



# Οδηγός για επιλογές χρηματοδότησης και εργαλεία χρηματοοικονομικής υποστήριξης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο

Σύμβαση: MOVE/2022/OP/0008

Συγγραφείς  
Andrea Lorenzini, Brendan Finn  
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna  
MemEx Srl  
Νοέμβριος - 2024



## **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (MOVE)  
Διεύθυνση Β - Επενδύσεις, Καινοτόμες & Βιώσιμες Μεταφορές  
Μονάδα Β3 - Καινοτομία & Έρευνα

*Επικοινωνία:* Isabelle VANDOORNE

*Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο:* MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
B-1049 Βρυξέλλες*

# **Οδηγός για επιλογές χρηματοδότησης και εργαλεία χρηματοοικονομικής υποστήριξης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο**

Σύμβαση: MOVE/2022/OP/0008

Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών  
Επενδύσεις, Καινοτόμες & Βιώσιμες Μεταφορές

***Η Europe Direct είναι μια υπηρεσία που σας βοηθά να βρείτε απαντήσεις στις ερωτήσεις σας σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση.***

**Αριθμός δωρεάν επικοινωνίας(\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*). Οι πληροφορίες που παρέχονται είναι δωρεάν, όπως και οι περισσότερες κλήσεις (ωστόσο ορισμένοι πάροχοι, τηλεφωνικοί θάλαμοι ή ξενοδοχεία μπορεί να σας χρεώσουν).

#### **ΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΕΙΩΣΗ**

Το παρόν έγγραφο έχει καταρτιστεί για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ωστόσο αντανακλά μόνο τις απόψεις των συντακτών του και η Επιτροπή δεν φέρει καμία ευθύνη για οποιαδήποτε χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτό.

Περισσότερες πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση διατίθενται στο Διαδίκτυο (<http://www.europa.eu>).

Λουξεμβούργο: Γραφείο Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2025

ISBN 978-92-68-27208-4

doi: 10.2832/1729934

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2025

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ.....	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ.....	12
2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	18
3. ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ.....	21
4. ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	25
5. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	27
6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	40
7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΕ ΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΜΕ ΑΥΣΤΗΡΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	50
8. ΕΝΙΣΧΥΣΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΑΣ.....	53
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	62

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Παραδείγματα στοχευμένων δεικτών ΚΡΙs για την αξιολόγηση των κενών στις μετακινήσεις υπαίθρου.....	16
Πίνακας 2. Δυνατότητες, στόχοι, περιορισμοί και ευκαιρίες συνεργασίας για τους φορείς που ζητούν χρηματοδότηση.....	28
Πίνακας 3. Κύριοι τύποι υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο.....	31
Πίνακας 4. Συνδυασμός πηγών χρηματοδότησης για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο.....	43

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1. Βασικές και εξατομικευμένες υπηρεσίες μεταφορών στις αγροτικές περιοχές και στην ύπαιθρο.....	11
Σχήμα 2. Πανόραμα πηγών χρηματοδότησης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο .....	13
Σχήμα 3. Κύρια σημεία των συνεργασιών που αναπτύχθηκαν στο έργο KITE στο Kilkenny της Ιρλανδίας .....	19
Σχήμα 4. BürgerBus υπηρεσία μεταφοράς σύμφωνα με τη ζήτηση στο Oberes Glantal, Γερμανία.....	20
Σχήμα 5. Χρηματοοικονομικά πλαίσια για λύσεις κινητικότητας.....	22
Σχήμα 6. Χρηματοοικονομικό πλαίσιο για υπηρεσίες DRT στο Medio Tejo, Πορτογαλία	22
Σχήμα 7. Διαχείριση οργανωτικών και λειτουργικών θεμάτων .....	24
Σχήμα 8. Η υπηρεσία πόρτα-πόρτα «Sorotniki» στη Σλοβενία .....	24
Σχήμα 9. Σταδιακή προσέγγιση για την ανάπτυξη στρατηγικής λήψης χρηματοδότησης υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο .....	25
Σχήμα 10. Ορισμός βασικών στοιχείων του έργου – Βήματα 1-3.....	27
Σχήμα 11. Υπηρεσία κοινόχρηστων αυτοκινήτων οργανωμένη από ομάδες πολιτών στην αγροτική κοινότητα Villerouge-Termenès .....	30
Σχήμα 12. Το Έργο VysoMarch στα σύνορα Αυστρίας και Σλοβακίας .....	35
Σχήμα 13. Απαιτήσεις χρηματοδότησης για την έναρξη διαφορετικών υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο.....	37
Σχήμα 14. Λειτουργικά κόστη για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο.....	38
Σχήμα 15. Το έργο SMART Mobility στην κοιλάδα Garfagnana, Ιταλία .....	39
Σχήμα 16. Ορισμός βασικών στοιχείων του έργου – Βήματα 4 έως 6 .....	40
Σχήμα 17. Τύποι χρηματοδότησης για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο .....	41
Σχήμα 18. Επισκόπηση των χρηματοδοτικών απαιτήσεων στις διαφορετικές φάσεις του έργου .....	42
Σχήμα 19. Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων Sprottenflotte στην περιοχή Kiel της Γερμανίας .....	42
Σχήμα 20. Αξιοποίηση πηγών χρηματοδότησης στο Ρέθυμνο, Ελλάδα.....	45
Σχήμα 21. Διατήρηση ενός συστήματος κοινοχρήστων ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην ύπαιθρο: Το μοντέλο FLUGS στο Ανατολικό Τιρόλο .....	46
Σχήμα 22. Χρηματοδότηση που απαιτείται για εκκίνηση έργου και επενδυτικό κεφάλαιο .....	47
Σχήμα 23. Χρηματοδότηση που απαιτείται για λειτουργικά έξοδα σε ευέλικτες υπηρεσίες μεταφορών .....	48
Σχήμα 24. Χρηματοδότηση που απαιτείται για λειτουργικά έξοδα σε υπηρεσίες κοινής χρήσης οχημάτων .....	49
Σχήμα 25. Ορισμός βασικών στοιχείων του έργου – Βήμα 7 .....	50
Σχήμα 26. Μεταφορές που καθορίζονται από τη ζήτηση στο Médio Tejo (Πορτογαλία)	52
Σχήμα 27. Ορισμός βασικών στοιχείων έργου – Βήματα 8-10.....	53
Σχήμα 28. Εργασίες για τη σύνταξη ενός επιχειρηματικού σχεδίου .....	55
Σχήμα 29. Πλαίσιο αποτύπωσης βασικών παραμέτρων για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο (Πηγή: έργο INCLUSION H2020) .....	56

Σχήμα 30. Κοινωνικά οφέλη που σχετίζονται με την κινητικότητα στην ύπαιθρο .....	58
Σχήμα 31. Το πρόγραμμα Green railways στη Valmiera της Λετονίας .....	58
Σχήμα 32. Βασικά βήματα για την προετοιμασία μιας αίτησης.....	60
Σχήμα 33. Πλοήγηση σε όλο το φάσμα των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της ΕΕ ..	60

## ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Έννοιες	Ορισμοί
<b>Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ)</b>	Η Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ) είναι μια κοινή πολιτική για όλες τις χώρες της ΕΕ. Διαχειρίζεται και χρηματοδοτείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο από τους πόρους του προϋπολογισμού της ΕΕ. Η ΚΑΠ υποστηρίζει μια ανοικτή ενιαία αγορά για τα γεωργικά προϊόντα διατροφής της ΕΕ, διασφαλίζοντας τα τρόφιμα σε προσιτές τιμές, διατηρώντας μερικά από τα υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος στον κόσμο και διατηρώντας τις αγροτικές κοινότητες ζωντανές.
<b>Κεφαλαιουχικές Δαπάνες (CapEx)</b>	Κεφαλαιουχικές δαπάνες είναι τα έξοδα που απαιτούνται για την απόκτηση, την αναβάθμιση και τη συντήρηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων (π.χ. οδικές υποδομές, ποδηλατόδρομοι, γέφυρες, σήραγγες, κ.λπ.) συμπεριλαμβανομένης της τεχνολογίας ή του εξοπλισμού (συστήματα ασφαλείας και ιεράρχησης οδών, έκδοσης εισιτηρίων, συστήματα διαχείρισης πληροφοριών, κ.λπ.), και κινητών περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων.
<b>Ευρωπαϊκό Δίκτυο Κινητικότητας Στην Ύπαιθρο (ERMN)</b>	Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Κινητικότητας στην Ύπαιθρο (ERMN) είναι ένα πανευρωπαϊκό δίκτυο για την κινητικότητα στην ύπαιθρο, την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών μεταξύ τοπικών αρχών, επαγγελματιών και εμπειρογνομόνων. Συστάθηκε και ενεργοποιήθηκε από το έργο SMARTA-NET.
<b>Χρηματοδότηση</b>	Η διαδικασία εξασφάλισης και λήψης των απαραίτητων κεφαλαίων για την ανάπτυξη μιας λύσης, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει δάνεια, πιστωτικές διευκολύνσεις, επιχορηγήσεις ή επενδύσεις. Περιλαμβάνει επίσης συστάσεις για την προσέλκυση επενδύσεων και για έγκριση χρηματοδότησης.
<b>Πόροι</b>	Το σύνολο των διαθέσιμων κεφαλαίων για την ανάπτυξη και συντήρηση μιας λύσης ή υπηρεσίας κινητικότητας.
<b>Λειτουργικές Δαπάνες (OpEx)</b>	Λειτουργικές δαπάνες για την εκτέλεση μιας υπηρεσίας (π.χ. ενεργειακά κόστη για την λειτουργία οχημάτων, μισθοί και παροχές προσωπικού, ασφάλιστρα, συντήρηση και επισκευή οχημάτων και υποδομών, πωλήσεις και μάρκετινγκ), καθώς και άλλα σχετικά έξοδα απαραίτητα για την καθημερινή λειτουργία της υπηρεσίας.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν έγγραφο είναι το τελευταίο από ένα σύνολο τεσσάρων οδηγών που έχουν αναπτυχθεί από το έργο SMARTA-NET<sup>1</sup>. Αυτοί οι οδηγοί συμβάλλουν στην ενίσχυση της ικανότητας των δήμων να αναπτύξουν και να εφαρμόζουν βιώσιμες, συμπεριληπτικές και ολοκληρωμένες λύσεις κινητικότητας στις περιοχές τους. Συγκεκριμένα, ο παρών οδηγός εστιάζει σε μια κρίσιμη πτυχή: τις επιλογές χρηματοδότησης και οικονομικής υποστήριξης που σχετίζονται με πρωτοβουλίες υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο και στις περιφερειακές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων πρακτικών για την υποστήριξη του αγροτουρισμού. Η έλλειψη πόρων και εξειδικευμένης τεχνογνωσίας στην εξασφάλιση χρηματοδότησης αποτελούν σημαντικά εμπόδια για τις αγροτικές κοινότητες που επιδιώκουν να αναπτύξουν εξατομικευμένες υπηρεσίες κινητικότητας.

Για την αντιμετώπιση των ανωτέρω, αυτός ο οδηγός παρέχει μια προσέγγιση βήμα προς βήμα. Έχει σχεδιαστεί για να καθοδηγεί τους δήμους και τους επαγγελματίες της υπαίθρου στην κατανόηση, την προετοιμασία και την υποβολή ισχυρών προτάσεων χρηματοδότησης και χρηματοοικονομικών στρατηγικών για έργα κινητικότητας, αλλά και για τη διατήρηση των ήδη εφαρμοσμένων υπηρεσιών με την πάροδο του χρόνου. Κάθε κεφάλαιο βασίζεται σε κρίσιμα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου έργου — από τον εντοπισμό των προκλήσεων και των πλεονεκτημάτων της υπαίθρου, έως την αξιολόγηση στρατηγικών χρηματοδότησης και τον καθορισμό των βασικών παραμέτρων του έργου.

Αυτή η δομημένη προσέγγιση στοχεύει να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να αναζητήσουν και να αξιολογήσουν σύνθετα χρηματοδοτικά εργαλεία, να εξετάσουν με σαφήνεια τις οικονομικές απαιτήσεις και να αναπτύξουν ελκυστικές και ανταγωνιστικές προτάσεις που αντιμετωπίζουν τόσο τα ρυθμιστικά ζητήματα, όσο και τις ανάγκες της τοπικής αγοράς της υπαίθρου.

Είτε είστε εκπρόσωπος ενός αγροτικού δήμου ή ενός ηπειρωτικού δήμου με έντονες προκλήσεις στο περιφερειακό περιβάλλον, ενός ορεινού δήμου με σημαντικούς οικισμούς και αραιή δόμηση, ενός μητροπολιτικού δήμου με σημαντικές οικιστικές συγκεντρώσεις στην περιφέρεια, μιας περιφερειακής αρχής, ενός παρόχου μεταφορών, είτε μέλος της τοπικής κοινότητας, ο παρών οδηγός θα χρησιμεύσει ως ένα πρακτικό εργαλείο για τη διερεύνηση και την εξασφάλιση οικονομικής υποστήριξης για πρωτοβουλίες βελτίωσης της κινητικότητας στην ύπαιθρο.

Η πρόσβαση προς και από την ύπαιθρο μπορεί να περιλαμβάνει δύο επιμέρους οπτικές, οι οποίες λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους.

- **Η πρώτη οπτική εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι της υπαίθρου συνδέονται με ό,τι χρειάζονται.** Αυτό περιλαμβάνει τη σύνδεση με βασικές υπηρεσίες, την απασχόληση, την εκπαίδευση και άλλες ανάγκες, πολλές από τις οποίες βρίσκονται πέρα από την άμεση εγγύτητα τους. Αυτή η διάσταση της προσβασιμότητας είναι θεμελιώδης για την εξασφάλιση της κοινωνικής ένταξης και της ποιότητας ζωής για τις κοινότητες της υπαίθρου.
- **Η δεύτερη οπτική εξετάζει την προσβασιμότητα των αγροτικών περιοχών από το εξωτερικό τους περιβάλλον,** δίνοντας έμφαση στο πόσο εύκολα οι επιχειρήσεις, οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες μπορούν να προσεγγίσουν αυτές

---

<sup>1</sup> Οι άλλοι τρεις οδηγοί είναι: i) Οδηγός για μετακινήσεις κοινής χρήσης στην ύπαιθρο, ii) Οδηγός για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας σε αγροτουριστικές περιοχές, και iii) Οδηγός για την ενσωμάτωση παραμέτρων κινητικότητας της υπαίθρου στην κατάρτιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

τις περιοχές. Αυτός είναι ένας κρίσιμος παράγοντας για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης, την ενίσχυση του τουρισμού και εν γένει την υποστήριξη των τοπικών δραστηριοτήτων.

Οι ανωτέρω προσεγγίσεις συνδυαστικά υπογραμμίζουν τη διττή σημασία των λύσεων κινητικότητας στη σύνδεση της υπαίθρου με τον ευρύτερο οικονομικό και κοινωνικό ιστό.

