδειξης στην πράξη, αφιερωμένων στις υπηρεσίες αγροτικής κινητικότητας, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως ένα σημαντικό εργαλείο για την υλοποίηση της ιδέας για το «Ευφυές Χωριό». Αυτό θα παρείχε ευρωπαϊκή υποστήριξη στην αγροτική κινητικότητα, παρόμοια με την υποστήριξη που έλαβε η αστική κινητικότητα τις τελευταίες δεκαετίες.

5

Οι καλές πρακτικές εμπνέουν. Η ανταλλαγή αποτελεσμάτων από επιτυχημένες πρωτοβουλίες μπορεί να είναι το κλειδί για την απόκτηση της πολιτικής στήριξης και του ξεκλειδώματος της χρηματοδότησης.

Σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη-μέλη, ο σχεδιασμός της κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές δεν διαθέτει ειδικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο. Συνήθως διαχέεται σε διαφορετικά εθνικά πλαίσια σχεδιασμού, τα οποία, ενδεχομένως, δεν αντιμετωπίζουν επαρκώς τα συγκεκριμένα προβλήματα. Οι δυσκολίες συντονισμού των υπηρεσιών αγροτικών μεταφορών που εξυπηρετούν διαφορετικές ομάδες-στόχους μπορούν να επιδεινώσουν τα προβλήματα του κοινωνικού αποκλεισμού.

Είναι απαραίτητο ένα συγκεκριμένο και εστιασμένο ρυθμιστικό πλαίσιο για την αγροτική κινητικότητα και τις υπηρεσίες μεταφορών. Ένα τέτοιο πλαίσιο πρέπει να έχει ξεκάθαρους και σαφώς καθορισμένους στόχους. Το πλαίσιο πρέπει επίσης να προνοεί τόσο για τις τρέχουσες, όσο και για τις αναδυόμενες μορφές διαμοιραζόμενης κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές.

Συστάσεις:

1

Υπάρχει ανάγκη για ένα πλαίσιο πολιτικής και προγραμματισμού για την αγροτική κινητικότητα σε εθνικό επίπεδο, το οποίο θα πρέπει να υποστηρίζει συγκεκριμένα το σχεδιασμό της κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές. Ένα τέτοιο πλαίσιο θα παρείχε την ευκαιρία να τεθούν εθνικοί στόχοι, να ανατεθούν συγκεκριμένες ευθύνες και να αναπτυχθεί ο απαραίτητος χρηματοδοτικός μηχανισμός για την επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων κινητικότητας.

2

Η ανάπτυξη ενός ειδικού πλαισίου πολιτικής για την αγροτική κινητικότητα διασφαλίζει τη συνοχή σε ολόκληρη τη χώρα, έχοντας ιδιαίτερη σημασία για τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων στα κράτη-μέλη με υψηλό επίπεδο περιφερειακής αυτονομίας (π.χ. Βέλγιο, Γερμανία, Ισπανία).

3

Η αύξηση του συντονισμού και της ολοκλήρωσης των υπηρεσιών κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά οφέλη. Οι εθνικοί φορείς που συντονίζουν τις υπηρεσίες αγροτικής κινητικότητας σε ειδικές περιοχές συνιστούν μια «ευκαιρία» για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών που εξυπηρετούν καλύτερα τις κοινότητες και μειώνουν τις αλληλεπικαλυπτόμενες δραστηριότητες ή ευθύνες, οδηγώντας στη βελτιστοποίηση των χρηματοδοτήσεων και των πόρων.

4

Οι εθνικές Αρχές θα μπορούσαν να είναι πιο δραστήριες για την επικαιροποίηση του κανονιστικού πλαισίου, ώστε να διευκολύνουν την παροχή αγροτικής κινητικότητας σε διάφορες μορφές, συμπεριλαμβανομένων των αναδυόμενων υπηρεσιών διαμοιρασμού αγροτικών ορομολογίων. Οι εθνικές αρχές θα μπορούσαν να παράσχουν οικονομική υποστήριξη για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των υπηρεσιών και να δημιουργήσουν το πλαίσιο για τον αυξημένο συντονισμό και την ολοκλήρωση/ενοποίηση των συγκεκριμένων υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας με το συμβατικό δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών.

