



SMARTA
smart rural transport areas

Οι Αγροτικές Μετακινήσεις έχουν σημασία

Γνώσεις και ιδέες μέσα από το έργο SMARTA



Το έργο χρηματοδοτείται
από την Ευρωπαϊκή Ένωση

SMARTA

Βιώσιμη διαμοιραζόμενη κινητικότητα διασυνδεδεμένη με δημόσιες συγκοινωνίες σε ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές (αναπτύσσοντας την έννοια των «ευφυών μεταφορών σε αγροτικές περιοχές»)

Οι Αγροτικές Μετακινήσεις έχουν σημασία: Γνώσεις και ιδέες μέσα από το έργο SMARTA

Συγγραφείς:

Η κοινοπραξία του έργου SMARTA
MemEx (επικεφαλής εταίρος), Vectos GmbH,
The University Court του Πανεπιστημίου του
Aberdeen, Transport & Mobility Leuven NV, και
European Integrated Projects

Μετάφραση στα Ελληνικά:
Ευάγγελος Γενίτσαρης

Επεξεργασία και γραφιστική σχεδίαση:
European Integrated Projects (EIP)

Ιστοσελίδα του Έργου SMARTA:
www.ruralsharedmobility.eu



Οι πληροφορίες και οι απόψεις που εκτίθενται σε αυτήν την έκθεση 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 άλλο πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό της Επιτροπής, μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο για τη χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτήν την έκθεση.

Οι Αγροτικές Μετακινήσεις έχουν σημασία

Γνώσεις και ιδέες μέσα από το έργο SMARTA

Βιώσιμη διαμοιραζόμενη κινητικότητα διασυνδεδεμένη με δημόσιες συγκοινωνίες σε ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές (αναπτύσσοντας την έννοια των «ευφώνων μεταφορών σε αγροτικές περιοχές»)



Το έργο χρηματοδοτείται από
την Ευρωπαϊκή Ένωση



ΤΟ ΕΡΓΟ SMARTA ΜΕ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ

Το έργο SMARTA ήταν μια από τις πιο ενδιαφέρουσες πρωτοβουλίες που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις αγροτικές μετακινήσεις. Το έργο επιδίωξε να κατανοήσει τον ρόλο, τη συνάφεια και τις δυνατότητες των υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (*demand-responsive mobility services*) και των υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας (*shared mobility services*), σε Ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές.

Τι αφορά το έργο SMARTA;

Το έργο SMARTA επικεντρώθηκε στην αγροτική κινητικότητα και, ειδικότερα, στις διαμοιραζόμενες αγροτικές μετακινήσεις. Οι υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών στις αγροτικές περιοχές στην Ευρώπη βρίσκονται υπό πίεση, εξαιτίας ενός συνδυασμού παραγόντων, οι οποίοι περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα μέτρα λιτότητας, τις δημογραφικές αλλαγές και την ανεπαρκή συνδεσιμότητα σε ότι αφορά τις υποδομές.

Η απουσία μίας ποικιλίας εναλλακτικών υπηρεσιών κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές έχει οδηγήσει στην υψηλή εξάρτηση των κατοίκων τους από το αυτοκίνητο. Ως αναπόφευκτο αποτέλεσμα, όσοι δε διαθέτουν αυτοκίνητο εξαρτώνται από άλλα άτομα για τις μετακινήσεις τους, γεγονός που συχνά σημαίνει ότι περιορίζονται οι δυνατότητες συμμετοχής τους στο κοινωνικό γίγνεσθαι. Ήδη από την έναρξή του, το 2018, το έργο SMARTA επικεντρώθηκε (α) στην εξέταση των τρόπων αξιοποίησης των υφιστάμενων πολιτικών και λύσεων κινητικότητας σε Ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές και (β) στη διερεύνηση των τρόπων υποστήριξης της βιώσιμης διαμοιραζόμενης κινητικότητας, που διασυνδέεται με τις δημόσιες συγκοινωνίες.



Η ΦΙΛΟΔΟΞΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ SMARTA

Το έργο έχει ως στόχο να δώσει αξιόπιστες κατευθυντήριες οδηγίες και συμβουλές στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τις τοπικές δημόσιες αρχές και τους επαγγελματίες στον τομέα των μεταφορών για την ανάπτυξη κατάλληλων πολιτικών και αποτελεσματικών επιχειρησιακών λύσεων για την αγροτική κινητικότητα. Αυτό θα τους επέτρεπε:

- ✓ να αναπτύξουν ένα νέο όραμα για τις αγροτικές μετακινήσεις σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο,
- ✓ να καθορίσουν συγκεκριμένους και μετρήσιμους στόχους για την αγροτική κινητικότητα,
- ✓ να εργαστούν εντός ενός ειδικού πλαισίου αξιολόγησης για την αγροτική κινητικότητα,
- ✓ να αναθέσουν ειδικές αρμοδιότητες και υποχρεώσεις για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων για την αγροτική κινητικότητα.



ΑΞΟΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ SMARTA

Ανάλυση της αγροτικής κινητικότητας σε επίπεδο Ε.Ε.

Το έργο SMARTA παρείχε τη δυνατότητα για μια ολοκληρωμένη ανάλυση των προκλήσεων της κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών της αγοράς μεταφορών και του πλαισίου πολιτικής (policy context) σε όλες τις χώρες της ΕΕ-28 (καθώς και σε επιλεγμένα κράτη του Ε.Ο.Χ., στη Βόρεια Αμερική και στην Αυστραλία). Η κοινοπραξία του έργου έχει περιγράψει για κάθε χώρα το πλαίσιο (θεσμικό, ρυθμιστικό, οργανωτικό, οικονομικό, κ.λπ.) μέσα στο οποίο εντάσσονται οι υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές, και τις συναφείς πολιτικές (σε εθνικό ή σε περιφερειακό επίπεδο). Η ανάλυση αυτή παρουσιάζει μια τεκμηριωμένη «χαρτογράφηση» της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία δεν είχε επιχειρηθεί ποτέ ξανά στο παρελθόν.

Βελτίωση των γνώσεων σχετικά με τη βιώσιμη αγροτική κινητικότητα

Πραγματοποιήθηκε έρευνα για τον εντοπισμό υφιστάμενων και αναδυόμενων καλών πρακτικών και αξιολογήθηκε το επίπεδο της καινοτομίας τους. Παράλληλα, το έργο SMARTA ασχολήθηκε με έναν αριθμό περιοχών, όπου δοκιμάστηκε πιλοτικά η εφαρμογή λύσεων διαμοιραζόμενης αγροτικής κινητικότητας. Οι πιλοτικές δράσεις δίνουν την ευκαιρία να εξετασθεί η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα, ο αντίκτυπος και οι μελλοντικές προοπτικές οποιασδήποτε νέας, βελτιωμένης ή επεκταθείσας υπηρεσίας. Ο στόχος ήταν να αποκτηθεί μια βαθιά κατανόηση των διαφορετικών λύσεων αγροτικής κινητικότητας, δίνοντας έμφαση σε βασικά συμπεράσματα, διδάγματα καθώς και πτυχές της «μεταφερισιμότητας» (transferability) των λύσεων, σε άλλες παρεμφερείς αγροτικές περιοχές.

Ευαισθητοποίηση και επίγνωση σχετικά με την αγροτική κινητικότητα

Μία από τις βασικές δραστηριότητες του έργου SMARTA αφορούσε στη συνεργασία με σχετικά «εμπλεκόμενα μέρη» (stakeholders) που δραστηριοποιούνται στον τομέα της αγροτικής κινητικότητας. Αναπτύχθηκαν επίσης επικοινωνιακοί δεσμοί με άλλα έργα (projects) που σχετίζονται με την αγροτική κινητικότητα και προσβασιμότητα, καθώς και με σχετικές πρωτοβουλίες ή οργανισμούς. Το δίκτυο εμπλεκόμενων μερών του έργου SMARTA διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην εξασφάλιση της «επικύρωσης» των δραστηριοτήτων του έργου, στην επίτευξη της ευρείας διάχυσης των ευρημάτων του, και στην ευαισθητοποίηση σχετικά με τα θέματα των αγροτικών μετακινήσεων. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί διάφορα μέσα διάχυσης και επικοινωνίας, όπως φυλλάδια, εκθέσεις, ένας ιστότοπος του έργου με πλούσιο περιεχόμενο και σελίδες σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης με έντονη δραστηριότητα.

ΣΤΑΔΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ SMARTA



ΩΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- ✓ Προσδιορισμός των προβλημάτων στις αγροτικές μετακινήσεις.
- ✓ Κατανόηση των υπαρχόντων πλαισίων και πολιτικών.
- ✓ Δημιουργία δικτύου εμπλεκόμενων μερών στην αγροτική κινητικότητα από όλη την Ευρώπη.

ΩΡΑ ΓΙΑ ΔΡΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

- ✓ Χαρτογράφηση των υφιστάμενων λύσεων και των συστατικών της καινοτομίας τους.
- ✓ Μελέτη παραδειγμάτων καλών πρακτικών και κατανόηση των παραγόντων για την επιτυχία τους.
- ✓ Επιλογή πεδίων πιλοτικών εφαρμογών, παρακολούθηση και δοκιμή των λύσεων διαμοιραζόμενης αγροτικής κινητικότητας.
- ✓ Στενή συνεργασία με τα «εμπλεκόμενα μέρη» από όλη την Ευρώπη για την κατανόηση της εφικτότητας των λύσεων.



ΟΙ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΧΟΥΝ ΣΗΜΑΣΙΑ

- ✓ Μελέτη των αποτελεσμάτων των λύσεων διαμοιραζόμενης κινητικότητας που εφαρμόστηκαν στις πιλοτικές περιοχές.
- ✓ Αξιολόγηση των αναγκών των εμπλεκόμενων μερών για την εφαρμογή μίας ολοκληρωμένης πολιτικής που καλύπτει όλες τις Ευρωπαϊκές αγροτικές περιοχές.
- ✓ Διατύπωση συστάσεων πολιτικής.

01

ΩΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

«Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία αποτελεί μια ευκαιρία για να αναδιαμορφωθεί ολόκληρο το σύστημα μεταφορών, να γίνει πιο ασφαλές, βιώσιμο, οικονομικά προσιτό, και προσβάσιμο από όλους. Αυτό σημαίνει και ένα νέο όραμα για τις αγροτικές περιοχές.»¹ **Ciaran Cuffe** (Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο)

¹ Το απόσπασμα προέρχεται από την παρέμβαση του Ciaran Cuffe κατά τη διάρκεια του Τελικού Συνεδρίου του έργου SMARTA, Δεκέμβριος 2020. Μπορείτε να παρακολουθήσετε την οπτικοακουστική καταγραφή του συνεδρίου ακολουθώντας τον σύνδεσμο: <https://bit.ly/3bZVUEo>

Είναι σημαντικό να καταρριφθεί η διαδεδομένη άποψη σύμφωνα με την οποία στις αγροτικές περιοχές ο καθένας διαθέτει αυτοκίνητο. Αυτό, σίγουρα, δεν είναι αλήθεια. Πολλοί άνθρωποι δεν μπορούν να οδηγήσουν, λόγω ηλικίας, κάποιας κατάστασης ή περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων. Όταν ένα αυτοκίνητο ενός νοικοκυριού είναι σε χρήση, τα άλλα μέλη του νοικοκυριού αυτού δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτό. Τα νοικοκυριά ή τα άτομα με χαμηλό εισόδημα ενδέχεται να μην έχουν αυτοκίνητο. Έλλειψι επιρκεών δημολών συγκοινωνιών ή υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας, πολλὰ άτομα δεν μπορούν να μετακινηθούν. Αυτό το σοβαρό έλλειμμα περιορίζει τη συμμετοχή τους στην κοινωνία, τις δυνατότητές τους για την εξασφάλιση εισοδήματος και τη συμβολή τους στην οικονομία. Πέρα από το κόστος αυτό σε ατομικό και κοινωνικό επίπεδο, αναπόφευκτα πολλοί θα εγκαταλείψουν τις αγροτικές περιοχές και τα χωριά, ασκώντας ακόμη μεγαλύτερη πίεση στις εναπομείνουσες υποδομές και υπηρεσίες.

ΠΡΟΕΚΥΨΕ ΕΝΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ:

Το πρόβλημα της αγροτικής κινητικότητας δεν είναι ένα, αλλά πολλά. Εντοπίστηκαν διάφορα ζητήματα που καλύπτουν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς: περιορισμένη πρόσβαση και συνδεσιμότητα, μεγαλύτερες αποστάσεις, έλλειψη δημόσιων συγκοινωνιών ή/και εναλλακτικών λύσεων έναντι των ιδιωτικών αυτοκινήτων, και έλλειψη χρηματοδότησης για τα «σχήματα» και τα συστήματα κινητικότητας. Συγκεκριμένα πρότυπα/ μοτίβα ανάπτυξης του αγροτικού χώρου (αστική «διάχυση»/ προαστιοποίηση, διάσπαρτες περιοχές, έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού για αγροτικές περιοχές) συνιστούν έναν σημαντικό παράγοντα που επιφέρει τον υψηλό βαθμό εξάρτησης των αγροτικών πληθυσμών από τα αυτοκίνητα. Αυτά τα πρότυπα χωρικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με τις ανεπαρκείς υποδομές και την έλλειψη παρεχόμενων δημόσιων συγκοινωνιών, οδηγούν σε περιορισμένη προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα. Η έλλειψη προσβασιμότητας μεταφράζεται σε έλλειψη (φυσικής) πρόσβασης σε όλα τα είδη των υπηρεσιών. Αυτές οι υπηρεσίες φαίνεται να είναι πολύ ευρύτερες από τις υπηρεσίες κινητικότητας και περιλαμβάνουν τόσο δημόσιες υπηρεσίες, όπως ταχυδρομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες υγείας, κ.λπ., όσο και υπηρεσίες εμπορικών καταστημάτων, παντοπωλείων, φαρμακείων, κουρείων, καταστημάτων εστίασης, αναψυχής, κ.α.