Όταν ασχολούμαστε με τη χρηματοδότηση της κινητικότητας στην ύπαιθρο, κάνουμε διάκριση μεταξύ «*βασικών υπηρεσιών*» και των «*εξατομικευμένων υπηρεσιών*» κινητικότητας που βασίζονται στις τοπικές ιδιαιτερότητες (Σχήμα 1).

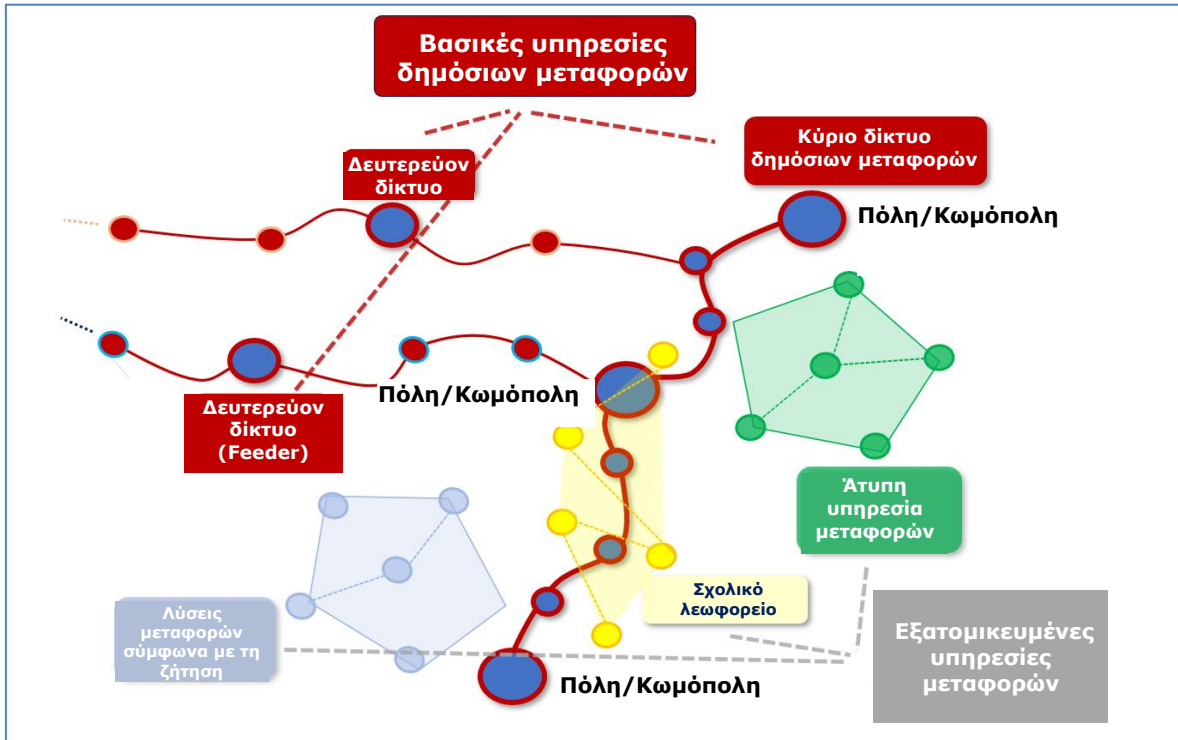
- **Οι βασικές υπηρεσίες κινητικότητας**, όπως οι υπεραστικές συνδέσεις με μέσα σταθερής τροχιάς, οι συνδέσεις λεωφορειακών γραμμών μεγάλων αποστάσεων και οι περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών (πρωτεύουσες ή δευτερεύουσες), είναι ενταγμένες στα παραδοσιακά δίκτυα δημόσιων μεταφορών. Καθορίζονται από δεδομένες δομές σχεδιασμού, οργάνωσης και χρηματοδότησης. Αυτές οι υπηρεσίες είτε υποστηρίζονται από κρατική χρηματοδότηση ή επιχορήγηση, είτε λειτουργούν μέσω επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα. Λειτουργούν ως οι κύριες συνδέσεις- γραμμές ΜΜΜ<sup>2</sup>, συνδέοντας μεσαίου μεγέθους πόλεις με μεγαλύτερες πόλεις και περιφερειακούς κόμβους μεταφορών. Έχουν περιορισμένες και συγκεκριμένες στάσεις στις περιοχές από όπου διέρχονται.
- **Οι εξατομικευμένες υπηρεσίες κινητικότητας**, όπως αυτές που παρέχουν πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς εντός των αγροτικών περιοχών ή συνδέονται με κόμβους βασικών μεταφορών αντιμετωπίζουν σημαντικές δομικές αλλά και χρηματοδοτικές προκλήσεις. Αυτές οι υπηρεσίες είναι κρίσιμες για την κάλυψη των καθημερινών αναγκών μετακίνησης στις αγροτικές κοινότητες και ευρύτερα στην ύπαιθρο, ωστόσο είναι σοβαρά υποχρηματοδοτούμενες εδώ και δεκαετίες. Σε αντίθεση με τις *βασικές υπηρεσίες*, η χρηματοδότηση για εξατομικευμένες μετακινήσεις είναι συχνά αβέβαιη, κατακερματισμένη και στερείται θεσμικού πλαισίου, ή και συνεπούς στοχοθεσίας. Επιπλέον, συχνά οι εξατομικευμένες υπηρεσίες κινητικότητας δεν θεωρούνται ως «δημόσιες μεταφορές» και ως εκ τούτου δεν είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση.

---

<sup>2</sup> Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

**Σχήμα 1. Βασικές και εξατομικευμένες υπηρεσίες μεταφορών στις αγροτικές περιοχές και στην ύπαιθρο**

Πηγή: MemEx



# 1. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ

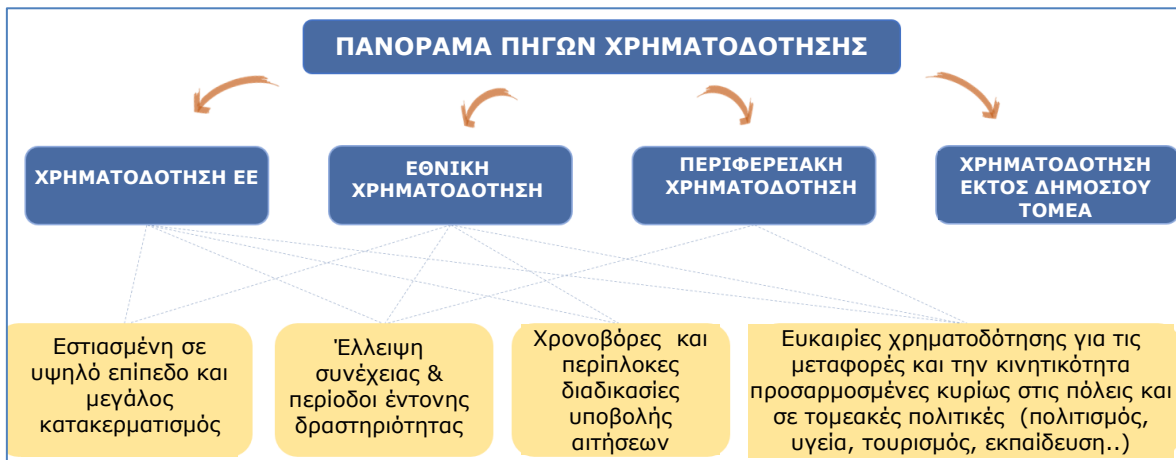
Σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι διαθέσιμες διαφορετικές ευκαιρίες χρηματοδότησης. Παρ' όλα αυτά, οι κοινότητες της υπαίθρου συνήθως δεν έχουν πρόσβαση σε πολλές από αυτές, ειδικά στον τομέα των μεταφορών. Σε μερικές περιπτώσεις όπου η χρηματοδότηση είναι προσβάσιμη, υπάρχουν περιορισμοί ως προς το χρόνο άντλησης, με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζεται η μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα του εγχειρήματος. Για να είναι βιώσιμες οι διάφορες πρωτοβουλίες υπηρεσιών κινητικότητας με μέσα μεταφοράς κοινής χρήσης, είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται η συνέχεια και η σταθερότητα της χρηματοδότησης καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής μίας νέας υπηρεσίας. Μεταξύ των φορέων της υπαίθρου, υπάρχει επίσης συχνά έλλειψη ενημέρωσης και κατανόησης όλων των πιθανών πηγών χρηματοδότησης που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν.

Το σύνολο των διαφορετικών πηγών χρηματοδότησης μπορεί να ομαδοποιηθεί γενικά σε τέσσερις (4) κύριες κατηγορίες, όπως φαίνεται στο Σχήμα 2. Οι τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες είναι διάφορες μορφές **κρατικής χρηματοδότησης**, οι οποίες παρέχονται σε υψηλότερα επίπεδα διακυβέρνησης από την περιοχή-στόχο. Όλες μπορούν να κινητοποιούν σημαντικά κεφάλαια, αλλά το κρίσιμο ζήτημα είναι ο τρόπος με τον οποίο αυτοί οι πόροι κατανέμονται μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών.

Η τέταρτη κατηγορία αφορά σε **εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης εκτός δημόσιου τομέα**. Αυτή μπορεί να περιλαμβάνει πόρους από κοινότητες, μεμονωμένα άτομα, ΜΚΟ, φιλανθρωπικά ιδρύματα αλλά και επιχειρηματικούς/εμπορικούς φορείς. Αυτή η κατηγορία μπορεί να διαχωριστεί περαιτέρω σε «μη κρατική» και σε «ιδιωτικού ενδιαφέροντος». Είναι αναπόφευκτο να απαιτείται κρατική πηγή χρηματοδότησης στις δημόσιες συγκοινωνίες των αγροτικών περιοχών και εν γένει της υπαίθρου. Ωστόσο, πολλοί από τους λοιπούς τύπους εξατομικευμένων μετακινήσεων στην ύπαιθρο που έχουν μικρότερες χρηματοδοτικές ανάγκες, μπορούν να υποστηριχθούν από την κοινότητα, με διάφορες χορηγίες ή και από κεφάλαια επιχειρήσεων. Συχνά αυτός είναι και ο μόνος τρόπος με τον οποίο οι κοινότητες μπορούν να ξεκινήσουν μία τοπική υπηρεσία μετακινήσεων, εάν η κυβέρνηση ή εν γένει οι κρατικοί φορείς δεν μεριμνήσουν για αυτές.

## Σχήμα 2. Πανόραμα πηγών χρηματοδότησης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο

Πηγή: SMARTA-NET



Το SMARTA-NET διοργάνωσε αρκετές συζητήσεις με τα μέλη του δικτύου ERMN, τόσο δια ζώσης όσο και διαδικτυακά, για να αξιολογήσει τις ανάγκες και τις προκλήσεις των περιφερειακών δήμων σχετικά με την πρόσβαση σε πόρους χρηματοδότησης. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της 5<sup>ης</sup> συνάντησης του ERMN στην Ένοβα (Πορτογαλία, 14-16<sup>η</sup> Μαΐου 2024), συζητήθηκε σε βάθος το κρίσιμο θέμα της χρηματοδότησης των διαφόρων υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο, σε εργαστήρια τύπου World Café. Τα μέλη του δικτύου ERMN είχαν την ευκαιρία να μοιραστούν τις σκέψεις και τις εμπειρίες τους από προγράμματα χρηματοδότησης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο, καθώς και στρατηγικές που ακολούθησαν για την εξασφάλιση πρόσθετων πόρων. Η συζήτηση επικεντρώθηκε κυρίως σε συγκεκριμένα προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ, κυρίως από διαρθρωτικά ταμεία (π.χ. Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και Ταμείο Συνοχής) καθώς και από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας της ΕΕ.<sup>3,4</sup>

Το SMARTA-NET ανέπτυξε επίσης μια ανάλυση των διαθέσιμων ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πηγών χρηματοδότησης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο<sup>5</sup>, που περιγράφει λεπτομερώς τα διάφορα προγράμματα και τους τομείς εστίασής τους. Τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης ανέδειξαν μια ανισορροπία μεταξύ των διαφόρων τύπων χρηματοδότησης, με έναν σχετικά υψηλότερο αριθμό ευκαιριών χρηματοδότησης σε επίπεδο ΕΕ και αντίστοιχα πιο περιορισμένες επιλογές για τους αγροτικούς δήμους σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Όπως προέκυψε από τις συζητήσεις με τα μέλη του ERMN, ακόμα και όταν οι δήμοι μπορούν να εντοπίσουν σχετικές επιλογές χρηματοδότησης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό/περιφερειακό επίπεδο, η πρόσβαση σε αυτές παρουσιάζει πολλές προκλήσεις. Τα κύρια ευρήματα από τις αλληλεπιδράσεις με τα μέλη του δικτύου ERMN αναδεικνύουν τα ακόλουθα ζητήματα:

<sup>3</sup>[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/erdf\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en)

<sup>4</sup>[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/cohesion-fund\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en)

<sup>5</sup>Τα αποτελέσματα συνοψίζονται στην έκθεση SMARTA-NET "Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries", (2024)

### **Προκλήσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση της ΕΕ**

- Η ευρύτητα και ο κατακερματισμός των προσκλήσεων χρηματοδότησης της ΕΕ (ιδίως Horizon Europe, CEF<sup>6</sup>, INTERREG<sup>7</sup>, LEADER<sup>8</sup>, προγράμματα LIFE) καθιστά δύσκολη την ευθυγράμμιση των αναγκών της κοινότητας με τα διάφορα επιμέρους κριτήρια χρηματοδότησης.
- Οι προσκλήσεις της ΕΕ (ιδίως τα Horizon Europe, CEF, INTERREG, LEADER, προγράμματα LIFE) συχνά επιδιώκουν την προώθηση στόχων που δεν σχετίζονται άμεσα με την κινητικότητα - π.χ. χρήση/ανάπτυξη συγκεκριμένων τεχνολογιών, περιβάλλον και κλιματική αλλαγή, απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα, ισότητα κ.λπ. Οι φορείς που επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν θεμελιώδη ελλείματα στις μεταφορές της περιοχής τους έχουν σοβαρό μειονέκτημα έναντι εκείνων που, προσχηματικά, προβάλλουν τους μη σχετικούς τομείς στους οποίους υπερέχουν, προκειμένου να διεκδικήσουν επιχορηγήσεις και στον τομέα της κινητικότητας. Οι φορείς από τις άνω περιοχές με πραγματικά προβλήματα κινητικότητας καταλήγουν να προσπαθούν να προσαρμόσουν τις προτάσεις τους ώστε να ταιριάζουν σε ένα πρότυπο πρόσκλησης που δεν δίνει άμεσα προτεραιότητα στην κινητικότητα και αναπόφευκτα καταλήγουν σε αδύναμη θέση.