Τι μπορεί να γίνει σε τοπικό/περιφερειακό επίπεδο;

Οι τοπικές κοινότητες γνωρίζουν καλύτερα τι είδος μεταφοράς χρειάζονται. Αναμένεται ότι οι κοινότητες θα σχεδιάζουν και θα εφαρμόζουν, δυναμικά, συγκεκριμένα συστήματα αγροτικής κινητικότητας που ανταποκρίνονται καλύτερα στις ιδιαίτερες ανάγκες τους. Αυτό θα μπορούσε να είναι μια ομαλή διαδικασία, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν διαθέσιμες ευρωπαϊκές και εθνικές συστάσεις, καθορισμένα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού και καλές, αξιόπιστες πηγές χρηματοδότησης.

Τα συστήματα αγροτικής κινητικότητας πρέπει να αναπτυχθούν με μια «νοοτροπία της υπαίθρου». Οι καθιερωμένες αστικές πρακτικές μπορεί να μην είναι απαραίτητα επιτυχημένες σε ένα αγροτικό περιβάλλον. Επομένως, ενθαρρύνεται η μεταφορά σε άλλες περιοχές οποιωνδήποτε καλών πρακτικών προέκυψαν από άλλα επιτυχημένα «σχήματα» υπηρεσιών.

Συστάσεις:

1

Η αναζωογόνηση των συμβατικών δικτύων «αγροτικών» λεωφορείων μπορεί να επιτευχθεί εάν οι υπηρεσίες επανασχεδιαστούν βάσει μιας καλής γνώσης των αναγκών των χρηστών. Ο πτωτικός «κύκλος» για τέτοιες υπηρεσίες μπορεί να σταματήσει και να αντιστραφεί, αυξάνοντας επιπλέον την αξιοπιστία των δρομολογίων και την άνεση των επιβατών.

2

Οι διάφορες υπηρεσίες ευέλικτων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της διαμοιραζόμενης κινητικότητας, είναι λύσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν το φάσμα των δυνατοτήτων κινητικότητας για τα άτομα σε αγροτικές περιοχές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, είτε συμπληρώνοντας τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιων συγκοινωνιών, όπως συμβαίνει με τις υπηρεσίες της διαμοιραζόμενης κινητικότητας, είτε παρέχοντας οικονομικά αποδοτικότερες εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με τις συμβατικές υπηρεσίες λεωφορείων, όπως στην περίπτωση των υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT).

3

Η διεύρυνση της γεωγραφικής κάλυψης μίας υπηρεσίας και η συγκέντρωση των πόρων αποτελεί μια καλή ευκαιρία για τις τοπικές αρχές να χρησιμοποιήσουν από κοινού τους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους τους και να συνεργαστούν για την παροχή μιας συντονισμένης προσφοράς υπηρεσιών κινητικότητας και μεταφορών στην κοινότητα. Αυτό είναι πολύ χρήσιμο όταν τέτοιες υπηρεσίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αναπτυχθεί από μεμονωμένες αρχές.

4

Η συνένωση δυνάμεων και η σύνδεση προγραμμάτων χρηματοδότησης μπορεί να βοηθήσει στην κάλυψη των θεμελιωδών αναγκών κινητικότητας, διασφαλίζοντας επαρκείς πόρους χρηματοδότησης, μαζί με τη δυνατότητα της εκμετάλλευσης πρόσθετων καναλιών μάρκετινγκ. Μια τέτοια κοινή προσπάθεια μπορεί να επιτευχθεί μεταξύ της Αρχής μεταφορών και άλλων δημόσιων υπηρεσιών (κοινωνικές υπηρεσίες, υγεία, εκπαίδευση) που έχουν ευθύνες σχετικές με την κινητικότητα.