Το πρώτο στάδιο του έργου SMARTA «Όρα για την επανεξέταση της αγροτικής κινητικότητας» είχε ως στόχο τον εντοπισμό των συγκεκριμένων προκλήσεων για την αγροτική κινητικότητα και την κατανόηση των υφιστάμενων πλαισίων για τις αγροτικές πολιτικές σε όλες τις χώρες της ΕΕ.



Πραγματικά, υπάρχουν διαφοροποιήσεις μεταξύ των επιμέρους τύπων αγροτικών περιοχών, των περιφερειών ή των κρατών-μελών της Ε.Ε.. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι αγροτικές περιοχές χαρακτηρίζονται από την παρουσία κυρίως ατόμων με υψηλό εισόδημα, ενώ σε άλλες αγροτικές περιοχές υπάρχει μεγάλη παρουσία φτωχών νοικοκυριών. Οι ορεινές περιοχές είναι πολύ διαφορετικές από τις παράκτιες περιοχές. Για ορισμένες περιοχές, η ίδια η γεωγραφική απομόνωση αποτελεί πρόβλημα. Σε άλλες περιοχές, υπάρχουν οι προκλήσεις που είναι σχετικές με την τοπογραφία, η ανάγκη της διατήρησης και προστασίας, και τα ζητήματα της εποχικότητας, π.χ. λόγω τουρισμού. Εξαιτίας της ποικιλομορφίας αυτής, η λειτουργία ενός «μοντέλου» λύσεων κινητικότητας για όλες τις περιοχές καθίσταται δύσκολη.

Όλοι όσοι ζουν σε αγροτικές περιοχές επηρεάζονται, άμεσα ή έμμεσα, από τις ελλείψεις σε ότι αφορά τις υπηρεσίες αγροτικής κινητικότητας. Υπάρχουν, όμως, πολλές ευάλωτες κατηγορίες πληθυσμού που επηρεάζονται περισσότερο: οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία, οι οικογένειες με χαμηλό εισόδημα ή οι άνεργοι, οι μονογονεϊκές οικογένειες, οι έφηβοι, οι μετανάστες, οι νέοι κάτοικοι σε μία περιοχή, οι άνθρωποι που έρχονται αντιμέτωποι ξαφνικά με κάποια κρίση.

Τα ελλείμματα στο πεδίο της αγροτικής κινητικότητας εμποδίζουν άλλες θεματικές στρατηγικές για τις αγροτικές περιοχές ή περιφέρειες. Τα κύρια στοιχεία που αναστέλλονται από τις ανεπάρκειες στην αγροτική κινητικότητα είναι σίγουρα η επιβίωση και η (οικονομική) ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας και των τοπικών κοινοτήτων. Οι στρατηγικές σε άλλους τομείς (π.χ. για τις κοινωνικές και τις υγειονομικές υπηρεσίες) συχνά αγνοούν την ανάγκη των ατόμων για μεταφορά και μετακίνηση, γεγονός που μπορεί να περιορίσει την αποτελεσματικότητά τους, εάν δεν υπάρχουν επαρκείς δυνατότητες κινητικότητας.

Οι επιχειρήσεις πρέπει να θέτουν στη διάθεση των δυνητικών τους υπαλλήλων κάποιες εναλλακτικές επιλογές μετακίνησης, ώστε να μπορούν να τους προσελκύσουν. Η υπερβολική χρήση των αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση της κινητικότητας των ατόμων σε μία αγροτική περιοχή, έχει ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση ορισμένων τοπικών επιχειρήσεων και υπηρεσιών. Αυτό συμβαίνει διότι η μετακίνηση των ανθρώπων με το αυτοκίνητο τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν υπηρεσίες που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από τους ίδιους.

Στα περισσότερα κράτη-μέλη της Ε.Ε.-28 απουσιάζει ένα ειδικό πλαίσιο πολιτικής για την αγροτική κινητικότητα, το οποίο να αναφέρεται συγκεκριμένα στις μετακινήσεις στις αγροτικές περιοχές και να έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για αυτές. Σε χώρες ή περιοχές όπου τα θεσμικά, κανονιστικά και χρηματοοικονομικά πλαίσια είναι επαρκώς αναπτυγμένα, αυτά τείνουν να εστιάζουν περισσότερο στις αστικές περιοχές και να δίνουν προτεραιότητα σε μεγάλα έργα υποδομής και σε αστικά έργα, έναντι των αγροτικών μεταφορών.

Τα νομοθετικά πλαίσια εμποδίζουν συχνά την καινοτομία στις αγροτικές μετακινήσεις, ενώ αντίθετα πρέπει να υποστηρίζουν τις τοπικές πρωτοβουλίες και να ενδυναμώνουν τις τοπικές κοινότητες ώστε να κάνουν αλλαγές και να αναζητούν λύσεις. Για παράδειγμα, ο τρόπος με τον οποίο ρυθμίζονται οι δημόσιες συγκοινωνίες σε πολλές χώρες, αποκλείει την επιλογή της παροχής υπηρεσιών διαμοιραζόμενης κινητικότητας ή υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση.



Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΕΝΑ ΝΕΟ ΟΡΑΜΑ

Η «χαρτογράφηση» των υπάρχοντων πλαισίων και πρακτικών σε όλες τις χώρες της Ε.Ε.-28 οδήγησε στην ανάγκη επανεξέτασης των αγροτικών μετακινήσεων. Υπάρχει μία σαφής ανάγκη για ένα νέο όραμα και ένα νέο πλαίσιο για τις πολιτικές αγροτικής κινητικότητας, προκειμένου αυτές να βελτιώσουν τις μετακινήσεις στις αγροτικές περιοχές και να αποφέρουν μακροπρόθεσμα οφέλη.

Ιδανικά, θα πρέπει να συμβούν αλλαγές στο πλαίσιο πολιτικής σε ένα υψηλό επίπεδο, προκειμένου να υπάρξει ένας μεγάλος αντίκτυπος. Για να υλοποιηθεί αυτό, είναι αναγκαίο οι αλλαγές αυτές να είναι πολιτικά ελκυστικές, καθώς τα πολιτικά πρόσωπα θα χρειαστεί να δουν το όφελος που θα προκύψει ώστε αυτά να συμμετάσχουν ενεργά.

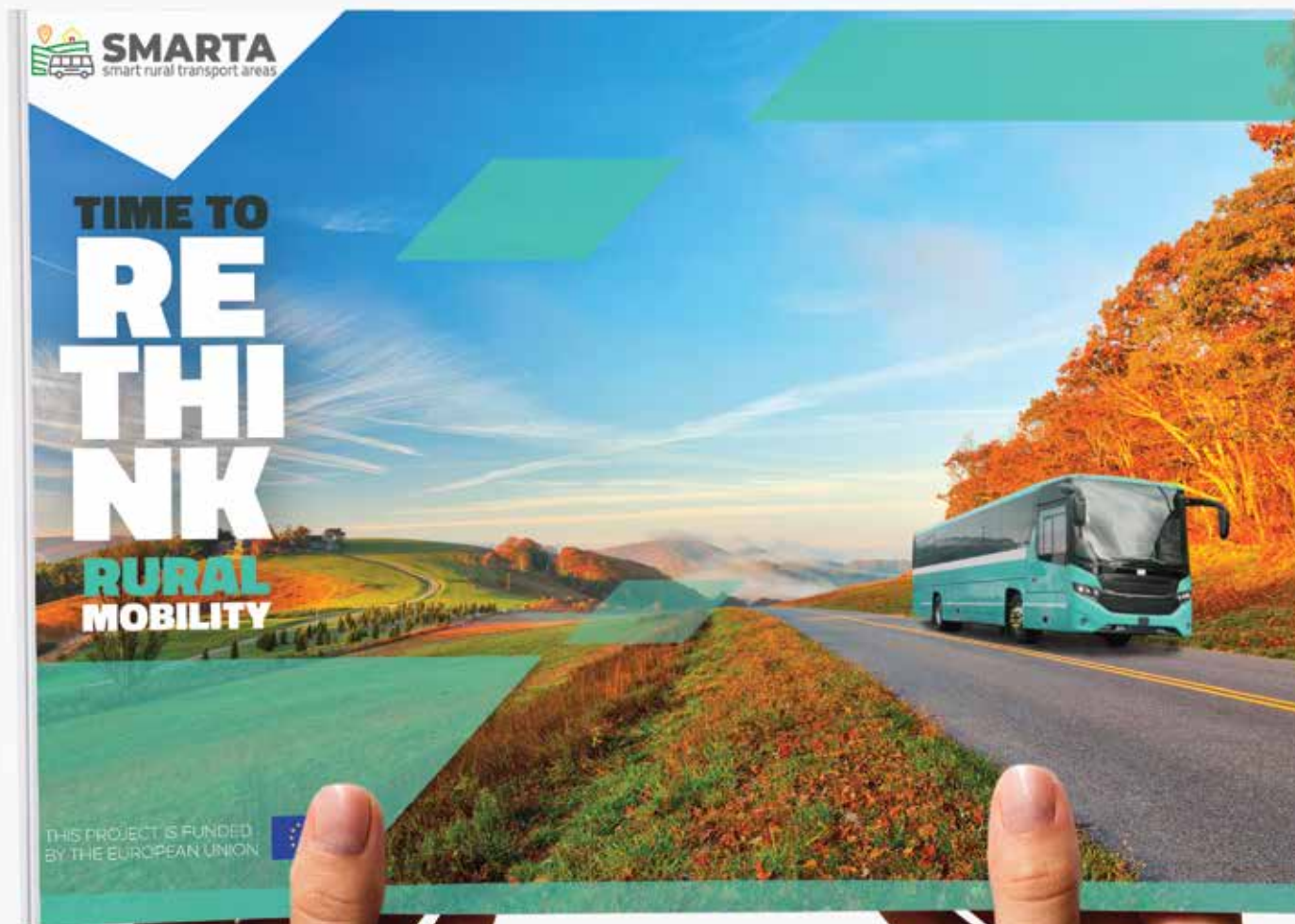
Η αγροτική κινητικότητα πρέπει να τεθεί σε προτεραιότητα ώστε να καταστεί δυνατή η ανάληψη πρωτοβουλιών. Μέσω μίας τέτοιας εξέλιξης, οι βασικές κατευθύνσεις και τα κίνητρα θα μπορούσαν να δίνονται σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, ενώ η εφαρμογή και η υλοποίηση θα μπορούσε να γίνει σε εθνικό ή υπο-εθνικό επίπεδο.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ:

Υπάρχει μία σαφής ανάγκη για ένα νέο όραμα και ένα νέο πλαίσιο για τις πολιτικές αγροτικής κινητικότητας.

Διαβάστε το πρώτο φυλλάδιο/έκθεση (brochure) του έργου SMARTA για μια λεπτομερή περιγραφή των ευρημάτων κατά το πρώτο στάδιο του έργου

<https://bit.ly/3tDiSHu>



«Το έργο SMARTA μας βοήθησε να ενισχύσουμε την εξειδικευμένη εμπειρία μας και να αναπτύξουμε την τεχνογνωσία μας, καθώς είχαμε την ανάγκη να κατανοήσουμε με ποιον τρόπο θα ήταν δυνατό να παρασχεθούν αποτελεσματικές υπηρεσίες κινητικότητας σε αγροτικές περιοχές. Και το έργο έχει επιδείξει επιτυχημένα «σχήματα» κινητικότητας. [...] Μας βοήθησε, επίσης, να αποκτήσουμε μία καλύτερη εικόνα για τα υφιστάμενα περιφερειακά και εθνικά πλαίσια πολιτικής.» ² Isabelle Vandoorne (Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών [MOVE], Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

ΩΡΑ

ΓΙΑ

ΔΡΑΣΗ

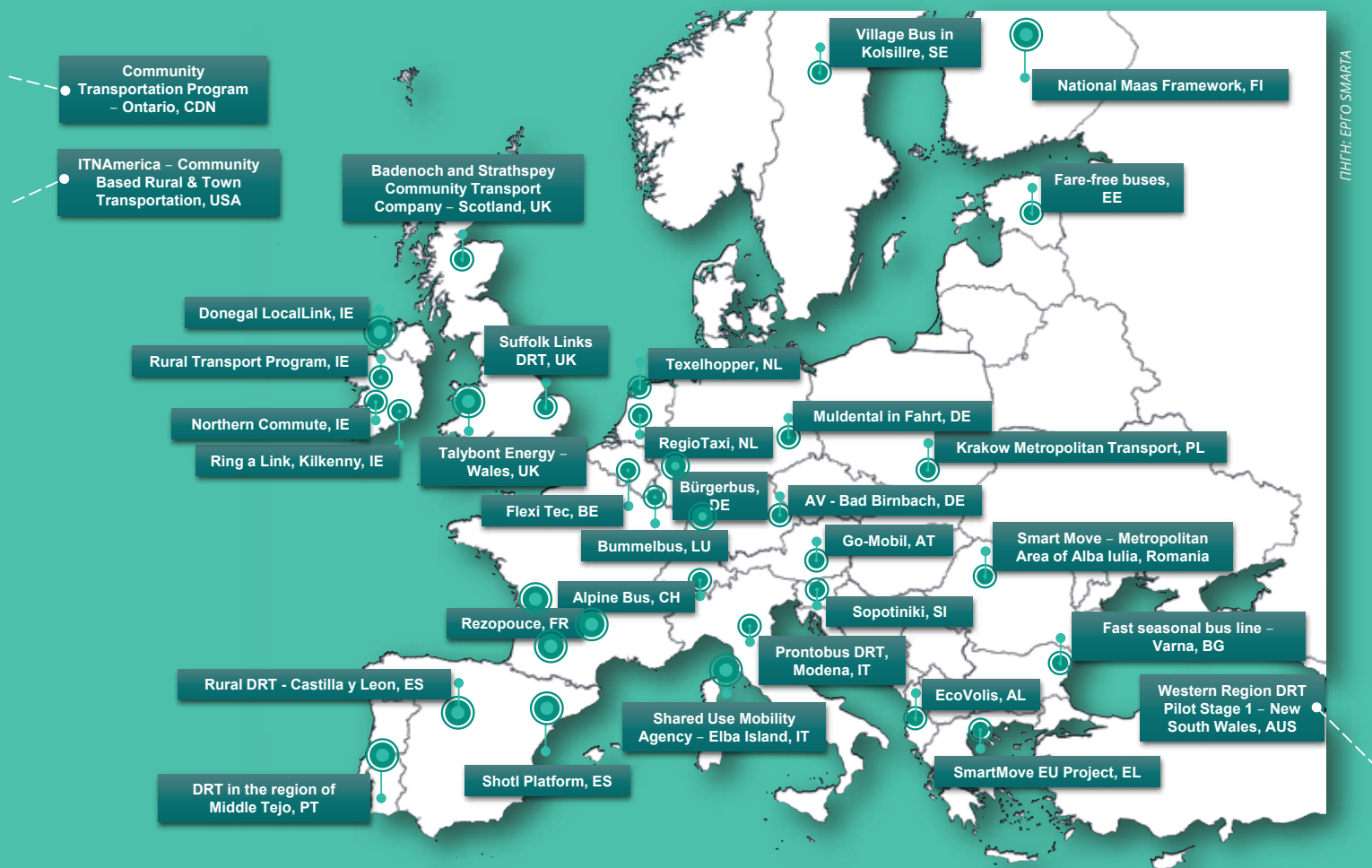
ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