### **Προκλήσεις σχετικά με την εθνική χρηματοδότηση**

- Παρόλο που η αρχική χρηματοδότηση για τα προγράμματα κινητικότητας στην ύπαιθρο (ιδίως το αρχικό κεφάλαιο ή το κόστος υποδομών) προέρχεται συχνά από εθνικά ταμεία, οι δήμοι μερικές φορές υποχρεούνται να αναλάβουν τα μετέπειτα λειτουργικά έξοδα εάν τα έργα ή οι υπηρεσίες κινητικότητας λειτουργήσουν επιτυχημένα.
- Η εθνική χρηματοδότηση στερείται συνέχειας, ως εκ τούτου δεν ευθυγραμμίζεται με τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Αυτή η ασυνέχεια μπορεί να δημιουργήσει προκλήσεις για έργα που απαιτούν συστηματικές επενδύσεις για αρκετά χρόνια (τα μακροπρόθεσμα έργα χρειάζονται σταθερή και προβλέψιμη χρηματοδότηση σε βάθος χρόνου για να διασφαλιστεί η επιτυχής ολοκλήρωσή τους και η επίτευξη των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων).
- Τα προγράμματα αγροτικής ανάπτυξης συνήθως χρηματοδοτούν συγκεκριμένες παρεμβάσεις σε αγροτικές περιοχές που δεν σχετίζονται με τις μεταφορές και την εφαρμογή υπηρεσιών κινητικότητας ή/και την ανάπτυξη υποδομών μεταφορών (π.χ., το Στρατηγικό Σχέδιο της ΚΑΠ<sup>9</sup>).

### **Προκλήσεις σχετικά με την περιφερειακή χρηματοδότηση**

- Οι δημόσιες μεταφορές είναι ένας τομέας στον οποίο τόσο η προσφορά υπηρεσιών όσο και η κατανομή χρηματοδότησης ρυθμίζεται από εθνικούς ή περιφερειακούς φορείς. Αυτοί οι φορείς κατά κανόνα διαχειρίζονται τις προτεραιότητες για τις αστικές περιοχές χωρίς να λαμβάνουν υπόψη την ύπαιθρο, ενώ οι αγροτικοί δήμοι δεν συμμετέχουν στις διαδικασίες λήψης των σχετικών αποφάσεων. Ενώ θεσμικά

---

<sup>6</sup> Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en)

<sup>7</sup> <https://interreg.eu/about-interreg/>

<sup>8</sup> Σύνδεση μεταξύ Δράσεων για την Ανάπτυξη της Αγροτικής Οικονομίας – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; [https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained\\_en](https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en)

<sup>9</sup> Τα κράτη μέλη ενδέχεται να μην θεωρούν την κινητικότητα στις αγροτικές περιοχές ή/και τις σχετικές πτυχές ως εθνικές προτεραιότητες, εμποδίζοντας έτσι την πρόσβαση των τοπικών κοινοτήτων ή ακόμη και των δήμων και των περιφερειών σε χρηματοδότηση για την κινητικότητα, παρά το ευρύ φάσμα των διαθέσιμων δυνατοτήτων.

οι αγροτικοί δήμοι μπορούν να υποβάλουν αιτήματα για υπηρεσίες περιφερειακών μετακινήσεων, σπάνια έχουν άμεση πρόσβαση σε αυτές τις ροές χρηματοδότησης, δημιουργώντας ένα χάσμα μεταξύ των τοπικών αναγκών και των διαθέσιμων πόρων.

- Πολλές ευκαιρίες χρηματοδότησης σε περιφερειακό επίπεδο είναι σχετιζόμενες με συγκεκριμένα έργα που υπόκεινται σε αυστηρούς χρονικούς περιορισμούς και δίνουν προτεραιότητα στην βραχυπρόθεσμη εφαρμογή έναντι της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Αυτή η έλλειψη συνέχειας υπονομεύει τη χρηματοοικονομική βιωσιμότητα των διάφορων λύσεων κινητικότητας στην ύπαιθρο, καθώς οι δήμοι συχνά δυσκολεύονται να διατηρήσουν τις υπηρεσίες αυτές με τη λήξη της περιόδου χρηματοδότησης.
- Για τις αγροτικές περιοχές που βρίσκονται στην παραμεθόριο ή πλησίον άλλων διοικητικών ορίων, η πρόσβαση στην περιφερειακή χρηματοδότηση γίνεται συνήθως ακόμη πιο δύσκολη. Αυτές οι περιοχές πολλές φορές αντιμετωπίζουν σοβαρά ζητήματα, καθώς οι πόροι διαχειρίζονται από διαφορετικές αρχές με διαφορετικούς κανονισμούς, διαφορετικές προτεραιότητες αλλά και πολυδαίδαλες διοικητικές διαδικασίες.

### **Προκλήσεις στην πρόσβαση σε δημόσια χρηματοδότηση**

- Οι χρονοβόρες και περίπλοκες διαδικασίες υποβολής αιτήσεων είναι ο κανόνας. Αυτό μπορεί να επιδεινωθεί από την αβεβαιότητα των αποτελεσμάτων, είτε στο ποσοστό επιτυχίας είτε στη χρηματοδότηση που διατίθεται.
- Πολλές δομές και εργαλεία χρηματοδότησης για τις μεταφορές και την κινητικότητα έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα το αστικό περιβάλλον και δεν προσαρμόζονται εύκολα στην ύπαιθρο.
- Αυτό συνδέεται επίσης με τις δυσκολίες στην χρηματική αποτίμηση των οφελών. Η ποσοτικοποίηση των οφελών των διάφορων υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο είναι δύσκολη. Οι προτάσεις αξίας (VP) διαφέρουν σημαντικά σε σχέση με το αστικό περιβάλλον. Για παράδειγμα, η κοινωνική αξία της κινητικότητας στην ύπαιθρο για τους ηλικιωμένους κατοίκους ή τη νεολαία είναι πιο δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, καθώς αφορά στην ποιότητα ζωής ή την ικανότητα να συνεχίσουν να ζουν στην περιοχή, σε σύγκριση με άλλους τυπικούς δείκτες που χρησιμοποιούνται στην Ανάλυση Κόστους-Οφέλους, όπως ο χρόνος ταξιδιού και η εξοικονόμηση κόστους.

### **Προκλήσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση από μη δημόσιους φορείς**

- Πέρα από τα παραδοσιακά προγράμματα χρηματοδότησης, η εξασφάλιση πρόσθετων πόρων με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, η αξιοποίηση εθελοντικών προσπαθειών, η λήψη χορηγιών, η εφαρμογή τελών χρήσης και η αναζήτηση υποστήριξης για πιλοτικά έργα μπορεί να είναι αρκετά δύσκολη στην ύπαιθρο, επειδή η ζήτηση είναι γενικά χαμηλότερη από την πόλη και επομένως παράγουν συγκριτικά χαμηλότερο επίπεδο κέρδους.
- Η ύπαιθρος γενικά υποφέρει από την έλλειψη διαθέσιμων παρόχων μεταφορικού έργου αλλά και από υπηρεσίες μεταφορών. Στην πραγματικότητα, ο χαμηλός όγκος των επιβατών καθιστά δύσκολη τη οικονομική στήριξη των υπηρεσιών μεταφορών σε αυτές τις περιοχές (σε ορισμένες χώρες όπως για παράδειγμα στην Ιταλία οι πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών επιδοτούνται από εθνικούς πόρους που διατίθενται στις Αρχές Δημοσίων Μεταφορών και οι επιδοτήσεις βασίζονται στα χιλιόμετρα που εκτελούν).

Άλλες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα οι μικρές πόλεις και οι αγροτικές κοινότητες σχετίζονται με:

- Την έλλειψη ουσιαστικής γνώσης του υπάρχοντος εύρους των ευκαιριών χρηματοδότησης, σε συνδυασμό με τους περιορισμένους ανθρώπινους πόρους και τους συνεπακόλουθους χρονικούς περιορισμούς. Αυτό εμποδίζει τη δυνατότητα κατανόησης των κατάλληλων ευκαιριών χρηματοδότησης που ταιριάζουν στις ανάγκες τους και αυξάνει τις δυσκολίες στις ήδη πολύπλοκες και χρονοβόρες διαδικασίες υποβολής αιτήσεων.
- Την περιορισμένη πολιτική υποστήριξη σε ανώτερη κλίμακα: υπάρχει έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης, ανταγωνισμός με τις μεγάλες πόλεις που έχουν περισσότερες δυνατότητες και εμπειρία σε προτάσεις χρηματοδότησης.
- Τις περιορισμένες δυνατότητες αναζήτησης εσωτερικών κεφαλαίων για συγχρηματοδότηση έργων (ακόμα και κατά τη φάση της σύλληψης της βασικής ιδέας): έλλειψη συγκεκριμένων δεξιοτήτων για τη σύνταξη μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής σχεδιασμού για την πλαισίωση των επενδυτικών αναγκών.

Είναι απαραίτητο οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι φορείς λήψης αποφάσεων— συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών και εθνικών αρχών— να υιοθετήσουν συγκεκριμένους βασικούς δείκτες απόδοσης (ΚΡΙ) προσαρμοσμένους στις μοναδικές προκλήσεις και ανάγκες των αγροτικών περιοχών, για να υποστηρίξουν και να αιτιολογήσουν τις ανάγκες χρηματοδότησης για έργα και υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο.

Οι στοχευμένοι δείκτες ΚΡΙs παρέχουν ένα σαφές πλαίσιο για την αξιολόγηση των κενών στην κινητικότητα της υπαίθρου και προσδιορίζουν τα σημεία όπου είναι πιο απαραίτητη μία επένδυση. Τα κενά μπορεί να αφορούν στην χωρική κάλυψη των υπηρεσιών, στις ώρες που είναι διαθέσιμες ή και στον τρόπο σύνδεσης των υπηρεσιών. Παραδείγματα αυτών των στοχευμένων ΚΡΙs αναφέρονται στον Πίνακα 1.

### **Πίνακας 1. Παραδείγματα στοχευμένων δεικτών ΚΡΙs για την αξιολόγηση των κενών στις μετακινήσεις υπαίθρου**

<b>Δείκτες Απόδοσης (ΚΡΙ)</b>	<b>Περιγραφή</b>
Προσβασιμότητα σε Τερματικούς Σταθμούς και Στάσεις	Μέτρηση χρόνου ταξιδιού και διαθέσιμων επιλογών ώστε οι κάτοικοι για να φτάσουν σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας από το σπίτι ή την εργασία τους
Ποιότητα και Διαθεσιμότητα των Δημόσιων Συγκοινωνιών	Αξιολόγηση του αριθμού και της εγγύτητας των σταθμών ή στάσεων, της συχνότητας των δρομολογίων, της καθημερινής διαθεσιμότητας των διαδρομών και της ακρίβειας των δρομολογίων
Διαθεσιμότητα Υπηρεσίας*	Διασφάλιση ότι οι κάτοικοι έχουν εύλογη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως νοσοκομεία, σχολεία, αγορές ή υπεραγορές τροφίμων, ταχυδρομεία, τράπεζες και χώρους πολιτισμού
Πρόσβαση σε βασικές Υπηρεσίες	Αξιολόγηση της ευκολίας πρόσβασης στις βασικές υπηρεσίες με τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή το αυτοκίνητο, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου ταξιδιού και των αναγκών αλλαγής μέσων (μετεπιβίβασης)
Επιλογές Πολυτροπικών Μεταφορών	Παρακολούθηση της διαθεσιμότητας ολοκληρωμένων τρόπων μεταφοράς για την υποστήριξη ενός ευρέος φάσματος αναγκών μετακίνησης

Διαθεσιμότητα Υπηρεσιών  
Σχολικού Λεωφορείου

Παρακολούθηση της διαθεσιμότητας ειδικών  
επιλογών μεταφοράς για μαθητές

*\*Αξιζει να τονιστεί η διαφορά μεταξύ της μέτρησης της «διαθεσιμότητας» ως προς (α) την ύπαρξη υπηρεσιών ή εγκαταστάσεων στην ευρύτερη περιοχή· και (β) την ικανότητα των χρηστών να έχουν πρόσβαση στις υπηρεσίες κατά τις ώρες που αυτές είναι διαθέσιμες, ακόμα και χωρίς αυτοκίνητο συνεκτιμώντας τη διάρκεια κάθε δραστηριότητας. Για παράδειγμα, η πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας, η μετακίνηση για εργασία και η πρόσβαση σε ταχυδρομείο/τράπεζα είναι συνήθως σύντομης διάρκειας και μπορεί να πραγματοποιούνται κατόπιν ραντεβού, με ώρα που ορίζεται από τον πάροχο υπηρεσιών. Μια υπηρεσία κινητικότητας η οποία λειτουργεί αποκλειστικά εντός ωραρίου εργασίας δεν είναι χρήσιμη για αυτό το τεράστιο φάσμα των αναγκών μετακίνησης του πληθυσμού.*

Αυτοί οι Δείκτες Απόδοσης (KPIs) θα βοηθήσουν στην καλύτερη αξιολόγηση των αναγκών κινητικότητας στην ύπαιθρο, καθοδηγώντας τις κατανομές χρηματοδότησης και την ανάπτυξη προγραμμάτων που στοχεύουν στη βελτίωση των υποδομών μεταφορών και της προσβασιμότητας στην ύπαιθρο.

## 2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η αποτελεσματική πρόσβαση σε χρηματοδότηση για έργα ή υπηρεσίες που σχετίζονται με τις μετακινήσεις στην ύπαιθρο βασίζεται σε ένα σύνολο κρίσιμων παραγόντων. Σύμφωνα με την εμπειρία που αποκτήθηκε στις συναντήσεις του δικτύου ERMN και ιδιαίτερα στη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε στην Ένορα της Πορτογαλίας (συνάντηση του δικτύου ERMN, 15 Μαΐου 2024), αυτοί οι παράγοντες μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τέσσερις βασικούς πυλώνες: **Συνεργασία, Σχεδιασμός, Συμμετοχή και Υποστήριξη**. Αυτά τα στοιχεία μαζί δημιουργούν ένα υποστηρικτικό θεμέλιο που ενισχύει την ικανότητα των κοινοτήτων της υπαίθρου να αποκτήσουν, αλλά και να διατηρήσουν χρηματοδότηση για βιώσιμες λύσεις κινητικότητας.

### 1. Συνεργασία

Οι συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ δήμων, δημόσιων αρχών, ιδιωτικών φορέων και ενώσεων κοινοτήτων (συμπεριλαμβανομένων των Τοπικών Ομάδων Δράσης) είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση των αιτήσεων χρηματοδότησης και τη συντήρηση των έργων με την πάροδο του χρόνου. Μέσω της συνεργασίας, οι εταίροι μπορούν να κατανέμουν ευθύνες, να συγκεντρώνουν πόρους και να αξιοποιούν τα εκατέρωθεν προτερήματα για να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις ιδιαίτερες ανάγκες κινητικότητας των αγροτικών περιοχών. Αυτές οι ομάδες όταν συνεργάζονται μπορούν να εξασφαλίσουν πρόσθετους πόρους και να διασφαλίσουν ότι οι λύσεις κινητικότητας είναι βιώσιμες και μπορούν να συνεχίσουν να λειτουργούν πέρα από την αρχική χρηματοδότηση.