5

Οι λύσεις ΤΠΕ επιτρέπουν τη συλλογή δεδομένων, την παρακολούθηση της λειτουργίας των υπηρεσιών, τον προγραμματισμό των διατροφικών μετακινήσεων, την πληρωμή για «ολόκληρη» τη μετακίνηση, την πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο και την αξιολόγηση των κύριων δεικτών αποδοτικότητας (Key Performance Indicators) των υπηρεσιών. Αν και οι προηγμένες λύσεις ΤΠΕ δεν μπορούν να εγγυηθούν από μόνες τους την επιτυχία των συμβατικών συγκοινωνιών ή των υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας, η εισαγωγή εργαλείων, πλατφορμών και εφαρμογών ΤΠΕ, θα μπορούσε να υποστηρίξει τη λειτουργική διάσταση και να βελτιώσει τα επίπεδα απόδοσης. Μπορούν επίσης να διευκολύνουν το συντονισμό μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών και την ενσωμάτωσή τους στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών και στα άλλα σχήματα αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας.

Δεδομένης της ποικιλομορφίας των αγροτικών εμπειριών στα κράτη-μέλη της ΕΕ, είναι σαφές ότι δεν υπάρχει κάποιος «μαγικό ραβδάκι» για την επίλυση των θεμάτων της αγροτικής κινητικότητας και γι' αυτό είναι αναγκαία όλα τα επίπεδα των εμπλεκόμενων μερών, ώστε να συνεργαστούν μεταξύ τους και να κατανοήσουν το πώς θα βελτιώσουν την αγροτική κινητικότητα και πώς θα αναπτύξουν ένα νέο όραμα για αυτήν.

Στην αγροτική κινητικότητα υπάρχει ανάγκη για ένα διαφορετικό τρόπο σκέψης σε σύγκριση με την ανάπτυξη της αστικής κινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, η δικτύωση είναι ένα από τα βασικά στοιχεία του έργου SMARTA. Ο στόχος των δραστηριοτήτων της δικτύωσης στο έργο SMARTA είναι η ενεργή συνεργασία με τα πιο σχετικά εμπλεκόμενα μέρη που δραστηριοποιούνται στον τομέα της αγροτικής κινητικότητας. Οι πολιτικοί, οι φορείς δημοσίων συγκοινωνιών, οι διάφοροι πάροχοι υπηρεσιών ή προϊόντων κινητικότητας πρέπει να συνεργαστούν για να κατανοήσουν πώς μπορούν να αναπτύξουν ένα νέο όραμα για την αγροτική κινητικότητα. Το έργο SMARTA δημιούργησε ένα δίκτυο εμπλεκόμενων μερών που άρχισαν να συζητούν τα κύρια θέματα που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη διαμόρφωση των «δομικών στοιχείων» ενός νέου ευρωπαϊκού οράματος για την αγροτική κινητικότητα.

Η εκδήλωση «Καιρός να Επανεξετάσουμε την Αγροτική Κινητικότητα»⁹ που διοργάνωσε η κοινοπραξία των εταίρων του έργου SMARTA, στις Βρυξέλλες, στις 30-31 Ιανουαρίου 2019, έθεσε το σκηνικό για τη συζήτηση. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης συζητήθηκαν τα στοιχεία που οδηγούν σε επιτυχημένες πρωτοβουλίες αγροτικής κινητικότητας, τα οποία κάλυπταν θέματα από κοινωνικές πτυχές, πολιτική, χρηματοδότηση, έως θέματα σχετικά με τις λύσεις ΤΠΕ.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν εκπρόσωποι από ένα ευρύ φάσμα εμπλεκόμενων μερών και θεσμικών οργάνων: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG MOVE, DG AGRI, DG REGIO), Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Ευρωπαϊκό Δίκτυο Αγροτικής Ανάπτυξης (ENRD), Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών (ΕιΠ), CPMR - Συνέδριο Περιφερειακών Θαλάσσιων Περιοχών, Δίκτυο POLIS, ERTICO - ITS Europe / MaaS Alliance, πάροχοι υπηρεσιών (Taxistop, Autodelen, Newbility, Mobility Carsharing), υπηρεσίες κινητικότητας και περιφερειακές υπηρεσίες.