² Το απόσπασμα προέρχεται από την παρέμβαση της Isabelle Vandoorne κατά τη διάρκεια του Τελικού Συνεδρίου του έργου SMARTA, Δεκέμβριος 2020. Μπορείτε να παρακολουθήσετε την οπτικοακουστική καταγραφή του συνεδρίου ακολουθώντας αυτόν τον σύνδεσμο: <https://bit.ly/38WKWh8>

Το έργο SMARTA θέλησε να αυξήσει τις γνώσεις σχετικά με τη βιώσιμη αγροτική κινητικότητα με τους εξής τρόπους:

- (α) εντοπίζοντας και αξιολογώντας λύσεις της διαμοιραζόμενης κινητικότητας που έχουν εφαρμοστεί ή βρίσκονται υπό εφαρμογή σε αγροτικές περιοχές σε ολόκληρη την Ευρώπη,
- (β) αναλύοντας τους ευνοϊκούς παράγοντες και τα εμπόδια για την ευρεία ανάπτυξη λύσεων αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας, καθώς και
- (γ) αξιολογώντας τις δυνατότητες «μεταφερισιμότητας» των λύσεων της αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας σε άλλες παρεμφερείς περιοχές.

Εντοπίστηκε ένας σημαντικός αριθμός καλών πρακτικών, οι οποίες καλύπτουν διάφορες χώρες σε όλη την Ευρώπη και πέραν αυτής, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα.



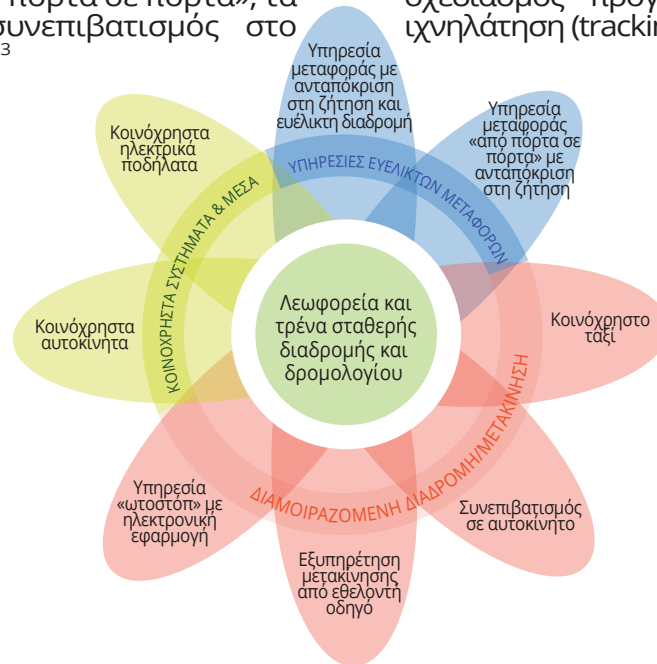
Σχήμα 1: Χάρτης καλών πρακτικών και δοκιμαστικών/πilotικών εφαρμογών που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της ανάλυσης του έργου SMARTA

Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αποτελούν οι δημόσιες συγκοινωνίες σταθερής διαδρομής με το λεωφορείο τον μόνο τρόπο για να προσφερθούν λύσεις μεταφοράς στους κατοίκους των αγροτικών περιοχών;

Ο πλούτος των καλών πρακτικών που εντοπίζονται δείχνει ότι υπάρχει μία μεγάλη ποικιλία λύσεων και τρόπων παροχής υπηρεσιών μεταφοράς στο κοινό, οι οποίες προσαρμόζονται στο πλαίσιο και τις ιδιαιτερότητες των εκάστοτε γεωγραφικών περιοχών, καθώς και στις ανάγκες των κατοίκων. Ενδεικτικά παραδείγματα από τις πολλές λύσεις που μπορούν να βελτιώσουν την κινητικότητα των ανθρώπων σε αγροτικές περιοχές είναι: οι υπηρεσίες ευέλικτων μεταφορών με μικρά λεωφορεία (μίνιμπας), οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) με χρήση «εικονικών» στάσεων και με εξυπηρέτηση «από πόρτα σε πόρτα», τα κοινόχρηστα ταξί, ο συνεπιβατισμός στο αυτοκίνητο (car pooling).³

Μια υπηρεσία κινητικότητας, συνήθως, συγκροτείται από την καθαυτή μεταφορά («φυσική» υπηρεσία) και την παροχή «ψηφιακών» υπηρεσιών που διευκολύνουν την πρόσβαση σε αυτήν. Οι «φυσικές» υπηρεσίες μπορούν να ταξινομηθούν χρησιμοποιώντας τους τρόπους κινητικότητας: συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες, ευέλικτες «συλλογικές» (collective) μεταφορές και διαμοιραζόμενες υπηρεσίες (διαμοιρασμός μετακίνησης/ διαδρομής ή κοινόχρηστα οχήματα/ συστήματα). Το παρακάτω σχήμα προσφέρει μια ομαδοποίηση τέτοιων υπηρεσιών. Οι «ψηφιακές» υπηρεσίες ενδέχεται να περιλαμβάνουν: πλατφόρμες για αιτήματα παραγγελίας μετακίνησης και κράτησης θέσης, πληροφορίες για υπηρεσίες μετακίνησης, έκδοση εισιτηρίων (υπηρεσίες από τον πάροχο προς τον καταναλωτή, τύπου B2C) και υπηρεσίες γραμματείας (back-office), όπως παρακολούθηση, σχεδιασμός- προγραμματισμός, εντοπισμός και ιχνηλάτηση (tracking & tracing), κ.λπ..



Σχήμα 2 : Το μεγάλο φάσμα των υπηρεσιών αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας που αναγνωρίστηκαν

³ Η παρούσα έκθεση/φυλλάδιο (brochure) παρουσιάζει μόνο ορισμένες από τις λύσεις που εντοπίστηκαν και ερευνήθηκαν, με σκοπό την πληροφόρηση μέσω παραδειγμάτων. Όλες οι εκθέσεις (αναφορές) των καλών πρακτικών είναι διαθέσιμες εδώ: <https://bit.ly/3ltW4XM>, οι περιγραφές των δοκιμαστικών/πυλοτικών εφαρμογών των έργων SMARTA ή SMARTA 2 βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3OW09un>

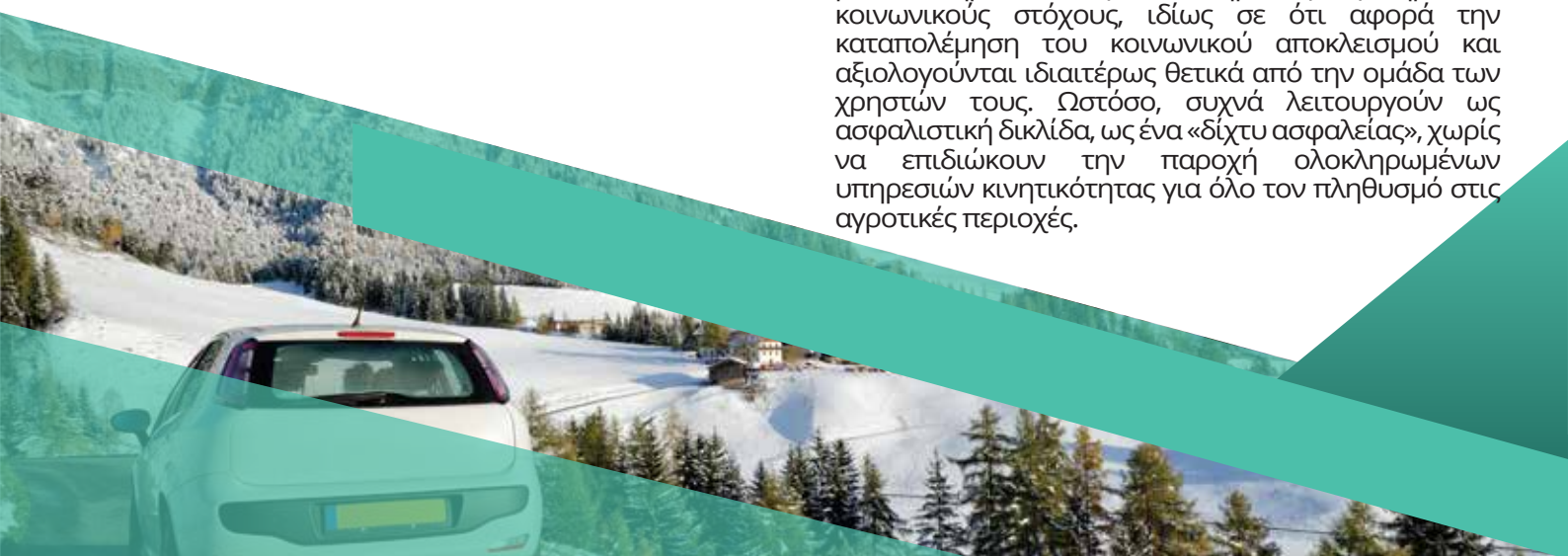
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΥΕΛΙΚΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (Demand-Responsive Transport, DRT) είναι υπηρεσίες σχεδιασμένες για τη μετακίνηση ατόμων, από ένα σημείο προέλευσης σε ένα σημείο προορισμού, σύμφωνα με τις πραγματικές τους ανάγκες. Μπορεί να έχουν τη μορφή υπηρεσιών ευέλικτων διαδρομών ή υπηρεσιών μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα» με ανταπόκριση στη ζήτηση (door-to-door DRT). Αυτοί οι τύποι υπηρεσιών μπορούν να ιδωθούν καλύτερα ως μια σειρά «ενδιάμεσων» λύσεων μεταφοράς, οι οποίες εκτείνονται στον ευρύ «χώρο» μεταξύ των υπηρεσιών ταξί (με τη μέγιστη ευελιξία στη μεταφορά) και των δημόσιων συγκοινωνιών (με την ελάχιστη ευελιξία στη μεταφορά).

Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, υλοποιήθηκαν πολλές εφαρμογές υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) σε αγροτικές περιοχές, διαφορετικών τύπων και σε διαφορετικά πλαίσια. Αυτό δείχνει ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) θα μπορούσαν να αποτελέσουν το κύριο «μοντέλο» της αγροτικής διαμοιραζόμενης κινητικότητας. Αυτό μπορεί να συμβεί, ειδικά μάλιστα, εάν υπάρξει καλός συντονισμός αυτών με το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών (τακτικών δρομολογίων), το οποίο εξυπηρετεί κωμοπόλεις και υπεραστικές διαδρομές.

Η δυνατότητα ενός συστήματος DRT να παρέχει αποδοτικές και οικονομικά προσιτές στους πολίτες υπηρεσίες μεταφοράς, έχει ενισχυθεί σημαντικά με τη χρήση της τεχνολογίας. Για παράδειγμα, οι διαδρομές μπορούν να είναι πλήρως ευέλικτες και να προσαρμόζονται με τρόπο δυναμικό και σε πραγματικό χρόνο, βάσει του κυκλοφοριακού φόρτου και της ζήτησης για μετακινήσεις. Αυτό συμβαίνει χάρη στους προηγμένους αλγόριθμους του λογισμικού, το οποίο διασφαλίζει κατά το μέγιστο βαθμό τη συνέπεια στις ώρες άφιξης σε κάθε διαδρομή. Οι υπηρεσίες είναι επίσης πιο ελκυστικές, ειδικά για τους νέους, χάρη στη δυνατότητα κράτησης (παραγγελίας) για μετακίνηση μέσω κάποιας εφαρμογής για κινητό τηλέφωνο. Μάλιστα η κράτηση μπορεί να γίνει έως και μόλις 10 ή 15 λεπτά πριν την άφιξη του οχήματος. Για την καλύτερη παροχή αυτών των υπηρεσιών έχουν αναδυθεί και εξελιχθεί νέες οργανωτικές δομές και επιχειρηματικά μοντέλα.