### 2. Σχεδιασμός

Οι επιτυχημένες αιτήσεις χρηματοδότησης απαιτούν σαφώς καθορισμένους και εφαρμόσιμους στόχους που είναι αποτέλεσμα λεπτομερούς σχεδιασμού. Καθιερώνοντας συγκεκριμένες διαδικασίες για τη λειτουργία μίας υπηρεσίας και διεξάγοντας αναλυτικές αξιολογήσεις κόστους, οι αιτούντες μπορούν να προσδιορίσουν τις πλήρεις οικονομικές απαιτήσεις των προτεινόμενων λύσεων κινητικότητας. Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στον σχεδιασμό βοηθά στην ευθυγράμμιση των έργων με ευρύτερους στρατηγικούς στόχους, τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Η ολιστική προσέγγιση επιτρέπει στους αιτούντες να σχεδιάζουν έργα που αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα πολύπλευρα ζητήματα κινητικότητας και να παρουσιάζουν βιώσιμες λύσεις με δυνατότητες επέκτασης σε βάθος χρόνου.

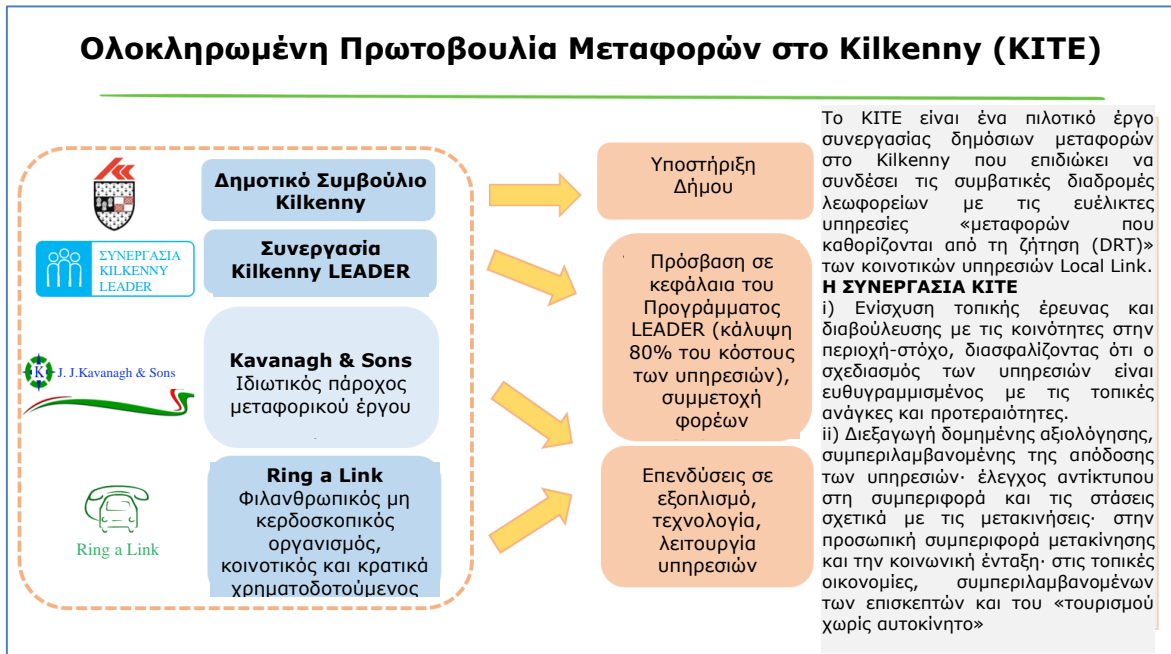
### 3. Συμμετοχή

Η συμμετοχή της κοινότητας είναι απαραίτητη για την επιτυχία αλλά και τη διατήρηση της λειτουργίας των νέων υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο. Όταν οι τοπικές κοινότητες και οι τοπικές επιχειρήσεις συμμετέχουν ενεργά, τα έργα αυτά μπορούν να καλλιεργήσουν ένα αίσθημα ιδιοκτησίας, διασφαλίζοντας ότι οι προτεινόμενες λύσεις ανταποκρίνονται πραγματικά στις ανάγκες των κατοίκων. Η υιοθέτηση μιας συμμετοχικής διαδικασίας πολλών τοπικών φορέων ενθαρρύνει τη συμμετοχή διαφορετικών ομάδων και προωθεί τη συνεργασία τους.

#### 4. Υποστήριξη

Η πολιτική υποστήριξη από τις περιφερειακές, εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές είναι καίριας σημασίας για τη χρηματοδότηση της κινητικότητας στην ύπαιθρο. Αυτή η υποστήριξη συχνά έρχεται μέσω της ανταλλαγής γνώσεων, δεδομένων και βέλτιστων πρακτικών για λύσεις κινητικότητας.

#### Σχήμα 3. Κύρια σημεία των συνεργασιών που αναπτύχθηκαν στο έργο KITE στο Kilkenny της Ιρλανδίας



#### Πλεονεκτήματα, κεφάλαια και εργαλεία στις κοινότητες της υπαίθρου

Οι αγροτικές περιοχές διαθέτουν μοναδικά πλεονεκτήματα που μπορούν να ενισχύσουν σημαντικά την επιτυχία των έργων και υπηρεσιών κινητικότητας. Η βαθιά κατανόηση των τοπικών αναγκών επιτρέπει στις κοινότητες να αναπτύξουν στοχευμένες λύσεις που αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά συγκεκριμένες προκλήσεις. Οι αγροτικές περιοχές επιδεικνύουν αξιοσημείωτη ευελιξία στην άντληση χρηματοδότησης, βρίσκοντας συχνά δημιουργικούς τρόπους για να συνδυάσουν δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους για την υποστήριξη πρωτοβουλιών. Επιπλέον, η συσχέτιση μεταξύ της κινητικότητας και της ευρύτερης ανάπτυξης ενισχύει τον κοινωνικό αντίκτυπο των έργων, καθιστώντας τα πιο βιώσιμα στο τοπικό πλαίσιο. Το Σχήμα 3 παραπάνω δείχνει πώς συνεργάστηκαν διαφορετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς στο Kilkenny της Ιρλανδίας.

Οι εθελοντικές δράσεις έχουν ισχυρό αντίκτυπο, καθώς οι κάτοικοι μίας περιοχής συχνά αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για τη στήριξη και τη διατήρηση των υπηρεσιών κινητικότητας, καλλιεργώντας ένα ισχυρό αίσθημα ιδιοκτησίας, π.χ. περίπτωση του BürgerBus στην περιφέρεια Kusel της Γερμανίας - Σχήμα 4. Επιπλέον, τα υψηλά επίπεδα κοινωνικής συνοχής και η κοινή τοπική ταυτότητα παρέχουν μια σταθερή βάση για υπηρεσίες κινητικότητας που στηρίζονται στην κοινότητα.

**Σχήμα 4. BürgerBus υπηρεσία μεταφοράς σύμφωνα με τη ζήτηση στο Oberes Glantal, Γερμανία.**

Πηγή: BürgerBus Oberes Glantal



### 3. ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ

Κατά την ανάπτυξη λύσεων κινητικότητας στην ύπαιθρο, οι διάφορες υπηρεσίες μπορούν συνήθως να ομαδοποιηθούν σε τρεις κύριες κατηγορίες:

- **Οι Εμπορικές Υπηρεσίες** λειτουργούν με ένα οικονομικά βιώσιμο μοντέλο όπου τα έσοδα από τα τέλη χρήσης, τις χορηγίες και άλλες πηγές εισοδήματος είναι επαρκή για να καλύψουν το κόστος, επιτρέποντας συχνά και την κερδοφορία. Στις εξωαστικές ή αγροτικές περιοχές, οι εμπορικές υπηρεσίες μπορεί συχνά να βασίζονται σε πρόσθετες ροές εσόδων ή σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για να καλύψουν τις απαιτήσεις, ακόμη και αν δεν χαρακτηρίζονται επίσημα ως «επιδοτούμενες».
- **Οι Επιδοτούμενες Υπηρεσίες**, αντιθέτως, αντιμετωπίζουν υψηλότερα λειτουργικά κόστη από όσα μπορούν να καλυφθούν από τα έσοδά τους. Βασίζονται σε εξωτερικές επιδοτήσεις για να γεφυρώσουν αυτό το χάσμα, διασφαλίζοντας ότι μπορούν να συνεχίσουν να παρέχουν πρόσβαση στις μεταφορές των περιοχών της υπαίθρου. Αυτές οι υπηρεσίες υπόκεινται στους κανονισμούς της ΕΕ και στις εθνικές πολιτικές δημόσιων συμβάσεων.
- **Οι Υπηρεσίες που βασίζονται σε εθελοντές** αξιοποιούν τη συμμετοχή της κοινότητας για να διατηρήσουν το κόστος χαμηλό, με τους εθελοντές να αναλαμβάνουν συχνά ρόλους οδηγών ή διοικητικού προσωπικού. Αυτή η εθελοντική συμμετοχή μειώνει τα έξοδα μισθοδοσίας, φέρνοντας το συνολικό κόστος κοντά ή μερικές φορές ακόμη και κάτω από τα παραγόμενα έσοδα. Αυτό μπορεί να κάνει τέτοιες υπηρεσίες οικονομικά εφικτές και βιώσιμες για την ύπαιθρο.

Συνεκτιμώντας τις διαφορές μεταξύ αυτών των ανωτέρω τριών κατηγοριών, είναι σημαντικό να γίνει διάκριση της διαχείρισης των κεφαλαιουχικών και λειτουργικών δαπανών σε κάθε μοντέλο.

Οι *εμπορικές υπηρεσίες* συνήθως καλύπτουν πλήρως τόσο τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις όσο και τα λειτουργικά έξοδα. Οι πάροχοι μεταφορών παρέχουν τους δικούς τους στόλους για την υποστήριξη των υπηρεσιών τους. Οι *επιδοτούμενες υπηρεσίες*, αν και λειτουργούν με παρόμοιο τρόπο, απαιτούν δημόσιες επιχορηγήσεις για την κάλυψη βασικών λειτουργικών δαπανών, όπως τη μισθοδοσία, τα καύσιμα, τη συντήρηση οχημάτων κ.α. ή/και το κόστος χρηματοδότησης των οχημάτων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διαχειριστικές αρχές μπορούν να χρηματοδοτήσουν και να έχουν στην κυριότητα τους το στόλο των οχημάτων, επιτρέποντας την κοινή χρήση αυτών για διάφορες υπηρεσίες. Σε ορισμένες χώρες, οι εμπορικές υπηρεσίες προτιμώνται και έχουν σημαντικές ελευθερίες. Σε άλλες χώρες, οι εμπορικές υπηρεσίες πρέπει να εντάσσονται στο συνολικό σχέδιο διαχείρισης των μεταφορών και να μην εμποδίζουν την ανάπτυξη και τη λειτουργία συναφών επιδοτούμενων υπηρεσιών. Τέλος, οι υπηρεσίες που βασίζονται σε εθελοντές συχνά καταφέρνουν να ελαχιστοποιήσουν τόσο το κεφαλαιουχικό όσο και το λειτουργικό κόστος, καθώς οι εθελοντές αναλαμβάνουν λειτουργικούς ρόλους, όπως η οδήγηση των μέσων, οι διοικητικές εργασίες - ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις παρέχουν ακόμη και τα δικά τους οχήματα (για υπηρεσίες που

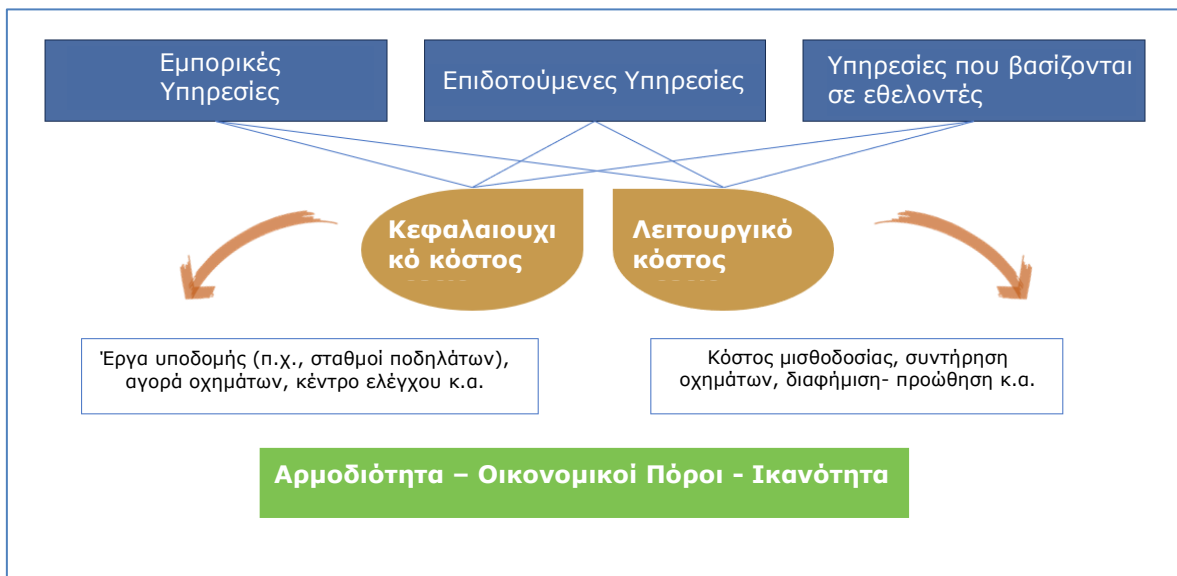
λειτουργούν με αυτοκίνητο). Αυτό γενικά επιτρέπει ένα οικονομικά αποδοτικό μοντέλο κοινής χρήσης οχημάτων που είναι προσαρμοσμένο σε κοινότητες της υπαίθρου.