Οι συμμετέχοντες εστίασαν στις πιθανές αλλαγές που θα επηρεάσουν θετικά την κατάσταση της αγροτικής κινητικότητας. Διαμορφώθηκε συναίνεση ως προς το ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη καθορισμού ενός οράματος για τα αγροτικά περιβάλλοντα, ώστε να συζητηθεί το μέλλον του αγροτικού πληθυσμού και των λειτουργιών των αγροτικών περιοχών. Εάν το όραμα μπορεί να συμφωνηθεί, τότε μπορεί να κατευθύνει την πολιτική, να ξεκλειδώσει προγράμματα και να καταμερίσει πόρους. Αυτή είναι η μόνη προσέγγιση που θα μπορούσε να οδηγήσει στα μακροπρόθεσμα οφέλη των διαμοιραζόμενων και βιώσιμων μεταφορών για τις αγροτικές κοινότητες. Το κύριο συμπέρασμα που προέκυψε και συμφωνήθηκε από όλους τους συμμετέχοντες είναι ότι τώρα είναι καιρός να δράσουμε για την αγροτική κινητικότητα.

⁹ Μάθετε περισσότερα για τις δραστηριότητες δικτύωσης του έργου SMARTA - <https://ruralsharedmobility.eu/workshops>

Για πιο σχετικές πληροφορίες και τεκμήρια για την υποστήριξη της αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας, επισκεφθείτε τον ιστότοπο του έργου SMARTA:

www.ruralsharedmobility.eu

και δείτε σε βάθος τα αποτελέσματα του έργου SMARTA μέχρι στιγμής:

Ένα πλήρες σύνολο «διερευνητικών εργασιών» (Insight Papers), που αναπτύχθηκαν για καθένα από τα κράτη-μέλη της ΕΕ-28, καθώς και για ένα μείγμα γειτονικών χωρών (Αλβανία, Μολδαβία, Νορβηγία, Βόρεια Μακεδονία) και μη ευρωπαϊκών χωρών αναφοράς (Καναδάς, Αυστραλία).

<https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

32 Καλές Πρακτικές που καλύπτουν διάφορους τύπους «σχημάτων» δημόσιων και διαμοιραζόμενων μετακινήσεων και παρουσιάζουν ένα εύρος πληροφοριών («σχήμα» μεταφορών, ομάδες-στόχοι, χρηματοδότηση/κίνητρο, εμπλοκή κοινότητας/Αρχής, κ.λπ.), έχουν αναλυθεί και καταγραφεί χρησιμοποιώντας έναν κοινό τρόπο παρουσίασης.

<https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/>

Έκθεση της πρώτης συνάντησης εργασίας («εργαστηρίου») του έργου SMARTA - «Καιρός να επανεξετάσουμε την αγροτική κινητικότητα» που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 30-31 Ιανουαρίου 2019.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Workshop-report.pdf>

Έκθεση Καλών Πρακτικών του έργου SMARTA.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/12/Smarta-Report-on-rural-good-practices-web-version.pdf>

Το «Πλαίσιο Αξιολόγησης» του έργου SMARTA στοχεύει στο να καθοδηγήσει τις περιοχές των πιλοτικών εφαρμογών στο πλαίσιο του έργου SMARTA2, στην ανάπτυξη της διαδικασίας αξιολόγησης των μέτρων που θα εφαρμοστούν κατά την περίοδο 2019-2020.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Evaluation-Framework-1.pdf>

Οι πιο σχετικές πηγές, ιδέες και πληροφορίες από παρόμοια έργα.

<https://ruralsharedmobility.eu/resources/>

Ε ΠΛΑΚΕΙΤΕ!

Γίνετε μέλος του «Δικτύου Εμπλεκόμενων Μερών»!