Παρά την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) σε αγροτικές περιοχές, και τις υψηλές δυνατότητές τους, αυτή η μορφή των υπηρεσιών δεν έχει αναπτυχθεί έως σήμερα εκτενώς στην Ευρώπη ως μία επιλογή υπηρεσιών μεταφοράς συμπληρωματικών προς τις δημόσιες συγκοινωνίες. Ο πιο συνηθισμένος τύπος υπηρεσίας DRT είναι αυτή που απευθύνεται σε ευάλωτους χρήστες, όπως οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με αναπηρία. Αυτές οι υπηρεσίες εξυπηρετούν κοινωνικούς στόχους, ιδίως σε ότι αφορά την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και αξιολογούνται ιδιαιτέρως θετικά από την ομάδα των χρηστών τους. Ωστόσο, συχνά λειτουργούν ως ασφαλιστική δικλίδα, ως ένα «δίχτυ ασφαλείας», χωρίς να επιδιώκουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών κινητικότητας για όλο τον πληθυσμό στις αγροτικές περιοχές.



ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΙΣΜΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΑΜΗΛΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΟΝΙΑΣ, ΙΣΠΑΝΙΑ

Οι μεταφορικές υπηρεσίες συνεπιβατισμού («ομαδοποιημένης» μετακίνησης/ pooling) εισήχθησαν το 2017-2018 στους δήμους Sant Cugat del Vallès και Vallirana, στην περιοχή που περιβάλλει το πολεοδομικό συγκρότημα της Βαρκελώνης. Οι υπηρεσίες εξυπηρετούν τις περιφερειακές περιοχές χαμηλής ζήτησης και των δύο δήμων. Η υπηρεσία λειτουργεί με ένα μικρό όχημα (μίνιβαν) και οι λεωφορειακές στάσεις χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση και αποβίβαση των χρηστών.

Οι υπηρεσίες σχεδιάστηκαν για την αντικατάσταση των προγενέστερων αναποτελεσματικών τακτικών υπηρεσιών και εφαρμόστηκαν με την εισαγωγή της τεχνολογικής πλατφόρμας Shotl, μιας ολοκληρωμένης πλατφόρμας που υποστηρίζει τη διαχείριση υπηρεσιών ευέλικτων μεταφορών και παρέχει πολύτιμες υπηρεσίες για όλα τα «εμπλεκόμενα μέρη» (πάροχο δημοσίων συγκοινωνιών, δημόσια Αρχή μεταφορών, πελάτες) μέσω ειδικών «διεπιφανειών». Οι αλγόριθμοι «μηχανικής μάθησης» (machine learning) χρησιμοποιούνται για τη βελτιστοποίηση της δρομολόγησης- προγραμματισμού σε σχέση με τα αιτήματα για μετακίνηση και την πληροφόρηση για τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/30ZcxtG>

ΣΥΝΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΑΞΙ – REGIOTAXI, ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Το Regiotaxi είναι ουσιαστικά μια «περιφερειακή» υπηρεσία ταξί που λειτουργεί σε διάφορες περιοχές στην Ολλανδία. Εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο «από πόρτα σε πόρτα», καθώς η υπηρεσία παραλαμβάνει έναν χρήστη από ένα σημείο προέλευσης (π.χ. σπίτι) και τον μεταφέρει στον προορισμό του. Το σύστημα δεν χρησιμοποιεί σταθερές στάσεις (σημεία επιβίβασης και αποβίβασης) ή σταθερές διαδρομές. Επίσης, μπορούν και άλλοι επιβάτες να επιβιβαστούν καθ' οδόν, γεγονός που επιτρέπει στην υπηρεσία Regiotaxi να χρεώνει χαμηλότερα κόμιστρα από ότι οι ανταγωνιστές της, τα συμβατικά ταξί.



Το Regiotaxi αποτελεί ένα συμφωνημένο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ πολλών δήμων που αναγνωρίζουν ότι τα κενά στις υπάρχουσες υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών έχουν επακόλουθες επιπτώσεις στην κινητικότητα των κατοίκων τους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ζουν στις αγροτικές περιοχές. Η υπηρεσία απευθύνεται ιδιαίτερα σε άτομα με περιορισμένη πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και σε άτομα με αναπηρία. Για τους δήμους, η λύση αυτή είναι ακριβότερη από την παροχή συμβατικών υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3s2em4U>

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ – RING A LINK, ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Η υπηρεσία ιδρύθηκε το 2001 ως ένας τοπικός οργανισμός «λαϊκής βάσης» για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς σε τοπικό επίπεδο, εστιάζοντας στην καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού. Σήμερα, το «Ring a Link» λειτουργεί καθημερινά, τακτικές «υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση» (DRT) και υπηρεσίες προκαθορισμένων δρομολογίων, έχοντας επεκτείνει την περιοχή εξυπηρέτησης που καλύπτει. Η υπηρεσία έχει πλέον εξελιχθεί σε μια «μονάδα» ολοκληρωμένου συντονισμού μεταφορών με δραστηριότητες σε πέντε κομητείες (επαρχίες) της Ιρλανδίας. Λειτουργεί απευθείας 23 μικρά λεωφορεία (μίνιμπας) και μέσω σύμβασης άλλα 10 μικρά λεωφορεία (μίνιμπας) καθημερινά. Το «Ring a Link» παρέχει κυρίως «υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση» (DRT) με τη χρήση μικρών λεωφορείων (μίνιμπας) και ορισμένες υπηρεσίες μεταφοράς σταθερής διαδρομής και δρομολογίου. Όλες οι υπηρεσίες προορίζονται για γενική χρήση, αλλά ειδικά για τη «μεταφορά με ανταπόκριση στη

ζήτηση» απαιτείται η παραγγελία της υπηρεσίας πριν τη μετακίνηση. Οι υπηρεσίες DRT προγραμματίζονται με τρόπο ώστε να συντονίζονται χρονικά με τις μεταφορικές υπηρεσίες προγραμματισμένης/σταθερής διαδρομής και δρομολογίου. Ορισμένες υπηρεσίες DRT έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να λειτουργούν τροφοδοτικά για τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Το όραμα για το Ring a Link που εγκρίθηκε τον Σεπτέμβριο του 2017 ορίζει ότι: «Φιλοδοξούμε να παρέχουμε ποιοτικές αγροτικές υπηρεσίες [μεταφοράς] που συνδέουν τους χρήστες των υπηρεσιών μας με τις βασικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες υποστήριξης και τα άτομα στις κοινότητές τους. Προσπαθούμε να μειώσουμε την απομόνωση για τα άτομα που εξυπηρετούμε, τα οποία διαμένουν σε διάσπαρτα σημεία σε αγροτικές περιοχές, διευκολύνοντας τη συμμετοχή και τη σύνδεση με τις κοινότητες.»

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/310cH3K>

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ, ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΕΣ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – TRANSPORTE A PEDIDO, ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η «υπηρεσία μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση» (DRT) λειτουργεί με ταξί και ενσωματώνεται στις υπηρεσίες των συμβατικών δημοσίων συγκοινωνιών για την εξυπηρέτηση της - διάσπαρτης χωρικά - ζήτησης στην περιφερειακή/αγροτική περιοχή και στα μικρά χωριά της περιφέρειας του Middle Tejo. Οι υπηρεσίες DRT εισήχθησαν για να συμπληρώσουν και να «ολοκληρώσουν» την προσφορά των συμβατικών δημοσίων συγκοινωνιών, εξυπηρετώντας τους κύριους στόχους της παροχής μιας εφικτής μεταφορικής λύσης, η οποία καλύπτει τις ανεκπλήρωτες ανάγκες όσον αφορά την ευελιξία της υπηρεσίας, την περιοχή εξυπηρέτησης και τη διασύνδεση με τις υπεραστικές λεωφορειακές υπηρεσίες, καθώς και τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Επιπλέον, οι υπηρεσίες DRT εισήχθησαν για να μειωθούν οι λειτουργικές δαπάνες και για να βελτιστοποιηθεί η προσφορά των υπηρεσιών

μεταφοράς ανάμεσα σε διαφορετικές εξυπηρετούμενες περιοχές ή/και «σχήματα» κινητικότητας που λειτουργούν. Οι ευέλικτες υπηρεσίες λειτουργούν τροφοδοτικά για τις υπηρεσίες των λεωφορείων μεγάλων αποστάσεων και τα τρένα.

Ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον χαρακτηριστικό που καταδεικνύεται από αυτήν την καλή πρακτική αφορά στη διαχείριση διαφορετικών «σχημάτων» μεταφοράς και εξυπηρετούμενων περιοχών μέσω ενός κοινού «κέντρου» κρατήσεων για μετακινήσεις, ως μία λύση για τη βελτιστοποίηση του λειτουργικού κόστους. Η υπηρεσία διοικείται από μια ένωση τοπικών δήμων και δημόσιων αρχών, το Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, και λειτουργεί με μία ομάδα 30 περίπου παρόχων ταξί.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/30ZLUVq>

ΛΥΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΙΡΑΖΟΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Οι υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες συνεπιβατισμού, δηλαδή διαμοιρασμού μίας διαδρομής (π.χ. συνεπιβατισμός σε αυτοκίνητο ή ηλεκτρονικό «ωτοστόπ») και τις υπηρεσίες κοινής χρήσης συστημάτων και μέσων (π.χ. κοινόχρηστα ποδήλατα ή αυτοκίνητα). Οι υπηρεσίες διαμοιρασμού μίας διαδρομής επιτρέπουν τη συγκέντρωση/συσσώρευση της ζήτησης για μεταφορά, ούτως ώστε να είναι εφικτή (α) η «από κοινού» μετακίνηση με το ίδιο όχημα (π.χ. συνεπιβατισμός σε αυτοκίνητο) ή/και (β) η χρήση της ίδιας υπηρεσίας (π.χ. ταξί) ταυτόχρονα από μία ομάδα ατόμων. Οι υπηρεσίες διαμοιρασμού οχημάτων επιτρέπουν στο μετακινούμενο να χρησιμοποιεί ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο, αυτοκίνητο, ηλεκτρονικό σκούτερ κ.λπ.) χωρίς να απαιτείται η ιδιοκτησία αυτού. Όμως στην περίπτωση αυτή, οι χρήστες θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένοι στην υπηρεσία.

Η διαμοιραζόμενη κινητικότητα μπορεί να αποτελέσει ένα ουσιαστικό μέρος της λύσης που έχει προταθεί για την αντιμετώπιση των θεμάτων των μετακινήσεων σε περιβάλλοντα αγροτικών περιοχών, όπου οι συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες «αγωνίζονται» για να καλύψουν τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών, και όπου οι άνθρωποι εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Μέσω της διαμοιραζόμενης κινητικότητας, οι μετακινήσεις των επιβατών μπορούν να συνδυαστούν μεταξύ τους ώστε να επιτευχθεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, βελτιώνοντας παράλληλα τις επιλογές κινητικότητας των ατόμων. Επίσης, η διαμοιραζόμενη κινητικότητα μπορεί να επιτρέψει στα νοικοκυριά να μειώσουν τον αριθμό των αυτοκινήτων που διαθέτουν, βελτιώνοντας τις συνθήκες ιδιαίτερα για τα νοικοκυριά χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος. Υπάρχει επίσης μια ευρύτερη πτυχή που πρέπει να ληφθεί υπόψη, η σημασία της οποίας φαίνεται μέσα από μία καθολική θεώρηση των πραγμάτων: η διαμοιραζόμενη κινητικότητα είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας.



«ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ» (BÜRGERBUSESES) ΣΤΗ ΒΑΔΗ - ΒΥΡΤΕΜΒΕΡΓΗ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Το «Λεωφορείο Πολιτών» («Bürgerbus») είναι ένα μοντέλο «κοινοτικών» μεταφορών που λειτουργεί σε διάφορες περιοχές της Γερμανίας. Κάθε υλοποίηση του μοντέλου οργανώνεται τοπικά και προσαρμόζεται στις συγκεκριμένες ανάγκες. Χρησιμοποιείται ευρύτερα στη Βάδη-Βυρτεμβέργη, στην Κάτω Σαξονία και στη Βόρεια Ρηνανία Βεστφαλία. Η υπηρεσία συμπληρώνει τις υπηρεσίες των συμβατικών δημόσιων συγκοινωνιών, προσφέροντας κοινόχρηστες λύσεις κινητικότητας σε αυτές τις αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές με σπάνια ή και καμία εξυπηρέτηση δημόσιας συγκοινωνίας. Το σύστημα των Bürgerbuses συντηρείται οικονομικά μέσα από έναν συνδυασμό κρατικής και ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Οι εθελοντές συμμετέχουν στη λειτουργία της υπηρεσίας (οδηγός, υποστήριξη γραμματείας, κ.λπ.). Χάρη στην εθελοντική συμμετοχή των πολιτών, το κόστος προσωπικού, το οποίο συνήθως αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 60% των λειτουργικών εξόδων, μειώνεται σε μεγάλο βαθμό. Η πρωτοβουλία Bürgerbus προσφέρει μια βιώσιμη υπηρεσία μεταφορών, όπου «οι πολίτες οδηγούν για άλλους πολίτες». Η χρήση εθελοντών κατά την οδήγηση των οχημάτων και κατά την ανάληψη μέρους άλλων καθηκόντων που σχετίζονται με την υπηρεσία μεταφοράς, αποτελεί το ισχυρό σημείο της υπηρεσίας.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3s2F797>

REZO POUCE – ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ ΩΤΟΣΤΟΠ, ΓΑΛΛΙΑ

Το «Rezo Pouce» είναι μια οργανωμένη υπηρεσία ωτοστόπ που ξεκίνησε το 2009 και τώρα αναπτύσσεται σε περίπου 2.000 δήμους σε όλη τη Γαλλία, καλύπτοντας περί το 20% των αγροτικών περιοχών. Μέσω μιας απλής και καλά οργανωμένης υπηρεσίας ωτοστόπ, η οποία υποστηρίζεται από την Ένωση Rezo Pouce, καταδεικνύονται οι δυνατότητες των τοπικών κοινοτήτων για αλληλοβοήθεια μεταξύ τους. Το Rezo Pouce χρησιμοποιείται για κάθε είδους μετακίνηση, συμπεριλαμβανομένων των τακτικών μετακινήσεων για εργασία ή εκπαίδευση. Ο μέσος χρόνος αναμονής είναι έξι (6) λεπτά, με το 50% των δρομολογίων να είναι διαθέσιμο σε λιγότερο από πέντε (5) λεπτά και το 90% σε λιγότερο από δέκα (10) λεπτά.