Όποιο και αν είναι το χρηματοοικονομικό πλαίσιο λειτουργίας μιας υπηρεσίας που λειτουργεί ή πρόκειται να αναπτυχθεί, εξετάζεται πάντα το τρίπτυχο Αρμοδιότητας - Οικονομικών πόρων - Ικανότητας:

- **Αρμοδιότητα:** ποιος έχει την νόμιμη αρμοδιότητα και την οργανωτική δυνατότητα μαζί με τους πόρους (οικονομικούς και ανθρώπινους) για να αναπτύξει και λειτουργήσει μία νέα υπηρεσία μετακινήσεων στην ύπαιθρο;
- **Οικονομικοί πόροι (χρήματα):** ποιος έχει τους οικονομικούς πόρους που απαιτούνται για τη λειτουργία μιας νέας υπηρεσίας κινητικότητας;
- **Ικανότητα (επάρκεια):** ποιος έχει την θεσμική, επιχειρησιακή και τεχνική επάρκεια ώστε να διαχειριστεί μια νέα υπηρεσία κινητικότητας στην ύπαιθρο;

### Σχήμα 5. Χρηματοοικονομικά πλαίσια για λύσεις κινητικότητας

Πηγή: SMARTA-NET



### Σχήμα 6. Χρηματοοικονομικό πλαίσιο για υπηρεσίες DRT στο Medio Tejo, Πορτογαλία

#### Μαθαίνοντας στην πράξη: Οικονομική βιωσιμότητα των υπηρεσιών DRT στην περιοχή Medio Tejo, Πορτογαλία

Οι υπηρεσίες μεταφοράς σύμφωνα με τη ζήτηση (DRT) που λειτουργούν σε διάφορους δήμους της περιοχής Medio Tejo στην Πορτογαλία, έχουν κρατική στήριξη. Διαχειρίζονται από την CIMT -Comunidade Intermunicipal Medio Tejo- η οποία τις σχεδιάζει σύμφωνα με τις ανάγκες των τοπικών αρχών (δήμοι, περιφέρεια κ.α.). Οι Τοπικές Αρχές είναι υπεύθυνες για τη σύναψη συμβάσεων με τους παρόχους υπηρεσιών TAXI για τη λειτουργία των υπηρεσιών μεταφοράς.

Η οικονομική βιωσιμότητα των υπηρεσιών διασφαλίζεται από:

- Την ίδια Χρηματοδότηση των δήμων
- Τα εθνικά κεφάλαια:



- Πόρους του Fundo Ambiental (ένα εθνικό πρόγραμμα που επιδοτεί τη έκπτωση των εισιτηρίων των δημόσιων συγκοινωνιών σε εθνικό επίπεδο και απευθύνεται κυρίως σε δικαιούχους εκπνώσεων/ δωρεάν μετακίνησης)
- Πόρους του PART (ένα πρόγραμμα για την υποστήριξη της μείωσης των κομίστρων στις δημόσιες συγκοινωνίες)
- Πόρους του PROTRansP (ένα πρόγραμμα για την υποστήριξη της πύκνωσης και της ενίσχυσης των υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών)
- Τα έσοδα από εισιτήρια που καλύπτουν περίπου το 16% του κόστους λειτουργίας των υπηρεσιών
- Τη συμφωνία με οδηγούς ταξί, βάσει της οποίας παρέχονται υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με μειωμένο λειτουργικό κόστος.

Αυτός ο μεικτός τρόπος χρηματοδότησης επέτρεψε την επέκταση των υπηρεσιών από την πρώτη πιλοτική εφαρμογή που έγινε το 2012 και έχει πλέον επιτύχει την αύξηση του αριθμού των χρηστών και την ευρεία εφαρμογή σε διαφορετικές περιοχές όπως η Κοϊμπρα και η Medio Tejo<sup>10</sup>.

Οι διάφορες υπηρεσίες μετακινήσεων κοινής χρήσης μπορούν να λειτουργήσουν με διάφορες δομές για να αντιμετωπίσουν τις ποικίλες λειτουργικές ανάγκες. Η λειτουργία μιας υπηρεσίας περιλαμβάνει διάφορες επιμέρους εργασίες, όπως η εξυπηρέτηση πελατών, η διαχείριση του στόλου και η ανακατανομή των οχημάτων, η υποστήριξη και η συντήρηση ψηφιακών συστημάτων και πλατφορμών.

Αυτές οι λειτουργίες μπορούν να υλοποιηθούν μέσω διαφορετικών οργανωτικών και χρηματοοικονομικών πλαισίων, όπως φαίνεται στο Σχήμα 7. Οι επιμέρους επιλογές μπορούν να περιλαμβάνουν την ανάθεση της διαχείρισης σε εξωτερικούς συνεργάτες, την ανάθεση αρμοδιοτήτων σε μια δημοτική εταιρεία ή την άμεση διαχείριση της υπηρεσίας από τον δήμο, αυξάνοντας το επίπεδο ευθύνης των τοπικών αρχών<sup>11</sup>.

Μπορούν εντός του ίδιου δήμου να αναπτυχθούν και να χρηματοδοτηθούν διαφορετικές υπηρεσίες κινητικότητας με ποικίλους τρόπους. Ιδιαίτερα κρίσιμη παράμετρος για την επιτυχία του εγχειρήματος είναι η αποτελεσματική διαχείριση των συμβάσεων και των αναθέσεων των επιμέρους υπηρεσιών του μεταφορικού έργου, αλλά και η ουσιαστική κάλυψη των τοπικών αναγκών.

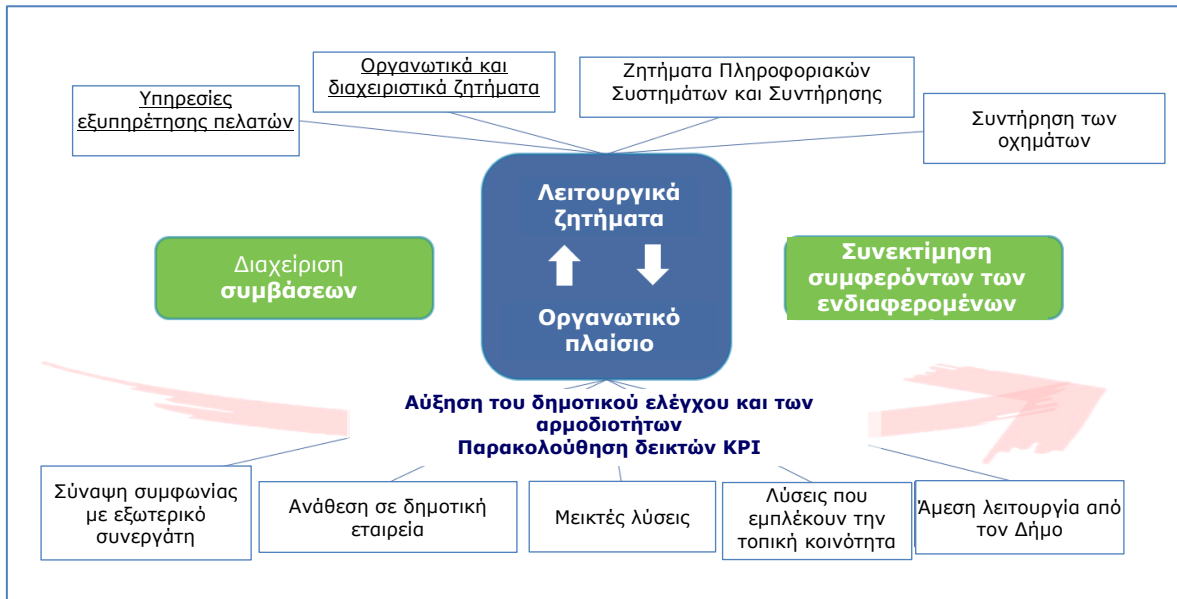
---

<sup>10</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες, δείτε την παρουσίαση "Financing mechanisms and opportunities for rural mobility solutions in Portugal" (2024), διαθέσιμη στη διεύθυνση [https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03\\_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf](https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf)

<sup>11</sup> Για λεπτομέρειες σχετικά με τα διαφορετικά λειτουργικά και οργανωτικά πλαίσια και τις οικονομικές τους απαιτήσεις υπάρχουν διαθέσιμοι δύο οδηγοί του έργου SMARTA-NET: 1) Guidance on Rural Shared Mobility Solutions, 2024, 2) SMARTA-NET Catalogue of Rural Shared Mobility Solutions.

## Σχήμα 7. Διαχείριση οργανωτικών και λειτουργικών θεμάτων

Πηγή: SMARTA-NET



## Σχήμα 8. Η υπηρεσία πόρτα-πόρτα «Sopotniki» στη Σλοβενία

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Η υπηρεσία πόρτα-πόρτα Sopotniki

Η υπηρεσία μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα Sopotniki<sup>12</sup> λειτουργεί σε περισσότερους από 16 Δήμους στη Σλοβενία και αποτελεί ένα καλό παράδειγμα αποτελεσματικής οργανωτικής και επιχειρησιακής δομής. Το Sopotniki παρέχει δωρεάν υπηρεσίες μετακίνησης για τους ηλικιωμένους και απασχολεί εθελοντές (κυρίως συνταξιούχους) ως οδηγούς. Η υπηρεσία βασίζεται στην αλληλεγγύη της κοινότητας και έχει σημειώσει μεγάλη επιτυχία από την έναρξή της το 2017, αυξάνοντας τον αριθμό των χρηστών της από 312 (αρχικά) σε περισσότερους από 5.300 το 2022. Αυτή η επιτυχία οφείλεται κυρίως στις εδραιωμένες συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που στηρίζουν το επιχειρηματικό μοντέλο της υπηρεσίας πόρτα- πόρτα αλλά και στη στενή συνεργασία των εμπλεκόμενων δήμων. Στην πραγματικότητα, η υπηρεσία διευθύνεται από τη ΜΚΟ Sopotniki και υποστηρίζεται από Δήμους, χορηγίες φορέων και ιδιωτών. Διαθέτει μια αφοσιωμένη ομάδα με 19 υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης (4 απασχολούνται στη ΜΚΟ Sopotniki και 13 απασχολούνται σε διάφορους εταίρους του έργου όπως δήμους, στον Ερυθρό Σταυρό, σε Κέντρα Κοινωνικής Εργασίας κ.α.) που ασχολούνται με τον συντονισμό των τοπικών ομάδων και τη διαχείριση της λειτουργίας της υπηρεσίας, καθώς και ένα εκτεταμένο δίκτυο 263 εθελοντών οδηγών.

Οι κύριες πηγές χρηματοδότησης συμπεριλαμβάνουν:

- δωρεές από χρήστες, ιδιωτικές εταιρείες και χορηγίες που αντιπροσωπεύουν περίπου το 5% της χρηματοδότησης·
- δημόσιες επενδύσεις (επιχορηγήσεις από δήμους) που αναλογούν περίπου στο 75% της χρηματοδότησης·
- έσοδα υπηρεσιών, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 20% της χρηματοδότησης, τα οποία επανεπενδύονται στον οργανισμό για την περαιτέρω υποστήριξη και επέκταση των υπηρεσιών



<sup>12</sup> <https://www.sopotniki.org/home.html>

## 4. ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Η περιορισμένη γνώση των ευκαιριών χρηματοδότησης και η έλλειψη εξειδικευμένης εμπειρίας στην διεκδίκηση πόρων για υπηρεσίες κινητικότητας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο για τις κοινότητες της υπαίθρου, οι οποίες μπορεί μεν να διαθέτουν προηγούμενη εμπειρία στην διεκδίκηση και λήψη χρηματοδότησης για έργα, ενδεχομένως όχι όμως στον τομέα της κινητικότητας. Το SMARTA-NET έχει αναπτύξει μια μεθοδολογική προσέγγιση που αποτελείται από δέκα (10) διακριτά βήματα για τη στήριξη των κοινοτήτων στην έρευνα κονδυλίων. Τα βήματα αυτά έχουν σχεδιαστεί για να καθοδηγήσουν τους δήμους και τους ειδικούς, στην κατανόηση, την προετοιμασία και την υποβολή ολοκληρωμένων προτάσεων χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένης της επιχειρησιακής στρατηγικής τόσο για την ανάπτυξη όσο και για τη διατήρηση των νέων υπηρεσιών με την πάροδο του χρόνου (Σχήμα 9).

### Σχήμα 9. Σταδιακή προσέγγιση για την ανάπτυξη στρατηγικής λήψης χρηματοδότησης υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο

Πηγή: SMARTA-NET



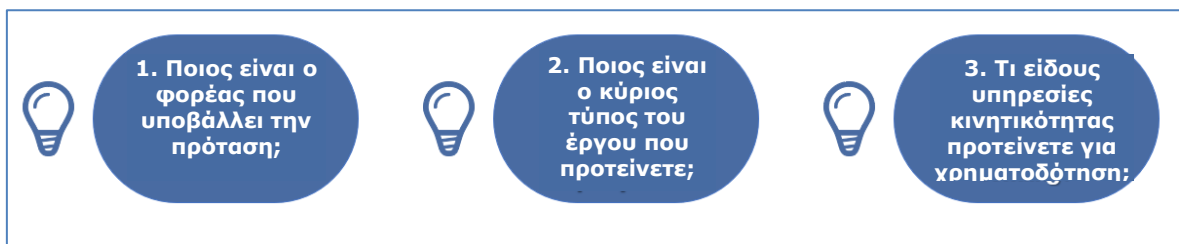
Κάθε κεφάλαιο βασίζεται σε στοιχεία που είναι απαραίτητα για τον συνολικό σχεδιασμό των έργων - από τον εντοπισμό των προκλήσεων και πλεονεκτημάτων, έως την ανάλυση ενός βιώσιμου οικονομικού πλαισίου και τον καθορισμό των βασικών συνιστωσών του έργου. Αυτή η δομημένη προσέγγιση δίνει στις αρχές τα απαραίτητα εργαλεία για να κατανοήσουν τις περίπλοκες διαδικασίες χρηματοδότησης, να αξιολογήσουν με σαφήνεια τις οικονομικές απαιτήσεις και να αναπτύξουν πειστικές προτάσεις που ανταποκρίνονται τόσο στις απαιτήσεις της αγοράς όσο και στις ειδικές συνθήκες που σχετίζονται με την κινητικότητα στην ύπαιθρο.

## 5. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Μία επιτυχημένη πρόταση χρηματοδότησης ξεκινά με τον σαφή και λεπτομερή προσδιορισμό όλων των βασικών πτυχών του έργου. Είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί ο κύριος φορέας που υποβάλλει την πρόταση, να βεβαιωθεί η αξιοπιστία του και να εξασφαλιστεί ότι πληροί τα κριτήρια επιλεξιμότητας για την εκάστοτε πρόσκληση χρηματοδότησης. Είναι εξίσου σημαντικό να καταγραφούν οι βασικοί άξονες του έργου, η περιοχή εφαρμογής και το επίπεδο ωριμότητας της πρότασης, εξασφαλίζοντας την ευθυγράμμιση με τις προτεραιότητες της πρόσκλησης και τους στόχους του προγράμματος. Τέλος, θα πρέπει να προσδιορίζονται σαφώς οι υπηρεσίες που επιδιώκεται να χρηματοδοτηθούν, διασφαλίζοντας ότι καλύπτουν πραγματικές ανάγκες και παράλληλα ευθυγραμμίζονται με τα κριτήρια της συγκεκριμένης πρόσκλησης.