Η κοινοπραξία SMARTA θα ήθελε να σας προσκαλέσει να ορίσετε έναν εκπρόσωπο του Οργανισμού ή του Έργου σας που ενδιαφέρεται για την αγροτική κινητικότητα ώστε να συμμετέχει στο Δίκτυο Εμπλεκόμενων Μερών. Εάν ενδιαφέρεστε για τις δραστηριότητες και τα αποτελέσματα του έργου, η συμμετοχή σας στο Δίκτυο θα σας προσφέρει (α) πρόσβαση στις γνώσεις που έχουν συγκεντρωθεί, (β) τα αποτελέσματα και τις συστάσεις που προκύπτουν από τις κύριες δραστηριότητες του έργου, (γ) ενημέρωση για τις συναντήσεις εργασίας («εργαστήρια») και τις εκδηλώσεις που οργανώνονται για τους σκοπούς του έργου και (δ) την ευκαιρία να αλληλεπιδράσετε με τους εμπλεκόμενους στον τομέα της αγροτικής κινητικότητας. Είναι επίσης μια ευκαιρία για εμάς να μάθουμε από εσάς και να ενσωματώσουμε τις απόψεις σας και τα ευρήματά σας στο έργο μας.

ΑΣ ΚΡΑΤΗΣΟΥ Ε ΕΠΑΦΗ!

www.ruralsharedmobility.eu
info@ruralsharedmobility.eu

Για περισσότερες πληροφορίες, μη διστάσετε να επικοινωνήσετε με τους συντονιστές του έργου στον επικεφαλής εταίρο, τη MemEx:

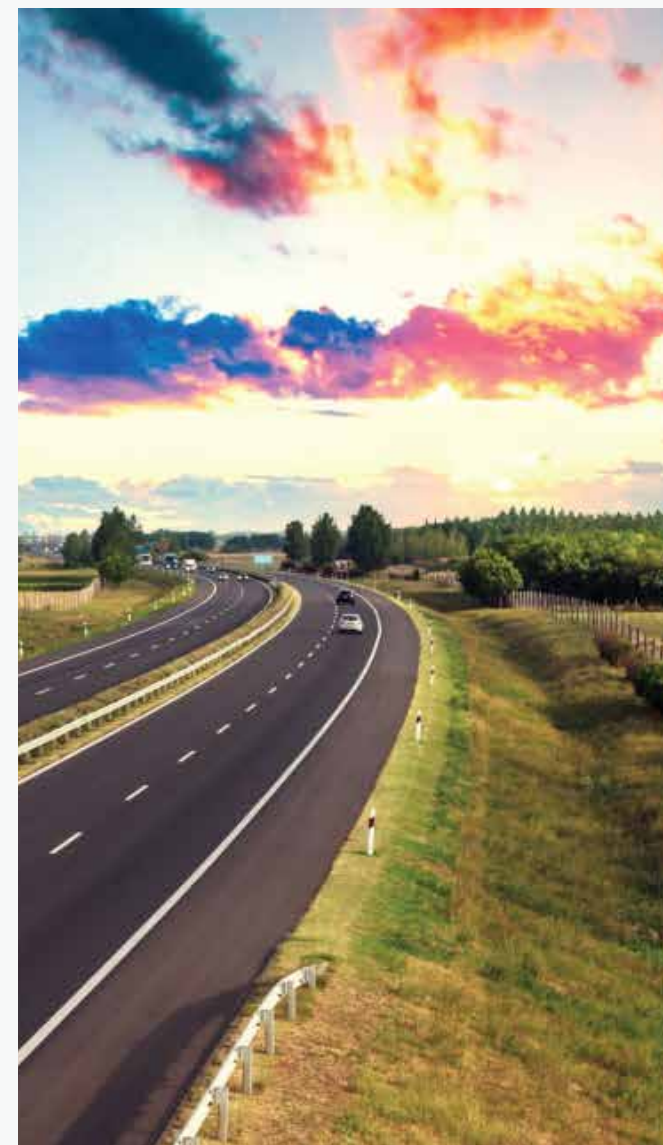
Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Ή με την υπεύθυνη επικοινωνίας του έργου, στον εταίρο EIP:

Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu







SMARTA
smart rural transport areas