Χάρη στη σύγχρονη τεχνολογία πληροφορικής και σε μια απλή διαδικασία εγγραφής, το Rezo Pouce αποφεύγει τα μειονεκτήματα του κλασικού ωτοστόπ, δηλαδή ένα υποκειμενικό αίσθημα ανασφάλειας και αβεβαιότητας, και ενισχύει τα πλεονεκτήματά του, δηλαδή το ότι αποτελεί έναν γρήγορο, βολικό και εξαιρετικά φθηνό τρόπο μεταφοράς. Επιπλέον, ο οργανισμός πίσω από την υπηρεσία χρησιμοποιεί ένα καινοτόμο μοντέλο διοίκησης («διακυβέρνησης»): μια συνεταιριστική επιχείρηση για το «συλλογικό» συμφέρον.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3vFalp7>

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΙΡΑΖΟΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΝΗΣΟ ΕΛΒΑ, ΙΤΑΛΙΑ

Ο «Οργανισμός για τη Διαμοιραζόμενη Κινητικότητα» (Shared Use Mobility Agency, SUMA-ElbaSharing) βρίσκεται σήμερα σε λειτουργία στο νησί Έλβα. Μεγάλα τμήματα του νησιού είναι αγροτικά, με βουνά στη δυτική πλευρά, πεδιάδες στη μέση και λόφους στην ανατολική πλευρά. Ο οργανισμός SUMA επιτρέπει (α) τη διαχείριση διαφορετικών υπηρεσιών συνεπιβατισμού (διαμοιρασμού διαδρομής), οι οποίες είναι ενσωματωμένες στις δημόσιες συγκοινωνίες και τις «συλλογικές» μεταφορές, (β) τη συγκέντρωση της πληροφόρησης που σχετίζεται με τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις άλλες υπηρεσίες κινητικότητας που παρέχονται στη νήσο Έλβα, (γ) τον συντονισμό διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών (ιδίως των παρόχων υπηρεσιών ενοικίασης ποδηλάτων, σκούτερ, αυτοκινήτων, σκαφών), και (δ) τη συλλογή και διαχείριση δεδομένων σχετικών με την κινητικότητα.

Η καινοτόμος «κεντρική» ιδέα του οργανισμού SUMA έγκειται στο γεγονός ότι οι χρήστες διαθέτουν ένα μοναδικό σημείο πρόσβασης σε όλες τις πληροφορίες σχετικά με τη συνολική προσφορά υπηρεσιών κινητικότητας. Η πρόσβαση στην πληροφόρηση επιτυγχάνεται με ένα συνεχή και αποτελεσματικό τρόπο και αφορά στον τύπο των υπηρεσιών, τις ώρες λειτουργίας, την τιμολόγηση, τους τρόπους πρόσβασης, το σύστημα κρατήσεων, κ.λπ.. Επιπλέον, ο οργανισμός SUMA έχοντας τον ρόλο του «ενδιάμεσου» μεταξύ των χρηστών, συγκεντρώνει τη ζήτηση για τις μετακινήσεις και συντονίζει τις διάφορες υπηρεσίες συνεπιβατισμού (διαμοιρασμού διαδρομής), ενσωματώνοντάς τις στις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/38ZgrHb>



«ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ» ΣΥΣΤΗΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΜΠΡΑΣΟΒ, ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Το μοτίβο κινητικότητας των κατοίκων της μητροπολιτικής περιοχής του Μπρασόβ είναι το αναμενόμενο: οι περισσότεροι πολίτες μετακινούνται από τις γειτονικές αγροτικές περιοχές στην πόλη του Μπρασόβ για εργασία, εκπαίδευση ή πρόσβαση σε υποδομές και υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης ή σε δραστηριότητες αναψυχής. Ωστόσο, λόγω της ανεπάρκειας των προσφερόμενων δημοσίων συγκοινωνιών στις αγροτικές περιοχές, οι κάτοικοι μετακινούνται χρησιμοποιώντας ιδιόκτητα αυτοκίνητα. Το γεγονός αυτό αύξησε εκθετικά την πίεση στις οδικές υποδομές, καθώς και τα επίπεδα του κυκλοφοριακού φόρτου στους δρόμους που συνδέουν τις αγροτικές κοινότητες με το κέντρο της πόλης του Μπρασόβ. Παράλληλα, οι θέσεις στάθμευσης έχουν καταστεί ένα αγαθό υψηλής εμπορικής αξίας.

Ως μία από τις περιοχές επίδειξης στο έργο SMARTA 2, ο στόχος της Μητροπολιτικής Περιοχής του Μπρασόβ είναι η δοκιμαστική λειτουργία ειδικά σχεδιασμένων λύσεων κινητικότητας σε αγροτικές κοινότητες που αποτελούν μέρος της μητροπολιτικής περιοχής. Θα δοθεί έμφαση στη χρήση υπηρεσιών τακτικών δημόσιων συγκοινωνιών, αντί των ιδιωτικών αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με εναλλακτικές λύσεις, όπως οι υπηρεσίες μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT), τα κοινόχρηστα αυτοκίνητα, η χρήση ποδηλάτου για μετάβαση σε «κόμβους μεταφορών» (σταθμούς μετεπιβίβασης), κ.λπ. Μια συγκεκριμένη λύση που πρόκειται να δοκιμαστεί περιλαμβάνει την ανάπτυξη μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας για το «συνεπιβατισμό με αυτοκίνητο» (car-pooling), καθώς και της σχετικής εφαρμογής για κινητό τηλέφωνο. Η λύση αυτή θα προστεθεί στην υφιστάμενη επιλογή των συμβατικών δημοσίων συγκοινωνιών. Ο συνεπιβατισμός με αυτοκίνητο αποτελεί έναν βιώσιμο τρόπο για την οργάνωση των μετακινήσεων, καθώς διασφαλίζει ότι περισσότεροι του ενός επιβάτες χρησιμοποιούν το ίδιο όχημα, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό την χρήση άλλων αυτοκινήτων.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/38ZZ2hH>

Διαβάστε την έκθεση του έργου SMARTA ως προς τις Καλές Πρακτικές στις Αγροτικές περιοχές για μια εις βάθος ανάλυση των πρακτικών της αγροτικής κινητικότητας που συλλέχθηκαν:

<https://bit.ly/3vHwCmh>



ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Το δίκτυο των συμβατικών δημοσίων συγκοινωνιών (σταθερής διαδρομής και σταθερού δρομολογίου) με λεωφορεία και τρένα, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για τις αγροτικές περιοχές. Παρέχει τη ραχοκοκαλιά της προσφερόμενης κινητικότητας, αποτελώντας ένα συγκροτημένο δίκτυο που συνδέει κωμοπόλεις, πόλεις και περιφέρειες.

Ωστόσο, το δίκτυο δεν φτάνει παντού. Πολλά χωριά και αγροτικές περιοχές εξυπηρετούνται μόνο εάν έχουν την τύχη να βρίσκονται πάνω σε διαδρομές από τις οποίες αυτό περνά. Οι μεταφορικές υπηρεσίες που είναι προσανατολισμένες στην εξυπηρέτηση χωριών και αγροτικών περιοχών είναι συνήθως μη επικερδείς. Οι υπηρεσίες έχουν μειωθεί σταδιακά με την πάροδο του χρόνου, τόσο ως απόκριση στη μείωση των δραστηριοτήτων στις αγροτικές περιοχές, όσο και ως μέρος των πρόσφατων μέτρων λιτότητας.

Η ρεαλιστική απάντηση σε αυτήν την κατάσταση είναι η βελτίωση της συνδεσιμότητας των χωριών και των αγροτικών περιοχών με τους κόμβους των δημόσιων συγκοινωνιών. Οι υπηρεσίες ευέλικτης και διαμοιραζόμενης κινητικότητας μπορούν να διαδραματίσουν έναν διπλό ρόλο: πρώτον, για την κάλυψη των τοπικών αναγκών κινητικότητας και δεύτερον για την παροχή της σύνδεσης με τους κόμβους και τις στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών.



ΣΥΝΕΡΓΑΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΑΡΧΙΕΣ GRONINGEN ΚΑΙ DRENTHE, ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οι επαρχίες Γκρόνινγκεν (Groningen) και Ντρέντε (Drenthe) και ο δήμος Γκρόνινγκεν ξεκίνησαν μια συνεργασία προκειμένου να εκπληρώσουν από κοινού το καθήκον της λειτουργίας των δημόσιων (λεωφορειακών) συγκοινωνιών. Ο στόχος της Αρχής Δημόσιων Συγκοινωνιών που αποτελεί το αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας είναι να καταστήσει και να διατηρήσει προσβάσιμες τις αγροτικές και αστικές περιοχές. Επιπλέον, οι δημόσιες συγκοινωνίες πρέπει να είναι και να παραμένουν οικονομικά προσιτές τόσο για τη χρήση τους από τους μετακινούμενους, όσο και για την παροχή τους από τη «διοίκηση».

Η στρατηγική σχεδιασμού που υιοθετήθηκε βασίζεται σε ένα δίκτυο κόμβων. Προς το παρόν, λειτουργούν 55 «κόμβοι» («σταθμοί») μετακινήσεων στις δύο επαρχίες. Αυτό το δίκτυο κόμβων είναι προσβάσιμο από όλους τους χρήστες εντός μίας απόστασης 15 χλμ. Συχνές και αξιόπιστες υπηρεσίες μεταφοράς με λεωφορείο παρέχονται στους κόμβους (σταθμούς).

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3tD6DKR>

«ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ» ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ALBA IULIA, ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Το έργο «Smart Move» παρέχει «ολοκληρωμένες» υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών για την «λειτουργική περιοχή» της Alba Iulia, συμπεριλαμβανομένων επτά παρακείμενων αγροτικών περιοχών. Το έργο στοχεύει στη διασφάλιση καλύτερης σύνδεσης μεταξύ της αγροτικής και της αστικής περιοχής, μέσω μιας υπηρεσίας δημόσιων συγκοινωνιών που συνδυάζεται με μια υπηρεσία «ολοκληρωμένης» πληροφόρησης, ένα σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και ένα συντονισμένο προγραμματισμό δρομολογίων.

Το έργο χρησιμοποίησε μια νέα προσέγγιση για τον σχεδιασμό των μεταφορών, αναπτύσσοντας μία καινοτόμο δομή συνεργασίας, με τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων από τις μεμονωμένες επαρχίες σε έναν σύνδεσμο/ένωση τοπικών αρχών. Ο εξορθολογισμός του σχεδιασμού των διαχωρισμένων, προηγουμένως, αγροτικών και αστικών δικτύων, παράλληλα με τις επενδύσεις σε νέα οχήματα, οδήγησε σε αύξηση των μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά 43%.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3r1F3Fv>



ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ - MULDENTAL IN FAHRT, ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Το «Muldentail in Fahrt» («Το Muldentail 'σε κίνηση'») είναι ένα έργο που αυξάνει δραστικά την προσφορά δημόσιων συγκοινωνιών στην πρώην συνοικία Muldentail, νοτιοανατολικά της Λειψίας, στο γερμανικό κρατίδιο της Σαξονίας (Sachsen). Το δίκτυο των λεωφορείων έχει επανασχεδιαστεί και αναγεννηθεί πλήρως. Το δίκτυο είναι σαφώς ιεραρχημένο, με ορισμένες βασικές «δομικές» γραμμές και άλλες μικρότερες γραμμές λεωφορείων. Οι συχνότητες και οι στάσεις έχουν αυξηθεί: (α) αύξηση της συχνότητας των λεωφορείων για την εξυπηρέτηση κάθε μία ή δύο ώρες, (β) εισαγωγή δρομολογίων νωρίς το πρωί, αργά το απόγευμα και το Σαββατοκύριακο, (γ) 66 νέες στάσεις λεωφορείων. Επίσης, η ανταπόκριση με το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει βελτιστοποιηθεί.

Ο προσεκτικός επανασχεδιασμός είχε ως αποτέλεσμα μια εντυπωσιακή βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών: (α) αύξηση της προσφοράς οχηματοχιλιόμετρων δημοσίων συγκοινωνιών με λεωφορείο κατά 25%, (β) αύξηση των στάσεων λεωφορείων σε 336, (γ) αύξηση του αριθμού των χρηστών δημοσίων συγκοινωνιών κατά 10% σε έξι μήνες, με τον αριθμό των μαθητών και των νέων που χρησιμοποιούν δημόσιες συγκοινωνίες να αυξάνεται κατά 30% μέσα στην ίδια περίοδο.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/2OOk7EQ>

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ - ALPINE BUS, ΕΛΒΕΤΙΑ

Η υπηρεσία «Alpine Bus» στοχεύει στην παροχή δημόσιων συγκοινωνιών όπου δεν υπάρχει δημόσια υπηρεσία, η οποία να επιδοτείται στο πλαίσιο κάποιου εθνικού κανονισμού, βάσει του αριθμού των κατοίκων. Σε ορισμένες αγροτικές περιοχές, υπάρχει μία ζήτηση που είναι χωρικά διασκορπισμένη και χρονικά διακυμαινόμενη, και συγκεκριμένα παραγόμενη μέσα από τις δραστηριότητες του τουρισμού και της αναψυχής. Η υπηρεσία λειτουργεί σε 16 περιοχές: όλες αποτελούν αγροτικές ορεινές περιοχές, όπου η ζήτηση για μετακινήσεις δεν είναι επαρκής για παροχή οικονομικά βιώσιμων συμβατικών συγκοινωνιών. Η υπηρεσία Alpine Bus οργανώνεται ως ένας «σύνδεσμος» (οργανισμός) που περιλαμβάνει δημόσιες αρχές και ιδιωτικές εταιρείες, με ένα κεντρικό/εθνικό διοικητικό συμβούλιο και μια σειρά από περιφερειακές συμπράξεις.