### Σχήμα 10. Ορισμός βασικών στοιχείων του έργου – Βήματα 1-3

Πηγή: SMARTA-NET



#### Βήμα 1: Ποιος είναι ο φορέας που υποβάλλει την πρόταση;

Ο φορέας που υποβάλλει την πρόταση θα πρέπει να διαθέτει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως την τυπική αρμοδιότητα εκτέλεσης συγκεκριμένων δράσεων, την αξιοπιστία, την επιλεξιμότητα για συγκεκριμένα προγράμματα/πηγές χρηματοδότησης, τη δυνατότητα αδειοδότησης ανάλογων υπηρεσιών και το σχετικό ιστορικό οικονομικών επιδόσεων. Ωστόσο, η φύση του φορέα μπορεί να επιφέρει και ορισμένους περιορισμούς, όπως ο ρυθμός διεκπεραίωσης έργων, μελετών και προμηθειών, η ταχύτητα λήψης εσωτερικών εγκρίσεων, και εν γένει η ευελιξία του και η *ad hoc* προσαρμογή του. Όλα τα παραπάνω, επηρεάζουν την ικανότητα του φορέα να αναπτύξει μια καλή πρόταση και να την εκτελέσει με επιτυχία όταν και εάν εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση.

Η συνεργασία με άλλους φορείς δίνει τη δυνατότητα στον αιτούντα φορέα να διευρύνει το πεδίο των δυνατοτήτων του. Προτάσεις που κατατίθενται από ένα μόνο φορέα μπορεί να έχουν περιορισμένα οφέλη, ενώ συνεργατικές προτάσεις συνήθως οδηγούν σε πιο ουσιαστικά αποτελέσματα.

Ο Πίνακας 2 συνοψίζει τις δυνατότητες δράσης για κάθε τύπο φορέα, επισημαίνοντας συγκεκριμένες ανάγκες, ευκαιρίες και στόχους. Ο πίνακας παρουσιάζει επίσης τους *πιθανούς περιορισμούς* που μπορεί να αντιμετωπίσει ο φορέας, ειδικά εάν αυτός ενεργεί αυτόνομα και μεμονωμένα. Οι *περιορισμοί* σημειώνονται με στόχο την ανάδειξη της σημασίας των **συμπράξεων και συνεργασιών**.

## Πίνακας 2. Δυνατότητες, στόχοι, περιορισμοί και ευκαιρίες συνεργασίας για τους φορείς που ζητούν χρηματοδότηση

Πηγή: SMARTA-NET

	Δυνατότητες δράσης	Στόχοι	Πιθανοί περιορισμοί	Ευκαιρίες συνεργασίας
Αγροτικοί Δήμοι	Οργάνωση, συγχρηματοδότηση και υλοποίηση τοπικών δράσεων στις μεταφορές. Μπορούν να διαχειριστούν αποτελεσματικά την αναβάθμιση υποδομών και να συνεργαστούν με άλλους φορείς για να διασφαλίσουν την παροχή υπηρεσιών.	Βελτίωση των τοπικών υπηρεσιών κινητικότητας, αναβάθμιση των υποδομών (π.χ. δημόσιοι χώροι, κόμβοι μεταφορών) και συνεργασία με εξωτερικούς φορείς για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων τους.	Περιορισμένη επιρροή στα όρια της περιοχής τους. Περιορισμένο προσωπικό (ή και απουσία προσωπικού) για την ανάπτυξη και υλοποίηση έργων. Περιορισμένοι πόροι για νέα ή εξελισσόμενα εγχειρήματα. Καμία δυνατότητα άμεσης εφαρμογής κάποιων υπηρεσιών κινητικότητας.	Συνεργασία με παρόχους μεταφορικού έργου, ΜΚΟ, περιφερειακές αρχές, και επιχειρήσεις για την συνένωση πόρων, την ανάπτυξη λύσεων από κοινού και την πραγματοποίηση κοινών αξιολογήσεων των αναγκών κινητικότητας στην ύπαιθρο.
Πάροχοι μεταφορικού έργου/ αρχές	Δυνατότητα ενεργής συμμετοχής στη λειτουργία και την επέκταση των δικτύων μεταφορών, διασφαλίζοντας την προσβασιμότητα και την ισότητα στις υπηρεσίες μετακίνησης στην ύπαιθρο.	Επέκταση της περιοχής κάλυψης του μεταφορικού έργου, αντιμετώπιση των υφιστάμενων κενών, με διασφάλιση της βιωσιμότητας.	Περιορισμένη ευελιξία για νέες πρωτοβουλίες. Αυστηρά πλαίσια που εμποδίζουν την καινοτομία. Περιορισμένοι πόροι για νέες επενδύσεις. Δυσκολία συντονισμού με άλλους παραγωγικούς τομείς και ενδιαφερόμενους φορείς.	Συνεργασία με δήμους, περιφερειακές αρχές και άλλους φορείς για την επέκταση των υπηρεσιών τους, την ενσωμάτωση τεχνολογιών και τη διασφάλιση κανονιστικής και οικονομικής υποστήριξης.
ΜΚΟ /ομάδες πολιτών	Υποστήριξη έργων και υπηρεσιών για μετακίνηση στην ύπαιθρο που προωθούν την άρση των αποκλεισμών και την ίση μεταχείριση. Μπορούν να υποστηρίξουν τις ανάγκες μετακίνησης των υποεξυπηρετούμενων πληθυσμών και να	Διασφάλιση ότι οι λύσεις μεταφορών στην ύπαιθρο ανταποκρίνονται στις ανάγκες της κοινότητας, δεν δημιουργούν αποκλεισμούς και παρέχουν επαρκή πρόσβαση σε υπηρεσίες για όλους τους κατοίκους. Υποστήριξη πολιτικών μεταρρυθμίσεων και ενεργή	Ανεπαρκή κεφάλαια για μεγάλης κλίμακας ή μακροπρόθεσμα έργα. Περιορισμένη εμπειρία στην ανάπτυξη & λειτουργία υπηρεσιών κινητικότητας. Εξάρτηση από εθελοντές, γεγονός που επηρεάζει τη συνέχιση αλλά και	Συνεργασία με τοπικές αρχές, αρχές μεταφορών ή επιχειρήσεις για την ανάπτυξη υπηρεσιών μετακίνησης, όπως υπηρεσίες που βασίζονται σε εθελοντές ή συστήματα κοινής χρήσης μέσων. Βοηθούν στην ενεργοποίηση χρηματοδότησης.

Οδηγός για επιλογές χρηματοδότησης και εργαλεία χρηματοοικονομικής υποστήριξης για την κινητικότητα στην ύπαιθρο

	αντιμετωπίσουν τα κενά στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών.	συμμετοχή στη συνεργατική δημιουργία υπηρεσιών.	την αξιοπιστία των έργων. Απουσία επίσημης αρμοδιότητας για τη διαχείριση υπηρεσιών μεταφορών.	
Οργανισμοί – φορείς Τουρισμού	Οι φορείς του τουρισμού μπορούν να δουλέψουν για την προώθηση βιώσιμων επιλογών μετακίνησης για τους επισκέπτες στην ευρύτερη περιοχή της υπαίθρου, μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και παράλληλα ενισχύοντας τις εμπειρίες των επισκεπτών.	Διασφάλιση ότι ο αγροτουρισμός ενισχύει την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, προσφέροντας στους επισκέπτες πρόσβαση σε μη ρυπογόνα μέσα μεταφοράς, όπως ηλεκτρικά λεωφορεία, κοινόχρηστα ποδήλατα ή ηλεκτρικά οχήματα.	Η εστίαση στην εποχικότητα δεν διασφαλίζει τη συστηματική ζήτηση. Έλλειψη εμπειρίας στον σχεδιασμό των μεταφορών. Περιορισμένη πρόσβαση σε χρηματοδότηση για τις μεταφορές. Περιορισμένη ικανότητα συντονισμού με τις συνολικές ανάγκες της κοινότητας.	Συνεργασία με παρόχους μεταφορών, τοπικές αρχές και άλλους φορείς (π.χ., διαχειριστές καταλυμάτων) για προσφορά ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφορών, ενισχύοντας τη βιωσιμότητα και μειώνοντας το αποτύπωμα άνθρακα.
Επιχειρήσει ς- Ιδιώτες	Υποστήριξη της κινητικότητας στην ύπαιθρο μέσω της συγχρηματοδότησης και της προώθησης λύσεων που αυξάνουν την πρόσβαση στις αγροτικές περιοχές, ενσωματώνοντας συχνά τεχνολογίες πράσινης ενέργειας και έξυπνης κινητικότητας για την επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας.	Βελτίωση πρόσβασης στις αγροτικές και περιαστικές περιοχές για τους εργαζόμενους και το σύνολο των χρηστών. Προώθηση λύσεων κινητικότητας που ευθυγραμμίζονται με τους στόχους βιωσιμότητάς.	Οι υπηρεσίες κινητικότητας δεν αποτελούν την κύρια δραστηριότητά τους. Οικονομικοί κίνδυνοι που σχετίζονται με επενδύσεις σε εγχειρήματα που είναι εκτός του κύριου πεδίου δραστηριοτήτων τους. Έλλειψη άμεσης επιρροής στους κανονισμούς ή τη χάραξη πολιτικής για τις μεταφορές. Συχνά στοχεύουν σε συγκεκριμένες ομάδες πελατών.	Συνεργασία με δήμους και παρόχους μεταφορικού έργου για την υλοποίηση των απαραίτητων υποδομών (π.χ., σταθμοί φόρτισης Η/Ο) και τη διασφάλιση της ανάπτυξης συγχρηματοδοτούμενων λύσεων.

## Σχήμα 11. Υπηρεσία κοινόχρηστων αυτοκινήτων οργανωμένη από ομάδες πολιτών στην αγροτική κοινότητα Villerouge-Termenès

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Κοινόχρηστα αυτοκίνητα σε μια αγροτική κοινότητα

Το πρόγραμμα κοινής χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στο Villerouge-Termenès αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πρωτοβουλίας που βασίζεται στην τοπική κοινότητα και αντιμετωπίζει τις προκλήσεις της κινητικότητας στην ύπαιθρο. Συνεκτιμώντας τις μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των βασικών υπηρεσιών και το περιορισμένο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, το πρόγραμμα βελτιώνει τη μετακίνηση των κατοίκων προσφέροντας ένα ηλεκτρικό όχημα για σύντομες διαδρομές σε ακτίνα 40 έως 80 χλμ., διευκολύνοντας τις επισκέψεις σε παντοπωλεία, υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης κ.α. Επιπλέον, το όχημα εξυπηρετεί τους επισκέπτες για κοντινά αξιοθέατα στην ευρύτερη περιοχή του Cathar. Η υπηρεσία έχει μεγάλη συμμετοχή, με σχεδόν το ένα τρίτο των 150 κατοίκων του χωριού να τη χρησιμοποιούν, ενισχύοντας την αλληλεπίδραση της κοινότητας μέσω οργανωμένων συζητήσεων. Το ηλεκτρικό κοινόχρηστο αυτοκίνητο έχει προσιτή τιμή, 6€ για χρήση μισής ημέρας και χρησιμοποιείται και από εργαζόμενους στο Δήμο. Η υπηρεσία αυτή ενισχύει τη σύνδεση με τις γειτονικές περιοχές, προάγει τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων, υποστηρίζει τον τοπικό τουρισμό και δημιουργεί συνθήκες κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η συνολική επένδυση για το έργο ανήλθε σε 177.656€ και η χρηματοδότηση εξασφαλίστηκε από διάφορες πηγές.



Πηγή: marrie de Villerouge-Termènes

Απόκτηση και Εγκατάσταση Φωτοβολταϊκού Στεγάστρου για Χώρο Στάθμευσης και Σημείο Φόρτισης		Αγορά και Διαχείριση Ηλεκτρικού Αυτοκινήτου (συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής εφαρμογής και ιστοσελίδας για 3 χρόνια)	
Χρηματοδότηση από εθνικούς πόρους	€61,000	Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (EAFRD)	€29,667
Πόροι Κοινότητας Aude	€26,600	Πόροι Κοινότητας Aude	€2,524
Πόροι παρόχου Ενέργειας SYADEN	€10,500	Πόροι Περιφέρειας	€4,040
Δημοτικοί πόροι	€32,200	Δημοτικοί πόροι	€10,123
Το κόστος για την κοινότητα ανέρχεται σε 1.000€ ετησίως για τη λειτουργία της υπηρεσίας (πληρωμή της πλατφόρμας, καθαριότητα, βοήθεια στη χρήση...).			

## Βήμα 2: Ποιος είναι ο κύριος τύπος του έργου που προτείνετε;

Όταν ξεκινά μία νέα πρωτοβουλία για την κινητικότητα στην ύπαιθρο είναι απαραίτητο να οριστεί με σαφήνεια ο κύριος στόχος του έργου. Αυτό θα προσφέρει μια αρχική εκτίμηση της κλίμακας, της σύνθεσης και της διάρκειας των χρηματοδοτικών αναγκών, των πιθανών χρηστών της υπηρεσίας και των δικαιούχων του προγράμματος, ενώ επιπλέον θα βοηθήσει στην κατανομή των διαθέσιμων πόρων και τον προσδιορισμό των κατάλληλων συνεργασιών για την επιτυχή υλοποίηση του έργου.

Ένας σαφώς καθορισμένος στόχος βοηθά στον ορισμό συγκεκριμένων προτεραιοτήτων, στην κατανομή των διαθέσιμων πόρων και στην εμπλοκή των σχετικών φορέων. Αυτό με τη σειρά του θα βοηθήσει τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την παροχή χρηματοδότησης να κατανοήσουν την ουσία της πρότασης, να εκτιμήσουν τις δυνατότητες ή μη άντλησης πόρων και να καθοδηγήσουν με τις κατάλληλες συμβουλές τον αιτούντα για ευθυγράμμιση της πρότασης με τα κριτήρια χρηματοδότησης.

Παρακάτω παρουσιάζονται τέσσερις βασικοί τύποι έργων με τα γενικά χαρακτηριστικά τους (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά). Αυτά τα παραδείγματα μπορούν να βοηθήσουν στη βελτιστοποίηση της πρότασης.