Η υπηρεσία Alpine Bus οργανώνεται ως ένας σύνδεσμος με αναγνωρίσιμο «εμπορικό σήμα» σε εθνικό επίπεδο, ο οποίος δικτυώνει τοπικές περιφερειακές συμπράξεις. Η υπηρεσία μεταφοράς εκτελείται από μία τοπική σύμπραξη, ενώ σε εθνικό επίπεδο ο σύνδεσμος παρέχει τεχνογνωσία και καθοδήγηση. Οι υπηρεσίες μεταφορών χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές και ιδιώτες χορηγούς. Το επίπεδο της δημόσιας συνεισφοράς είναι πολύ μεταβλητό (από 10% έως 70%), και εξαρτάται από την υπηρεσία και τις περιοχές.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/2P6kcn6>

Μια πτυχή που πρέπει να αναφερθεί σε σχέση με αυτόν τον πλούτο των «σχημάτων» και των λύσεων για την κινητικότητα, είναι ότι, αρκετά συχνά, το ρυθμιστικό πλαίσιο δεν αναγνωρίζει αυτόν το ρόλο τους. Απαιτείται περισσότερη ευελιξία για την αναγνώριση των «σχημάτων» διαμοιραζόμενης κινητικότητας. Μάλιστα, όταν ρυθμίζονται οι υπηρεσίες μεταφοράς που κατ'ελάχιστον πρέπει να παρασχεθούν, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, όχι μόνο οι συμβατικές υπηρεσίες των λεωφορείων, αλλά και οι υπηρεσίες ευέλικτης ή διαμοιραζόμενης κινητικότητας.

«ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ» ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΤΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η έλλειψη υπηρεσιών αγροτικής κινητικότητας είναι συχνά το αποτέλεσμα του γεγονότος ότι οι τοπικές αρχές των αγροτικών περιοχών δεν έχουν επαρκείς οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους για να εκκινήσουν ή να διαχειριστούν μια υπηρεσία. Η διαχείριση του χώρου και των πόρων με όρους «οικονομίας κλίμακας» είναι απαραίτητη για να διασφαλισθεί με εφικτό τρόπο η εξυπηρέτηση των αγροτικών περιοχών από τα συστήματα κινητικότητας.

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του έργου SMARTA εντόπισε διάφορους τρόπους για τη διασφάλιση της παραπάνω προϋπόθεσης σε ότι αφορά την κινητικότητα:

- ✓ Σχεδιασμός και χρηματοδότηση της κινητικότητας σε περιφερειακό επίπεδο και διασφάλιση ενός ελάχιστου επιπέδου προσβασιμότητας σε ολόκληρη την περιοχή.
- ✓ Συνεργασία μεταξύ ενός κύριου αστικού κέντρου και των γύρω αγροτικών κοινοτήτων για τη διασφάλιση των υπηρεσιών κινητικότητας σε μία «λειτουργική περιοχή».
- ✓ Οριζόντια διακοινοτική συνεργασία για την εξασφάλιση υπηρεσιών κινητικότητας σε όλες τις εμπλεκόμενες περιοχές.



Σχεδιασμός και χρηματοδότηση της κινητικότητας σε περιφερειακό επίπεδο και διασφάλιση ενός ελάχιστου επιπέδου προσβασιμότητας σε ολόκληρη την περιοχή

Πρόκειται για μία διαδικασία «από πάνω προς τα κάτω». Για παράδειγμα, ως αποτέλεσμα της Απόφασης για την «Στοιχειώδη Προσβασιμότητα» που εγκρίθηκε πρόσφατα από τη φλαμανδική κυβέρνηση, η Φλάνδρα χωρίζεται σε δεκαπέντε «περιφέρειες μετακινήσεων». Ένα από τα βασικά σημεία αυτής της μεταρρύθμισης είναι να δώσει στις τοπικές αρχές κάποιον ρόλο για την οργάνωση των δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή τους. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, σε κάθε περιφέρεια μετακινήσεων, δημιουργήθηκε ένα «Περιφερειακό Συμβούλιο Μεταφορών» για τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των δομών της δημόσιας διοίκησης. Στο συμβούλιο συμμετέχουν όλες οι τοπικές αρχές, μαζί με εκπροσώπους των διαφόρων «εμπλεκόμενων μερών» στην κινητικότητα. Τα συμβούλια είναι υπεύθυνα για την οργάνωση του συστήματος των δημόσιων συγκοινωνιών, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης ενός περιφερειακού σχεδίου για την κινητικότητα, και του καθορισμού περιφερειακών προγραμμάτων και έργων κινητικότητας εντός των ορίων αυτού του σχεδίου. Έτσι διασφαλίζεται η πλήρης εδαφική κάλυψη της Φλάνδρας, προσφέροντας ένα στοιχειώδες, βασικό επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους κατοίκους της.

Συνεργασία μεταξύ ενός κύριου αστικού κέντρου και των γύρω αγροτικών κοινοτήτων για τη διασφάλιση των υπηρεσιών κινητικότητας σε μια «λειτουργική περιοχή»

Σε πολλές άλλες περιπτώσεις, οι δημόσιες συγκοινωνίες προσφέρονται με έναν «ολοκληρωμένο» τρόπο για την «λειτουργική περιοχή» (functional area), δηλαδή το κύριο αστικό κέντρο, συμπεριλαμβανομένων πολλών αγροτικών κοινοτήτων. Αυτό το είδος της «κάθετης» συνεργασίας επιτρέπει τη μεταφορά πόρων από το κύριο αστικό κέντρο προς τη διακοινοτική συνεργασία, καθώς όλα τα μέρη επωφελούνται από τα μοτίβα των καθημερινώς μετακινούμενων (εργαζομένων, σπουδαστών, κα.), και τις λοιπές οικονομικές συναλλαγές μεταξύ των περιοχών. Για παράδειγμα, μέσω του έργου «Smart Move», το δίκτυο των δημοσίων συγκοινωνιών στην Alba Iulia της Ρουμανίας εξυπηρετεί επίσης επτά γειτονικές αγροτικές κοινότητες.

Οριζόντια διακοινοτική συνεργασία για την εξασφάλιση υπηρεσιών κινητικότητας σε όλες τις εμπλεκόμενες περιοχές

Σε άλλες περιπτώσεις, η διακοινοτική συνεργασία είναι μια «οριζόντια» διαδικασία, «από κάτω προς τα πάνω», στο πλαίσιο της οποίας ομάδες τοπικών αρχών συγκεντρώνουν μαζί τους πόρους τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν ένα κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών μεταφοράς. Η Αρχή Δημόσιων Μεταφορών του Γκρόνινγκεν και του Ντρέντε είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας μεταξύ των επαρχιών του Γκρόνινγκεν και του Ντρέντε και του δήμου του Γκρόνινγκεν, με στόχο τη διατήρηση της πρόσβασης στις αγροτικές και αστικές περιοχές. Η περιφερειακή ενότητα Medio Tejo στην Πορτογαλία περιλαμβάνει πέντε πόλεις μεσαίου μεγέθους (πληθυσμός: 20.000 έως 45.000) και πέντε μικρές πόλεις (πληθυσμός κάτω των 15.000), οι οποίες συνεργάζονται για τη λειτουργία μιας υπηρεσίας μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT).

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Η συμμετοχή της «κοινότητας» διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε πολλά από τα συστήματα αγροτικής κινητικότητας που το έργο SMARTA αναγνώρισε ως καλές πρακτικές. Σε αρκετές χώρες, οι τοπικές κοινότητες έχουν αναλάβει την πρωτοβουλία για την επίλυση των προβλημάτων μετακίνησης στις αγροτικές περιοχές, οργανώνοντας λύσεις μίας μορφής «διαμοιραζόμενης κινητικότητας». Σε αυτές τις συνθήκες, το κοινωνικό πλαίσιο παίζει καθοριστικό ρόλο.

Πράγματι, οι λύσεις κινητικότητας που οργανώνονται σε τοπικό επίπεδο εξαρτώνται, στις περισσότερες περιπτώσεις, από την «ψυχή» της κοινότητας και από το επίπεδο εμπλοκής των κατοίκων σε τοπικό επίπεδο. Η λειτουργία μίας υπηρεσίας λεωφορείων που βασίζεται σε εθελοντές ή μιας υπηρεσίας συνεπιβατισμού, δεν αποτελεί τόσο ένα ζήτημα τεχνικής φύσεως, όσο αντιθέτως μία πολιτιστική και κοινωνική πρόκληση, π.χ. ως προς το να πειστούν οι κάτοικοι να γίνουν χρήστες της υπηρεσίας. Ωστόσο, πρέπει να γίνουν ακόμη πολλά για τη διάδοση και την αναγνώριση αυτών των λύσεων σε εθνικό επίπεδο. Οι τοπικοί φορείς θα πρέπει πάντοτε να σχηματίζουν κάποιο είδος εταιρικής σχέσης, σύμπραξης, εντός της οποίας θα μπορούν να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να διατηρήσουν ένα σύστημα κινητικότητας.

Με βάση την κλίμακα της υιοθέτησης αυτού του τύπου της λύσης, ίσως το καλύτερο παράδειγμα εδώ, είναι τα «Λεωφορεία Πολιτών» (Bürgerbuses) στη Γερμανία. Επίσης, η οργανωμένη υπηρεσία «ωτοστόπ», Rezo Pouse, στη Γαλλία μπορεί να εισαχθεί σε μια συγκεκριμένη περιοχή εφόσον υπάρχει ένα αίτημα από μία τοπική κοινότητα. Το Sorotniki (Σλοβενία) και το Local Link Donegal (Ιρλανδία) αποτελούν παραδείγματα υπηρεσιών που βασίζονται στην κοινότητα και απευθύνονται σε συγκεκριμένες ομάδες.



ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΟΥΣ ΜΕΣΩ ΔΙΑΓΕΝΕΑΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ - SOPOTNIKI, ΣΛΟΒΕΝΙΑ

Η Μη Κυβερνητική Οργάνωση (ΜΚΟ), «Sopotniki», προσφέρει σε ηλικιωμένους δωρεάν μεταφορά με αυτοκίνητο σε αγροτικές περιοχές. Η υπηρεσία παρέχεται από εθελοντές και είναι χωρίς χρέωση για ηλικιωμένους σε μεμονωμένες περιοχές, οι οποίοι επικοινωνούν με την υπηρεσία για να αναφέρουν εκ των προτέρων τις ανάγκες τους για μετακινήσεις. Αυτή η πρακτική αλληλεγγύης μεταξύ των γενεών είναι μια καινοτόμος προσέγγιση για την κινητικότητα των ηλικιωμένων σε αγροτικές περιοχές της Σλοβενίας, όπου λείπουν οι επιλογές των δημοσίων συγκοινωνιών. Η υπηρεσία παρέχει μια πολύτιμη και αποτελεσματική λύση για την άρση της απομόνωσης και την κινητικότητα των ηλικιωμένων σε αραιοκατοικημένα χωριά.

Οι οργανωτικές πτυχές αντιπροσωπεύουν τον καινοτόμο χαρακτήρα αυτής της καλής πρακτικής, όπου υπάρχει μια ιδιωτική ΜΚΟ, η οποία συγχρηματοδοτείται από δημόσιους (δημοτικούς) πόρους, προσφέροντας μια σημαντική κοινωνική υπηρεσία για την ευάλωτη ομάδα ηλικιωμένων ατόμων σε αγροτικές περιοχές.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/310BcOu>

Αν και υπάρχουν πολλές επιλογές διαμοιραζόμενης κινητικότητας που είναι διαθέσιμες στην αγορά, αυτές δεν είναι καθιερωμένες ή ευρέως διαδεδομένες στις αγροτικές περιοχές της Ευρώπης. Επιπλέον, ούτε ενσωματώνονται με τις δημόσιες συγκοινωνίες, ούτε οργανώνονται με αποτελεσματικό τρόπο και με κατάλληλα οικονομικά μέσα. Αυτή η κατάσταση είναι τόσο διαδεδομένη σε όλη την Ευρώπη (καθώς και αλλού), γεγονός που υποδεικνύει ότι αποτελεί σαφώς ένα διαρθρωτικό ζήτημα.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΙΚΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΕΛΙΚΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - LOCAL LINK DONEGAL, ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Η υπηρεσία «Local Link Donegal» παρέχει (α) έναν συνδυασμό υπηρεσιών μεταφοράς σταθερής διαδρομής και υπηρεσιών μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT) για γενική χρήση, καθώς και (β) κοινοτικές υπηρεσίες μεταφοράς για την υγεία, με σκοπό (β1) την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις ημερήσιας φροντίδας, (β2) τις μη επείγουσες και μη έκτακτης ανάγκης μεταφορές για πρόσβαση σε υπηρεσίες αιμοκάθαρσης, (β3) την εξυπηρέτηση ασθενών που έλαβαν εξιτήριο, και (β4) τη μεταφορά με ασθενοφόρο σε μεγάλο νοσοκομείο. Η κοινοπραξία λειτουργεί υπό την Ιρλανδική «Εθνική Αρχή Μεταφορών» (National Transport Authority, NTA) και τον «Εκτελεστικό Οργανισμό Υγείας» της Ιρλανδίας (Health Service Executive, HSE), επιτυγχάνοντας την παροχή υπηρεσιών πολλαπλών χρήσεων, καθώς και μεγαλύτερο βαθμό αξιοποίησης των οχημάτων και του προσωπικού.