## Πίνακας 3. Κύριοι τύποι υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο

Πηγή: SMARTA-NET

Τύπος A: Γενική υπηρεσία βελτίωσης της κινητικότητας σε μια περιοχή	
Στόχος	Η βελτίωση της πρόσβασης από/προς μια συγκεκριμένη περιοχή.
Πεδίο εφαρμογής	Αφορά στη βελτίωση των μετακινήσεων μέσω μίας νέας υπηρεσίας και μπορεί να επικεντρώνεται σε διαφορετικές θεματικές, π.χ. τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, την ανάπτυξη υπηρεσιών που σχετίζονται με τη ζήτηση (DRT), τη βελτίωση υποδομών για ποδήλατο και πεζούς- με παράλληλη μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο- με γενικό στόχο την αύξηση της προσβασιμότητας για κατοίκους και επισκέπτες.
Δομή Έργου	Μία γενική υπηρεσία για τη βελτίωση της κινητικότητας σε μία ολόκληρη περιοχή, εξ' ορισμού θα έχει ένα ευρύ γεωγραφικό πεδίο, θα περιλαμβάνει πολλά επιμέρους μέτρα για τα διάφορα μέσα μετακίνησης. Αυτό ενέχει τον κίνδυνο να χαθεί ο κεντρικός στόχος, ενώ θέτει και προκλήσεις στην εξισορρόπηση των πολλαπλών απαιτήσεων. Ένα τέτοιο έργο είναι πιθανό να περιλαμβάνει διάφορους εμπλεκόμενους φορείς, παράλληλες εφαρμογές μέτρων και πολιτικών και ενδεχομένως συνδυασμό πηγών και εργαλείων χρηματοδότησης. Επομένως, απαιτείται δυναμική ηγεσία και αποτελεσματικός συντονισμός.
Βασικές Συστάσεις	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Θεμελίωση του έργου:</b> Ευθυγράμμιση του έργου με τα τοπικά σχέδια και τις πολιτικές κινητικότητας για την ενίσχυση της αξιοπιστίας και την εξασφάλιση της υποστήριξης.</li><li>• <b>Επηρεαζόμενοι χρήστες:</b> Σαφής προσδιορισμός των κύριων αναγκών κινητικότητας των χρηστών και αντιστοίχιση με συγκεκριμένους τύπους υπηρεσιών για διευκόλυνση ανάπτυξης του επιχειρηματικού σχεδίου.</li><li>• <b>Ενσωμάτωση:</b> Διασφάλιση ομαλής ενσωμάτωσης της νέας υπηρεσίας στο υπάρχον δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας με τρόπο που θα τηρεί το θεσμικό πλαίσιο, τη διαχειριστική επάρκεια και τη διαδικασία χρηματοδότησης.</li><li>• <b>Βιωσιμότητα:</b> Ενσωμάτωση βιώσιμων τρόπων και μέσων μεταφοράς, όπως οχήματα χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων, ηλεκτρικά λεωφορεία ή συστήματα κοινοχρήστων</li></ul>

	<p>ηλεκτρικών ποδηλάτων, ειδικά σε περιοχές που τελούν υπό καθεστώς προστασίας ή απαιτούν ειδική διαχείριση.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Μακροπρόθεσμος Σχεδιασμός:</b> Αξιολόγηση της μελλοντικής ανάπτυξης της υπηρεσίας, προβλέποντας τις μεταβολές τόσο στη ζήτηση των υπηρεσιών όσο και στις ανάγκες κινητικότητας.</li> </ul>
<b>Τύπος Β: Υπηρεσία βελτίωσης της κινητικότητας σε συγκεκριμένο προορισμό</b>	
Στόχος	Παροχή κατάλληλων και αξιόπιστων επιλογών μετακίνησης από και προς έναν συγκεκριμένο προορισμό της υπαίθρου, όπως ένα χωριό, ένα τουριστικό αξιοθέατο ή ένα κέντρο εξυπηρέτησης πολιτών.
Πεδίο εφαρμογής	Βελτίωση της προσβασιμότητας για τους κατοίκους και τους επισκέπτες συνδέοντας τον προορισμό με βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως κοντινές πόλεις, στάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς ή σιδηροδρομικούς σταθμούς.
Δομή Έργου	Η επιρροή ενός τέτοιου έργου είναι συνήθως πιο περιορισμένη σε σύγκριση με υπηρεσίες που καλύπτουν ολόκληρες περιοχές και συχνά περιλαμβάνει λιγότερα, αλλά πιο στοχευμένα, ζητούμενα. Το έργο μπορεί να υλοποιηθεί με σταθερά ή ευέλικτα δρομολόγια λεωφορείων (σύμφωνα με τη ζήτηση) και σε συνέργεια με τα υφιστάμενα συστήματα ΜΜΜ στην ευρύτερη περιφέρεια, να συνδέει τους χρήστες με τους κύριους κόμβους μεταφορών. Αυτή η προσέγγιση μειώνει την πολυπλοκότητα, αλλά ενδέχεται να περιλαμβάνει πολλούς εταιίρους, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αρχών, των παρόχων μεταφορικού έργου και τοπικών επιχειρήσεων. Η χρηματοδότηση μπορεί να προέλθει από ένα μείγμα δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, ιδίως εάν η υπηρεσία υποστηρίζει τις τοπικές επιχειρήσεις ή προωθεί τον τουρισμό. Σε κάθε περίπτωση απαιτεί αποτελεσματικό συντονισμό για να διασφαλιστεί η προσαρμογή στις εποχικές διακυμάνσεις.
Βασικές Συστάσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Συνεργασίες:</b> Συνεργασίες με τοπικές επιχειρήσεις για τυχόν συγχρηματοδότηση και κοινές δράσεις προώθησης για τη μείωση του κόστους.</li> <li>• <b>Χαμηλή Πυκνότητα Πληθυσμού &amp; Εδαφικές Προκλήσεις:</b> Σχεδιασμός ευέλικτων, οικονομικά αποδοτικών υπηρεσιών (π.χ. μετακινήσεις που σχετίζονται με τη ζήτηση ή διαμοιρασμός διαδρομών). Σχεδιασμός για μεγαλύτερες αποστάσεις και απομονωμένα ή δύσβατα μέρη.</li> <li>• <b>Συμμετοχή της κοινότητας:</b> Προσαρμογή των υπηρεσιών στις ανάγκες μετακίνησης της κοινότητας (χρόνοι, δρομολόγια, προορισμοί κ.α.).</li> <li>• <b>Βιωσιμότητα:</b> Ενσωμάτωση βιώσιμων τρόπων και μέσων μεταφοράς.</li> </ul>
<b>Τύπος Γ: Βελτίωση κινητικότητας στο πλαίσιο άλλων έργων υποδομής</b>	
Στόχος	Ενσωμάτωση μίας νέας υπηρεσίας κινητικότητας στο πλαίσιο ενός άλλου έργου υποδομής, όπως σε ένα έργο ανάπτυξης νέων κατοικιών, σε ένα νέο κέντρο κοινότητας κ.λπ.
Πεδίο εφαρμογής	Η κινητικότητα στην ύπαιθρο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ως μέρος των ευρύτερων αναπτυξιακών σχεδίων. Αυτό συνεπάγεται τη διασφάλιση ότι κάθε νέο έργο υποδομής—είτε πρόκειται για οικιστική ανάπτυξη, επιχειρηματικό πάρκο ή χώρο αναψυχής—περιλαμβάνει ένα καλά μελετημένο σύστημα μεταφορών. Στόχος είναι η παροχή προσβάσιμων και αποτελεσματικών συνδέσεων με την ευρύτερη περιοχή, συμβάλλοντας στη μείωση της απομόνωσης και επιτρέποντας την συνεχή ανάπτυξη της υπαίθρου, διασφαλίζοντας ότι οι άνθρωποι μπορούν να

	μετακινούνται εύκολα προς και από τη νέα υποδομή χωρίς να αναγκάζονται να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους.
Δομή Έργου	Τα ζητήματα μετακινήσεων σε ανάλογα έργα υποδομής συνήθως ενσωματώνονται στο ευρύτερο πλαίσιο του έργου (ενδεικτικά σε μία μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων), απαιτώντας ευθυγράμμιση με τους συνολικούς στόχους και το σχετικό χρονοδιάγραμμα. Η πρόσβαση στο νέο αυτό έργο υποδομής θα πρέπει να σχεδιαστεί ώστε να συνδέει τους κοντινούς οικισμούς με το βασικό δίκτυο μεταφορών και μπορεί να περιλαμβάνει νέα δρομολόγια ΜΜΜ, νέους ποδηλατόδρομους ή υποδομές πεζών, ενώ θα πρέπει να διασφαλίζεται η συνεργασία με τους παρόχους μεταφορικού έργου. Η συνεργασία μεταξύ των διάφορων φορέων είναι απαραίτητη, καθώς το έργο πιθανώς απαιτεί την εμπλοκή κατασκευαστών, τοπικών αρχών και τελικών χρηστών. Η χρηματοδότηση μπορεί να προέρχεται από συμπράξεις φορέων, συμπεριλαμβανομένων δημόσιων επιχορηγήσεων, ιδιωτικών επενδύσεων ή και από ίδιους πόρους του έργου υποδομής.
Βασικές Συστάσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Περιορισμένες υφιστάμενες συνδέσεις:</b> Οι αγροτικές περιοχές συχνά στερούνται υπηρεσιών σταθερής δημόσιας συγκοινωνίας, επομένως οι νέες υπηρεσίες θα πρέπει να καλύψουν αυτό το κενό. Οι νέες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός σταθερού δρομολογίου με λεωφορείο, υπηρεσίες σύνδεσης που θα σχετίζονται με τη ζήτηση (DRT) ή και συστήματα με οχήματα κοινής χρήσης.</li> <li>• <b>Συνδεσιμότητα με τις Γύρω Περιοχές:</b> Διασφάλιση της σύνδεσης με τους βασικούς πόλους ενδιαφέροντος στις κοντινές πόλεις και οικισμούς, όπως χώρους εργασίας, υπηρεσίες περίθαλψης και εκπαίδευσης.</li> <li>• <b>Συμμετοχή των Ενδιαφερομένων Φορέων:</b> Στενή συνεργασία με τους κατοίκους, τα τοπικά συμβούλια και τις επιχειρήσεις, για προσαρμογή των νέων υπηρεσιών στις τοπικές ανάγκες και συνθήκες.</li> </ul>
<b>Τύπος Δ: Εξειδικευμένη λύση κινητικότητας κερδοσκοπικού χαρακτήρα (π.χ. κοινή χρήση αυτοκινήτου)</b>	
Στόχος	Προσφορά εξειδικευμένων υπηρεσιών κινητικότητας σχεδιασμένων για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών στην ύπαιθρο με κερδοσκοπικό χαρακτήρα.
Πεδίο εφαρμογής	Αυτές οι λύσεις στην ύπαιθρο συχνά επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν συγκεκριμένες ελλείψεις για συγκεκριμένες ομάδες χρηστών. Σε αυτό το πλαίσιο συνήθως περιλαμβάνουν την κοινή χρήση αυτοκινήτων για κοινότητες με περιορισμένη πρόσβαση σε οχήματα ή υπηρεσίες μεταφοράς προϊόντων για αγρότες. Δεδομένης της μεγάλης διασποράς του πληθυσμού και των μεγάλων αποστάσεων στην ύπαιθρο, αυτές οι υπηρεσίες πρέπει να είναι οικονομικά αποδοτικές και προσαρμοσμένες στις συγκεκριμένες ανάγκες, διασφαλίζοντας ότι είναι χρήσιμες και βιώσιμες οικονομικά.

Δομή Έργου	<p>Οι εξειδικευμένες αυτές υπηρεσίες πρέπει να είναι δομημένες γύρω από στοχευμένες, μικρής κλίμακας δραστηριότητες προσαρμοσμένες στις τοπικές ανάγκες ή στις δραστηριότητες των χρηστών. Αυτές οι υπηρεσίες συχνά περιλαμβάνουν λίγους ενδιαφερόμενους, με έναν φορέα εκμετάλλευσης ή κάποιον συνεταιρισμό που αναλαμβάνει τη διαχείριση της υπηρεσίας. Μπορεί να βασίζονται σε μοντέλα που έχουν συμμετοχή της κοινότητας, σε συνεργασίες με τοπικές επιχειρήσεις ή και σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Δεδομένης της εξειδικευμένης φύσης τους απαιτούν σαφή προσδιορισμό των ομάδων χρηστών και της ζήτησης, με ευέλικτα μοντέλα υπηρεσιών που μπορούν να προσαρμοστούν στις αλλαγές. Η χρηματοδότηση προέρχεται συνήθως από ένα συνδυασμό πόρων της κοινότητας, από επιχορηγήσεις ή και ιδιωτικές επενδύσεις. Για να παραμείνει βιώσιμη μία τέτοια υπηρεσία, η δομή της θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα ισχυρό επιχειρηματικό σχέδιο που θα αξιολογεί τη σχέση κόστους-οφέλους, αλλά και τη δυνατότητα επέκτασής και προσαρμογής της.</p>
Βασικές Συστάσεις	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Αντιμετώπιση των Κενών:</b> Προσδιορισμός των ιδιαίτερων προκλήσεων κινητικότητας στην ύπαιθρο (όπως η χαμηλή συχνότητα δρομολογίων δημόσιων συγκοινωνιών ή η έλλειψη ιδιωτικών οχημάτων) και σχεδιασμός λύσεων που είναι απόλυτα προσαρμοσμένες στις τοπικές συνθήκες.</li><li>• <b>Λύσεις με βάση την Κοινότητα:</b> Συμμετοχή τοπικών επιχειρήσεων, καταλυμάτων, φορέων και ομάδων πολιτών στη δημιουργία και τη διαχείριση της υπηρεσίας. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες συνεργατικής χρήσης αυτοκινήτων ή κοινοχρήστων οχημάτων μπορούν να αναπτυχθούν και να συντηρούνται από τους τοπικούς φορείς.</li><li>• <b>Τεχνολογία και Προσβασιμότητα:</b> Αξιοποίηση της τεχνολογίας (ενδεικτικά mobile εφαρμογές για τον συντονισμό των οχημάτων με συνεκτίμηση των περιορισμών του ευρυζωνικού δικτύου). Διασφάλιση προσβασιμότητας των υπηρεσιών σε ηλικιωμένους ή και σε άτομα χωρίς πρόσβαση σε ψηφιακά εργαλεία και υπηρεσίες.</li><li>• <b>Επέκταση:</b> Ξεκινήστε με μικρές παρεμβάσεις και κλιμακώστε την επέκταση της υπηρεσίας καθώς η ζήτηση θα αυξάνεται, διατηρώντας το λειτουργικό κόστος χαμηλό, με ευέλικτα μοντέλα κοινής χρήσης.</li></ul>

## Σχήμα 12. Το Έργο VysoMarch στα σύνορα Αυστρίας και Σλοβακίας

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Το έργο VysoMarch στα σύνορα μεταξύ Αυστρίας και Σλοβακίας

Ο κύριος στόχος του έργου VysoMarch ήταν η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και η ενίσχυση των διασυνοριακών μετακινήσεων μεταξύ Αυστρίας και Σλοβακίας. Η νέα γέφυρα που εξυπηρετεί πεζούς και ποδηλάτα πάνω από τον ποταμό Μοράβα είχε ως στόχο τη δημιουργία μιας ελκυστικής και ασφαλούς σύνδεσης για την καθημερινή κυκλοφορία ποδηλάτων και ταυτόχρονα την προστασία του τοπίου.