Το «Local Link Donegal» είναι μια μη κερδοσκοπική εταιρεία ειδικού σκοπού. Ιδρύθηκε αρχικά για την εξυπηρέτηση της νοτιοδυτικής περιοχής του Donegal. Η εταιρεία διαθέτει ένα συμβούλιο διοίκησης, με μέλη του εθελοντές που προέρχονται μέσα από την κοινότητα. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου επιλέγονται κατά κύριο λόγο μέσα από διάφορες εθελοντικές οργανώσεις εντός της κοινότητας, από άτομα που δραστηριοποιούνται στο «Δίκτυο Δημόσιας Συμμετοχής» (Public Participation Network, PPN), κ.λπ. Καθώς η περιοχή εξυπηρέτησης επεκτάθηκε με την πάροδο του χρόνου για να καλύψει ολόκληρη την κομητεία, η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου προσαρμόστηκε για να εξασφαλισθεί με δίκαιο τρόπο, μία ισορροπημένη εκπροσώπηση από το σύνολο της περιοχής.

Λεπτομερείς πληροφορίες βρίσκονται εδώ: <https://bit.ly/3vHWM8A>

An aerial photograph of a multi-lane highway with a green text overlay. The highway has several lanes in each direction, separated by a central divider. The surrounding landscape is a mix of dry, sandy ground with sparse green shrubs on the left and dense green trees and vegetation on the right. A few vehicles are visible on the road. The text is in Greek and discusses the challenges of rural mobility and the role of SMARTA in addressing them.

Υπάρχουν διαθέσιμες λύσεις, αλλά τα κράτη-μέλη δεν τις χρησιμοποιούν, παρά το γεγονός ότι έχουν τη νομική, θεσμική, τεχνική και οικονομική ικανότητα να το πράξουν. Το έργο SMARTA κατέδειξε ότι σε όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη απουσιάζει μία ξεκάθαρη πολιτική για την αγροτική κινητικότητα. Μία πολιτική τέτοια που να συνδυάζει ένα κατάλληλο όραμα μαζί με (α) την υποχρέωση σχετικά με την παροχή υπηρεσιών κινητικότητας, (β) κάποιους συγκεκριμένους μετρήσιμους στόχους ή αντικειμενικούς σκοπούς, καθώς και (γ) την ανάθεση της ευθύνης ή τον καθορισμό του ρόλου που μπορούν να παίξουν οι τοπικοί φορείς. Από τη μία, λοιπόν, πλευρά, οι αρμόδιες δημόσιες αρχές, όπως οι αρχές μεταφορών και οι Περιφέρειες, δεν υποχρεώθηκαν να αναπτύξουν την αγροτική κινητικότητα στις περιοχές ευθύνης τους, και έχουν καταβάλει, γενικά, πολύ περιορισμένες προσπάθειες για το σκοπό αυτό (με ορισμένες μόνο καλές εξαιρέσεις). Από την άλλη πλευρά, δεν υπάρχει ένα σαφές πλαίσιο, σύμφωνα με το οποίο οι τοπικοί φορείς μπορούν από μόνοι τους να οργανώσουν ολοκληρωμένα ένα σύστημα κινητικότητας, το οποίο μπορεί να ικανοποιεί το σύνολο των αναγκών των κοινοτήτων τους, είτε σε μια ιδιωτικο-οικονομική/εμπορική βάση, είτε στη βάση μίας κοινωνικής πολιτικής.

03

«Οι οργανωτικές ρυθμίσεις για τη διαμοιραζόμενη αγροτική κινητικότητα πρέπει να ενισχυθούν». Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Στρατηγική Βιώσιμης και Ευφυούς Κινητικότητας (2020)

ΟΙ ΑΓΡ-
ΟΤΙΚΕΣ
ΜΕΤΑΚΙ-
ΝΗΣΕΙΣ
ΕΧΟΥΝ
ΣΗΜΑΣΙΑ

Όταν η κινητικότητα για ένα άτομο ή σε μια περιοχή είναι ανεπαρκής, οι επιπτώσεις στο άτομο, τα νοικοκυριά, τις κοινότητες, τις επιχειρήσεις και την αγροτική ανάπτυξη είναι σημαντικές. Η κινητικότητα αποτελεί ένα μείζον «οριζόντιο»/ διαθεματικό ζήτημα, το οποίο συνδέεται με διάφορες πτυχές της καθημερινής μας ζωής. Με ένα καλό επίπεδο κινητικότητας, ένα άτομο μπορεί να έχει πρόσβαση στην εργασία, την εκπαίδευση, την υγεία και τις κοινωνικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες αναψυχής και την κοινωνική ζωή. Όταν οι άνθρωποι δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση σε ό,τι χρειάζονται ή για ό,τι επιθυμούν να κάνουν, ή όταν δε μπορούν να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες που τους παρουσιάζονται λόγω εμποδίων στη μετακίνησή τους, η ζωή τους περιορίζεται σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό.

Η δυνατότητα για προσβάσιμες και οικονομικά προσιτές μετακινήσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του κάθε ατόμου, αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ως μια βασική προτεραιότητα. Επίσης, αναγνωρίζεται ότι η ανεπάρκεια δυνατοτήτων μετακίνησης θέτει εμπόδια σε μία αγροτική περιοχή, έχοντας αντίκτυπο κυρίως στους λιγότερο ευνοημένους κατοίκους της ή οδηγώντας τα άτομα και τις οικογένειες στην εγκατάλειψή της. Η διαθεσιμότητα, λοιπόν, υπηρεσιών και μέσων μεταφοράς αποτελεί ένα βασικό ζήτημα.

Οι αγροτικές περιοχές της Ευρώπης καλύπτουν περισσότερο από το 80% της ευρωπαϊκής επικράτειας και κατοικούνται από περίπου 137 εκατομμύρια ανθρώπους. Κάτι περισσότερο από το ένα τέταρτο του πληθυσμού της Ε.Ε.-28 ζει σε αγροτικές περιοχές. Αυτές περιλαμβάνουν μία σειρά από εξαιρετικά ποικιλόμορφα περιβάλλοντα, όπως ενδοχώρες μητροπολιτικών περιοχών, συστάδες μικρών κωμοπόλεων και χωριών, αραιοκατοικημένους χώρους υπαίθρου.

Κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, οι εθνικές κυβερνήσεις και οι τοπικές αυτοδιοικήσεις έχουν αναπτύξει ολοκληρωμένες πολιτικές και προγράμματα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Επιπλέον, έχουν επενδύσει σε μεγάλο βαθμό σε υποδομές και τεχνολογίες για την κινητικότητα, και τώρα παρέχουν σημαντική οικονομική υποστήριξη για την λειτουργία της σε καθημερινή βάση. Στις αστικές περιοχές της Ευρώπης, οι περισσότεροι άνθρωποι έχουν εναλλακτικές επιλογές για το πώς θα μετακινηθούν. Αντιθέτως, σε ό,τι αφορά την αγροτική κινητικότητα, δεν υπήρξαν ανάλογες πολιτικές ή προγράμματα και δεν παρασχέθησαν συναφείς υπηρεσίες μεταφορών. Επίσης, οι επενδύσεις σε υποδομές ήταν περιορισμένες (με εξαίρεση τις υπεραστικές οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές), ενώ η οικονομική υποστήριξη σε τοπικό επίπεδο ήταν ελάχιστη.

Πολλά άτομα εκ των 137 εκατομμυρίων κατοίκων των αγροτικών περιοχών δεν διαθέτουν λύσεις για τις μετακινήσεις τους, όπως είναι οι δημόσιες συγκοινωνίες και η διαμοιραζόμενη κινητικότητα. Οι επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 σε ολόκληρο το σύστημα μεταφορών έχουν επιδεινώσει περαιτέρω την κατάσταση, μειώνοντας τις υπάρχουσες υπηρεσίες μεταφοράς



ή τη μέγιστη επιτρεπόμενη πλήρωση των οχημάτων, και αυξάνοντας έτσι την εξάρτηση από το αυτοκίνητο ακόμη περισσότερο. Διάφορες μορφές παραδοσιακής και καινοτόμου διαμοιραζόμενης κινητικότητας, όπως ο συνεπιβατισμός με αυτοκίνητο, η εξυπηρέτηση μίας μετακίνησης με κάποιο άλλο πρόσωπο/εθελοντή, και το ηλεκτρονικό ωτοστόπ, έχουν περιοριστεί ή σταματήσει τελείως, λόγω της απαιτούμενης τήρησης μέτρων κοινωνικής αποστασιοποίησης, μειώνοντας περαιτέρω τις επιλογές κινητικότητας για όσους δεν διαθέτουν αυτοκίνητο.

Σε ολόκληρη την Ε.Ε., υπάρχουν διαρθρωτικές αδυναμίες στα «πλάισια» (δηλαδή, σε ό,τι αφορά τις θεσμικές και οργανωτικές ρυθμίσεις, τις υφιστάμενες πολιτικές και προτεραιότητες, τα ζητήματα της χρηματοδότησης) εντός των οποίων καλείται να αναπτυχθεί η διαμοιραζόμενη αγροτική κινητικότητα. Η θεμελιώδης πρόκληση βρίσκεται στο επίπεδο πολιτικής, η οποία επί του παρόντος δίνει περιορισμένη προσοχή στην αγροτική κινητικότητα και αναλαμβάνει λίγες δεσμεύσεις για αυτήν.

ΓΙΑΤΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ Η Ε.Ε. ΝΑ ΔΡΑΣΕΙ ΓΙΑ ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΠΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ;

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



ΠΗΓΗ: ΕΡΓΟ SMARTA

Συγκεντρωτισμός, περιορισμένες τοπικές υπηρεσίες, θέσεις εργασίας, εμπορικά καταστήματα και δραστηριότητες
Μειωμένη οικονομική υποστήριξη για την αγροτική κινητικότητα
Κοινωνικο-δημογραφικά ζητήματα – παραμονή των νέων και των ηλικιωμένων, φυγή των ατόμων μέσης ηλικίας

Ανάγκη για περισσότερες μετακινήσεις, για περισσότερους σκοπούς
Το αυτοκίνητο είναι συχνά η μόνη επιλογή, καθώς δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις
Πολλοί δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο, λόγω ηλικίας, φυσικής αδυναμίας ή αναπηρίας, δυσπρόσιτου κόστους

Δύσκολη η καθημερινή διαβίωση χωρίς αυτοκίνητο
Αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος σε αγροτικές περιοχές, συγκέντρωση φόρτου σε αστικές περιοχές
Κατανάλωση Ενέργειας και Εκπομπές Ρύπων

Σχήμα 3: Η ανάγκη μίας παρέμβασης από την Ε.Ε.



ΓΙΑΤΙ Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΡΑΣΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;

Ως αναπόφευκτη συνέπεια της έλλειψης κάποιας κατευθυντήριας πολιτικής ή δομημένων προγραμμάτων για τη διασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας, οι αγροτικές μετακινήσεις «διευθετούνται» από τα ίδια τα άτομα, τα οποία βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά σε προσωπικά μέσα μεταφοράς. Οι άνθρωποι που ζουν σε αγροτικές περιοχές είναι πιο πιθανό να υποστηρίξουν ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου: 46%, σε σύγκριση με το 25% των ανθρώπων που ζουν σε μεγάλες πόλεις.⁴ Η Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Ευφυή Κινητικότητα που ανακοινώθηκε πρόσφατα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «οι αγροτικές και περιαστικές κοινότητες διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο [για «συγκοινωνιακή φτώχεια»] επειδή δεν έχουν πρόσβαση σε εναλλακτικές λύσεις στη χρήση αυτοκινήτου».⁵ Πράγματι, η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία θεωρείται ως μία στρατηγική ανάπτυξης για την Ευρώπη που θέτει ως έναν από τους βασικούς στόχους της «κανένα άτομο και καμία περιοχή να μη μείνει στο περιθώριο».

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ:

Σήμερα, η αγροτική κινητικότητα χαρακτηρίζεται από πλήρη σχεδόν εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.



ΓΙΑΤΙ Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΡΑΣΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;

Η αγροτική κινητικότητα πρέπει να εξεταστεί μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο της ανάπτυξης και των πρωτοβουλιών των ίδιων των αγροτικών περιοχών, καθώς και στο πλαίσιο των τοπικών και παγκόσμιων στόχων. Η κινητικότητα δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά αντίθετα συμβάλλει στην ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών και των περιφερειών, στην ενίσχυση της «ζωής», των κοινοτήτων και των επιχειρήσεων στις αγροτικές περιοχές, και στην επίτευξη τοπικών και παγκόσμιων στόχων, συμπεριλαμβανομένης της απαλλαγής από τον άνθρακα και της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής.

Οι αγροτικές περιοχές αποτελούν ενεργές οικονομίες, με μεγάλη ποικιλία γεωργικών, βιομηχανικών, εξορυκτικών και ψυχαγωγικών επιχειρήσεων, οι οποίες συνδέονται με τους φυσικούς τους πόρους και τις επιχειρηματικές παραδόσεις τους. Έτσι, η αγροτική κινητικότητα μπορεί να θεωρηθεί ως ένας παράγοντας διευκόλυνσης («ενεργοποιητής») ή ως ένας «πολλαπλασιαστής» που μπορεί να επιτρέψει μία έκβαση ή να βελτιώσει ένα αποτέλεσμα, και να ενισχύσει την αξία σε άλλες επενδύσεις. Σε πολλές περιπτώσεις, μία υπηρεσία κινητικότητας αποτελεί το δομικό στοιχείο προστιθέμενης αξίας άλλων οικονομικών, κοινωνικών, τουριστικών ή περιβαλλοντικών έργων και πολιτικών.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ:

Η αγροτική κινητικότητα μπορεί να θεωρηθεί ως ένας παράγοντας διευκόλυνσης ή ως ένας «πολλαπλασιαστής» που μπορεί να επιτρέψει μία έκβαση ή να βελτιώσει ένα αποτέλεσμα, και να ενισχύσει την αξία σε άλλες επενδύσεις.

⁴ Ειδικό Ευρωβαρόμετρο 495, διαθέσιμο στο διαδίκτυο: <https://bit.ly/3s3bMf1>

⁵ Σχέδιο Εγγράφου των Υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει τη Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Ευφυή Κινητικότητα, 2020, σ. 207, διαθέσιμο στο διαδίκτυο: <https://bit.ly/3tBFo3h>



Σχήμα 4: Ρόλοι σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης για τη χάραξη πολιτικών για την αγροτική κινητικότητα



ΠΩΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΡΑΣΕΙ Η ΕΥΡΩΠΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;

Οι αγροτικές περιοχές απαιτούν πλαίσια πολιτικής που βελτιώνουν την κινητικότητα στις περιφέρειες της ΕΕ. Υπάρχει ανάγκη δράσης στο επίπεδο της χάραξης μίας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού πλαισίου, το οποίο να περιλαμβάνει ένα κοινό μελλοντικό όραμα για την αγροτική κινητικότητα και, ταυτόχρονα, να λαμβάνει υπόψη του τη σημασία των ιδιαιτεροτήτων των αγροτικών περιοχών και των πληθυσμών τους.

Θα πρέπει να υλοποιηθούν συγκεκριμένες δράσεις ώστε να κατανοηθούν οι ανάγκες σε ότι αφορά τις αγροτικές μετακινήσεις και να υπάρξει σωστή ανταπόκριση σε αυτές. Είναι εύλογο ότι οι λύσεις για την κινητικότητα που εφαρμόζονται στις αστικές περιοχές, δεν είναι πάντοτε κατάλληλες για να υιοθετηθούν σε ένα αγροτικό περιβάλλον, για πολλούς και προφανείς λόγους. Συνεπώς, δεν πρέπει να εξαντλείται το ενδιαφέρον στις αναγκαίες συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά θα πρέπει, επίσης, να δίνεται έμφαση και στις συμπληρωματικές λύσεις της διαμοιραζόμενης κινητικότητας.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ:

Απαιτούνται συγκεκριμένες δράσεις για την κατανόηση των αναγκών της αγροτικής κινητικότητας και την ανταπόκριση σε αυτές, αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι οι λύσεις μεταφορών που εφαρμόζονται στις αστικές περιοχές, δεν ταιριάζουν πάντοτε σε ένα αγροτικό περιβάλλον.



ΠΩΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΡΑΣΕΙ Η ΕΥΡΩΠΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ;

Οι πολιτικές μεταφορών πρέπει να επικεντρώνονται στην επίτευξη αποτελεσμάτων σχετικά με την κινητικότητα, και όχι να προδιαγράφουν τις λύσεις που θα χρησιμοποιηθούν. Οι λύσεις για τις μεταφορές θα πρέπει να αναπτυχθούν σε μία λογική «πακέτων κινητικότητας», τα οποία περιλαμβάνουν τόσο τα παραδοσιακά μέσα (δηλαδή τις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες), όσο και τις αναδυόμενες και καινοτόμες λύσεις της διαμοιραζόμενης κινητικότητας (οργανωμένο ωτοστόπ, «σχήματα» συνεπιβατισμού σε αυτοκίνητο, υπηρεσίες διαμοιρασμού διαδρομής, κ.λπ.). Οι λύσεις αυτές θα πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ τους, με έναν ολοκληρωμένο τρόπο (integration), αξιοποιώντας τόσο την ψηφιακή, όσο και την οργανωτική καινοτομία. Αυτό θα συμβάλει στην ανάπτυξη λύσεων «ευφυούς» κινητικότητας, οι οποίες θα ταιριάζουν στα ποικιλόμορφα αγροτικά περιβάλλοντα σε ολόκληρη την ΕΕ.

ΒΑΣΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ:

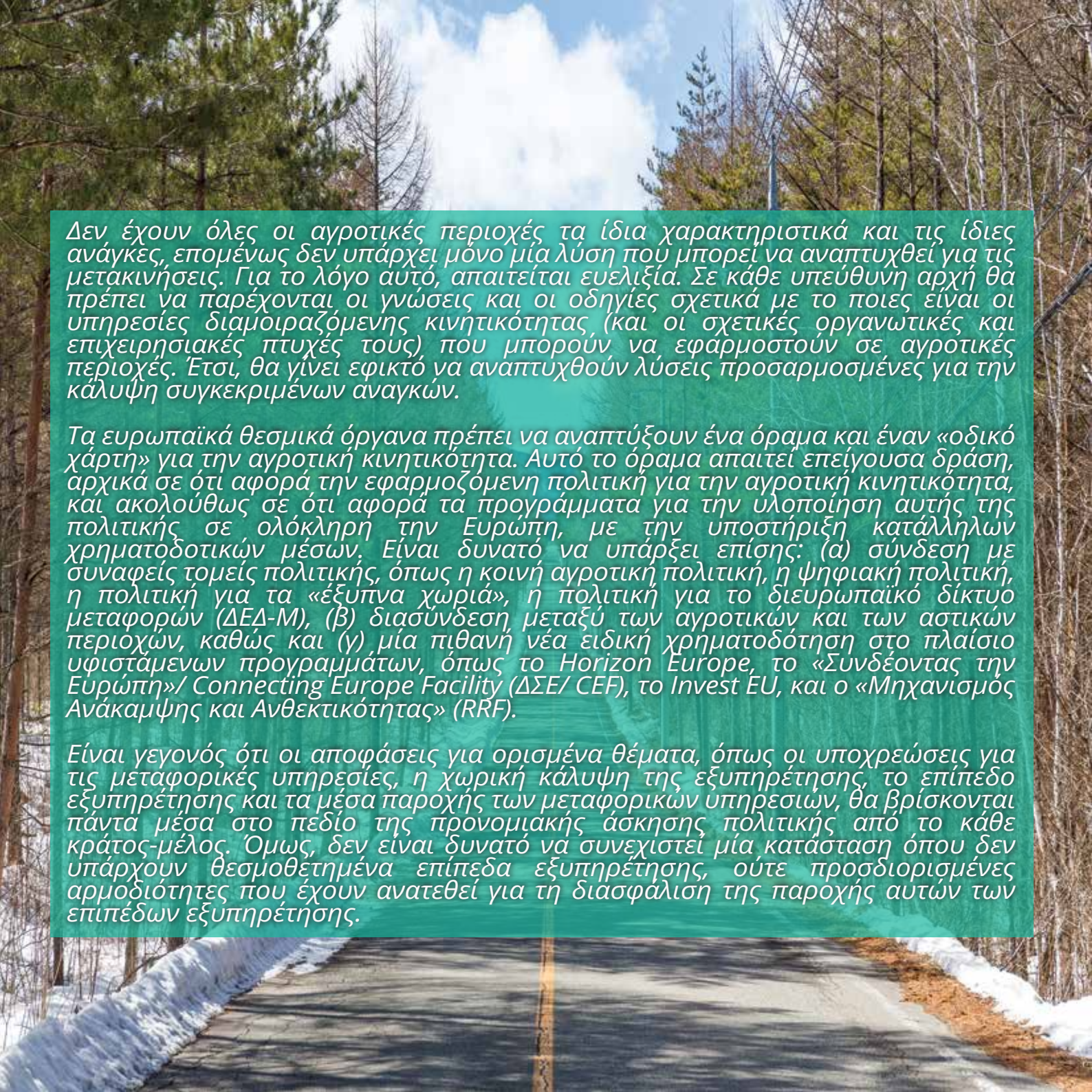
Οι πολιτικές μεταφορών πρέπει να επικεντρώνονται στην επίτευξη αποτελεσμάτων σχετικά με την κινητικότητα, και όχι να προδιαγράφουν τις λύσεις που θα χρησιμοποιηθούν.



Το έργο SMARTA προτείνει τρία δυνητικά «μονοπάτια» για την επίτευξη της πολιτικής φιλοδοξίας του. Κάθε «μονοπάτι» ξεκινά με το κοινό βήμα του «Πολιτικού Διαλόγου», που θα πρέπει να δρομολογηθεί για το 2021 και να ολοκληρωθεί στο τέλος του 2022. Διαβάστε την έκθεση (φυλλάδιο) του έργου SMARTA σχετικά με τις «Συστάσεις Πολιτικής για τη Βιώσιμη Διαμοιραζόμενη Κινητικότητα στις Αγροτικές Περιοχές» για να αποκτήσετε μια πιο λεπτομερή εικόνα ως προς τα προτεινόμενα «μονοπάτια» πολιτικής:

<https://bit.ly/3IA4Fs2>





Δεν έχουν όλες οι αγροτικές περιοχές τα ίδια χαρακτηριστικά και τις ίδιες ανάγκες, επομένως δεν υπάρχει μόνο μία λύση που μπορεί να αναπτυχθεί για τις μετακινήσεις. Για το λόγο αυτό, απαιτείται ευελιξία. Σε κάθε υπεύθυνη αρχή θα πρέπει να παρέχονται οι γνώσεις και οι οδηγίες σχετικά με το ποιες είναι οι υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας (και οι σχετικές οργανωτικές και επιχειρησιακές πτυχές τους) που μπορούν να εφαρμοστούν σε αγροτικές περιοχές. Έτσι, θα γίνει εφικτό να αναπτυχθούν λύσεις προσαρμοσμένες για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών.

Τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα πρέπει να αναπτύξουν ένα όραμα και έναν «οδικό χάρτη» για την αγροτική κινητικότητα. Αυτό το όραμα απαιτεί επείγουσα δράση, αρχικά σε ότι αφορά την εφαρμοζόμενη πολιτική για την αγροτική κινητικότητα, και ακολούθως σε ότι αφορά τα προγράμματα για την υλοποίηση αυτής της πολιτικής σε ολόκληρη την Ευρώπη, με την υποστήριξη κατάλληλων χρηματοδοτικών μέσων. Είναι δυνατό να υπάρξει επίσης: (α) σύνδεση με συναφείς τομείς πολιτικής, όπως η κοινή αγροτική πολιτική, η ψηφιακή πολιτική, η πολιτική για τα «έξυπνα χωριά», η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), (β) διασύνδεση μεταξύ των αγροτικών και των αστικών περιοχών, καθώς και (γ) μία πιθανή νέα ειδική χρηματοδότηση στο πλαίσιο υφιστάμενων προγραμμάτων, όπως το Horizon Europe, το «Συνδέοντας την Ευρώπη»/ Connecting Europe Facility (ΔΣΕ/ CEF), το Invest EU, και ο «Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας» (RRF).

Είναι γεγονός ότι οι αποφάσεις για ορισμένα θέματα, όπως οι υποχρεώσεις για τις μεταφορικές υπηρεσίες, η χωρική κάλυψη της εξυπηρέτησης, το επίπεδο εξυπηρέτησης και τα μέσα παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών, θα βρίσκονται πάντα μέσα στο πεδίο της προνομιακής άσκησης πολιτικής από το κάθε κράτος-μέλος. Όμως, δεν είναι δυνατό να συνεχιστεί μία κατάσταση όπου δεν υπάρχουν θεσμοθετημένα επίπεδα εξυπηρέτησης, ούτε προσδιορισμένες αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί για τη διασφάλιση της παροχής αυτών των επιπέδων εξυπηρέτησης.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟ SMARTA;

Το έργο SMARTA ήταν ένα ευρωπαϊκό έργο, εστιασμένο στην αγροτική κινητικότητα, το οποίο υλοποιήθηκε μεταξύ του 2018 και του 2020. Είχε τον αγγλικό τίτλο «Sustainable Shared Mobility Interconnected with Public Transport in European Rural Areas (Developing the Concept of “SMARt Rural Transport Areas”)» [στα ελληνικά: «Βιώσιμη Διαμοιραζόμενη Κινητικότητα Διασυνδεδεμένη με Δημόσιες Συγκοινωνίες σε Ευρωπαϊκές Αγροτικές Περιοχές (Αναπτύσσοντας την Έννοια των «Ευφυών Μεταφορών σε Αγροτικές Περιοχές»)»]. Το έργο SMARTA χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και υλοποιήθηκε υπό την επίβλεψη της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών (DG-MOVE), με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Οι εκθέσεις και τα παραδοτέα του έργου SMARTA, τα βίντεο των συνεδρίων ή διαδικτυακών σεμιναρίων, το ενημερωτικό υλικό διάχυσης και επικοινωνίας, καθώς και άλλες πηγές του έργου δημοσιεύονται στον ιστότοπο του έργου: www.ruralsharedmobility.eu

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Για περισσότερες πληροφορίες, μη διστάσετε να επικοινωνήσετε με το συντονιστή εταίρο του έργου, τη MemEx:

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Ή εναλλακτικά με τον υπεύθυνο εταίρο για θέματα επικοινωνίας, την European Integrated Projects (EIP):

Lucia Cristea - lucia.cristea@eipproject.eu

© **Δικαιώματα για τις φωτογραφίες που χρησιμοποιήθηκαν:**

Όλες οι εικόνες γενικού περιεχομένου που χρησιμοποιούνται σε αυτό το φυλλάδιο (έκθεση) έχουν επιλεγεί μέσα από τις ιστοσελίδες [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), [envato.com](https://www.envato.com) και [canva.com](https://www.canva.com). Οι εικόνες με ειδικό περιεχόμενο, οι οποίες αναφέρονται στις καλές πρακτικές ή τις περιοχές όπου υπήρξε δοκιμαστική/πilotική λειτουργία μίας υπηρεσίας, συνέλεχθησαν από τους εταίρους του έργου στο πλαίσιο της έρευνάς μας.



SMARTA
smart rural transport areas