Στο πλαίσιο του έργου περιλαμβάνονταν τα εξής: i) Κατασκευή κρεμαστής γέφυρας (μήκους 273 μέτρων και πλάτους 4 μέτρων) για τη σύνδεση των ποδηλατοδρόμων και των μονοπατιών μεταξύ του σλοβακικού δήμου Hochstetten και του αυστριακού δήμου Marchegg, ii) Συνοδευτικά μέτρα για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας, όπως ανάπτυξη διαδρόμων ποδηλάτου για μεγαλύτερη ασφάλεια και ταχύτερη σύνδεση με τον σιδηροδρομικό σταθμό Marchegg, χώρους στάθμευσης ποδηλάτων με δυνατότητα κλειδώματος, μετρητές κυκλοφορίας ποδηλάτων και ένα διασυνοριακό σύστημα σηματοδότησης και iii) Μέτρα για τη διαφύλαξη του φυσικού τοπίου και την προστασία των πτηνών (μέτρα προστασίας κατά τη φάση κατασκευής και αποκατάσταση μετά την ολοκλήρωση των έργων, όπως σημαίες προειδοποίησης πτηνών για την αποφυγή συγκρούσεων κ.α.).



Πηγή: [Amt der NÖ](#) Περιφερειακής Κυβέρνησης

Οι εταίροι του έργου ήταν η αυτοδιοικούμενη περιφέρεια της Μπρατισλάβα και η επαρχία Κάτω Αυστρίας. Το συνολικό κόστος του έργου ανήλθε σε 5,9 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 5 προήλθαν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ). Το έργο υλοποιήθηκε με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, στο πλαίσιο του προγράμματος διασυνοριακής συνεργασίας Interreg V-A Σλοβακία-Αυστρία 2014-2020.

### Βήμα 3: Τι είδους υπηρεσίες κινητικότητας προτείνετε για χρηματοδότηση;

Σε διάφορες αγροτικές περιοχές της ΕΕ εφαρμόζονται ήδη ποικίλες λύσεις και υπηρεσίες μετακίνησης, οι οποίες μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κύριους τύπους:

- **Ευέλικτες υπηρεσίες μεταφορών**, που αφορούν σε συστήματα μεταφορών που προσαρμόζονται στη ζήτηση.
- **Υπηρεσίες κοινής χρήσης διαδρομών**, όπως ο συνεπιβατισμός (carpooling) και το κοινόχρηστο ταξί.
- **Υπηρεσίες κοινής χρήσης οχημάτων**, συμπεριλαμβανομένης της κοινής χρήσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων.

Οι παραπάνω υπηρεσίες γίνονται πολύ πιο αποτελεσματικές όταν συντονίζονται ή ενσωματώνονται στις υφιστάμενες υπηρεσίες των συμβατικών λεωφορείων και των μέσων σταθερής τροχιάς.

Επιπλέον, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη τα κάτωθι:

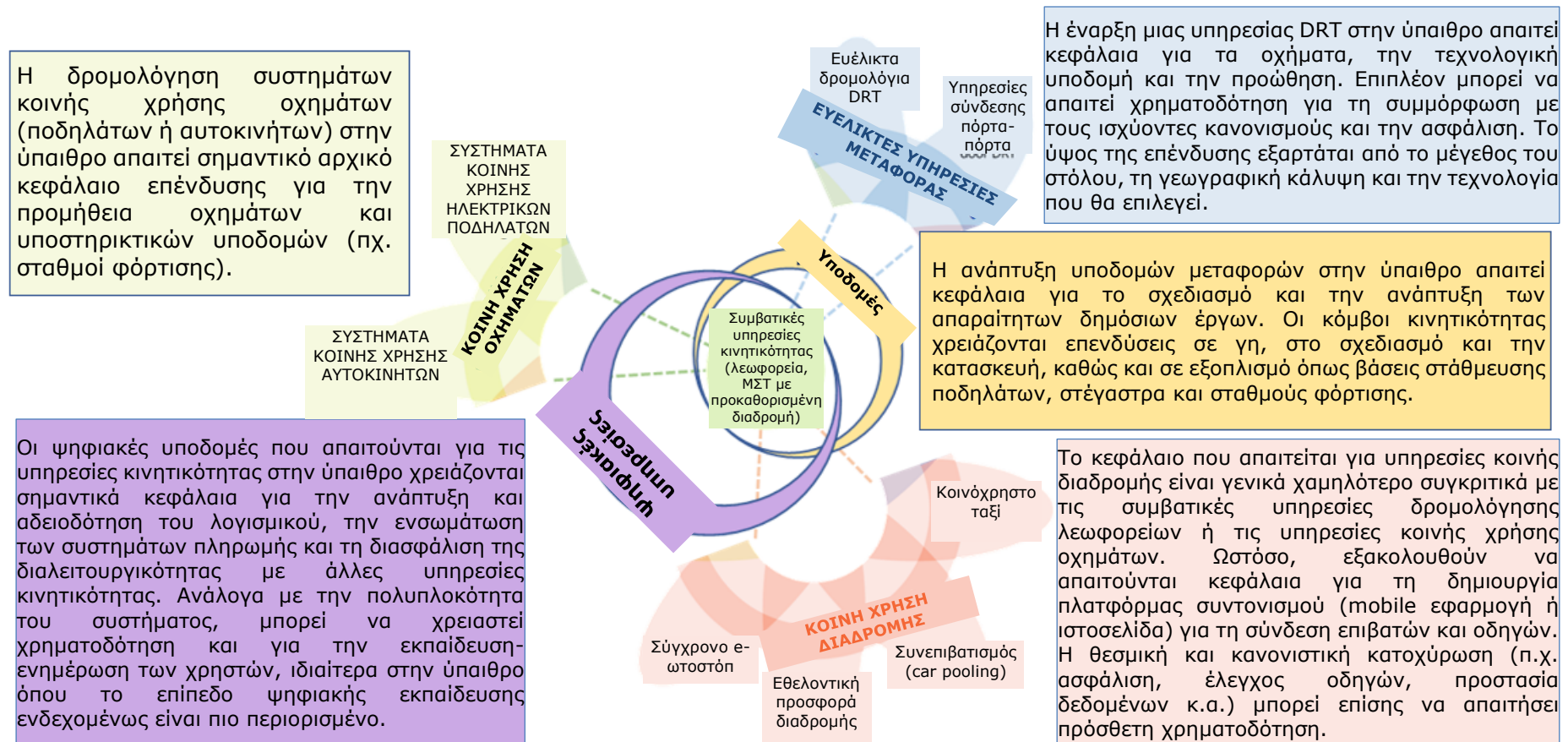
- Οι φυσικές υποδομές που ενισχύουν την **ενεργή κινητικότητα**, όπως οι ποδηλατόδρομοι και οι υποδομές πεζών (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, μονοπάτια), καθώς και οι κόμβοι μεταφορών και μετεπιβίβασης.
- Οι ψηφιακές υποδομές όπως **εργαλεία ΤΠΕ και πλατφόρμες**, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων κρατήσεων και έκδοσης εισιτηρίων, ενημέρωσης χρηστών κ.λπ.

Οι τρόποι χρηματοδότησης ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο υπηρεσίας. Ένας φορέας μπορεί να σκεφτεί να ξεκινήσει από το Βήμα 3 εάν, για παράδειγμα, γνωρίζει ήδη (ή κρίνει ότι γνωρίζει) τον τύπο της υπηρεσίας που σκοπεύει να προτείνει για χρηματοδότηση. Παρόλα αυτά, ενδείκνυται να μην παραλειφθούν τα Βήματα 1 και 2, καθώς μπορούν να βοηθήσουν στον βέλτιστο προσδιορισμό και συνδυασμό συμμετεχόντων φορέων, καθώς και στην ανάπτυξη πιο ολοκληρωμένων στόχων. Αυτή η διαδικασία συνήθως αποδεικνύεται χρήσιμη στο στάδιο όπου ο φορέας καλείται να παρουσιάσει πειστικά επιχειρήματα στους φορείς χρηματοδότησης.

Οι βασικές απαιτήσεις χρηματοδότησης ανάλογα με τον τύπο υπηρεσίας συνοψίζονται στα σχήματα παρακάτω.

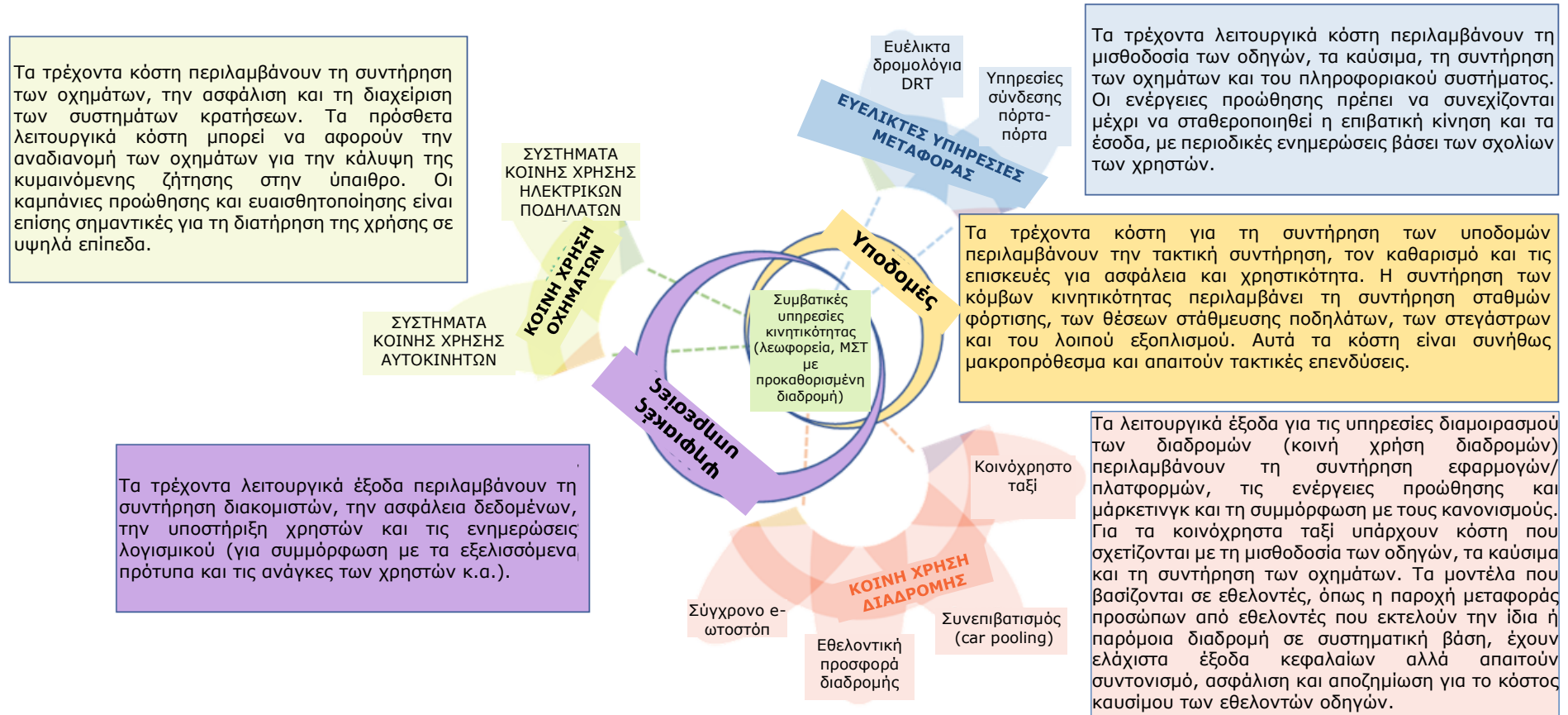
**Σχήμα 13. Απαιτήσεις χρηματοδότησης για την έναρξη διαφορετικών υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο**

(Πηγή: Memex)



### Σχήμα 14. Λειτουργικά κόστη για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο

(Πηγή: Memex)



## Σχήμα 15. Το έργο SMART Mobility στην κοιλάδα Garfagnana, Ιταλία

(Πηγή: Memex)

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Το έργο SMART Mobility στην κοιλάδα Garfagnana, Ιταλία

- Ήταν πρωτοβουλία της **Ένωσης των Δήμων της κοιλάδας Garfagnana**
- Χρηματοδότηση περίπου **600k €** μέσω της **Ιταλικής Στρατηγικής για τις Απομωνωμένες Περιοχές (SNAI)- 2014-2020**
- Χρηματοδοτούμενα έργα και υπηρεσίες: i) Ανάπτυξη του σεναρίου SMART Mobility ii) Σύσταση **ενός φορέα παροχής και διαχείρισης υπηρεσιών Κινητικότητας** στην περιοχή, iii) Επενδύσεις έργου (οχήματα & ψηφιακή πλατφόρμα),
- **Οι χρήστες** ως πιθανοί πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας



Τύπος υπηρεσιών κινητικότητας: **συνδυασμός λύσεων**

**Διαδικτυακός Πίνακας Ανακοινώσεων**

**Ε- ωτοστόπ**  
για μεμονωμένες μετακινήσεις εντός ή μεταξύ γειτονικών αγροτικών περιοχών

**Μεταφορά Σύμφωνα με τη Ζήτηση (DRT)**

**Μικρό λεωφορείο**, για την κάλυψη περιοχής σε ακτίνα 20 λεπτών από το κέντρο του δήμου ή τη στάση του λεωφορείου

**Εθελοντική παροχή μεταφοράς από μέλη της κοινότητας**

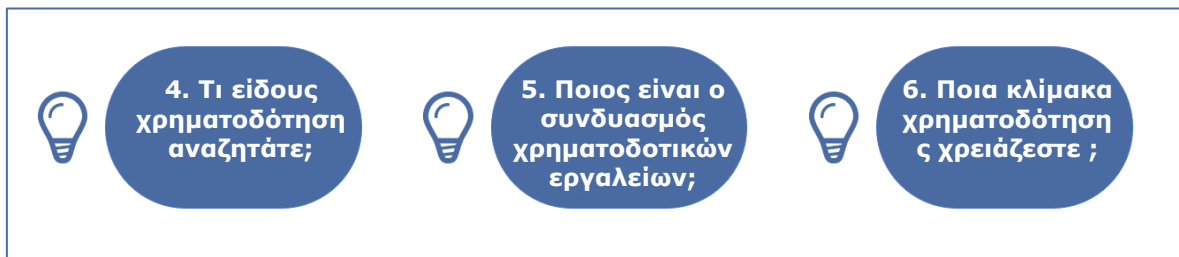
Οργανωμένη και πιστοποιημένη **παροχή μεταφοράς προσώπων** εντός της κοινότητας για καθημερινές μετακινήσεις (συνήθως από εθελοντές που εκτελούν την ίδια διαδρομή)

## 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Η πλήρης κατανόηση των απαιτήσεων της κάθε πρόσκλησης χρηματοδότησης είναι κρίσιμη για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας ενός έργου. Στο πλαίσιο αυτό είναι απαραίτητος ο προσδιορισμός του τύπου χρηματοδότησης, οι κεφαλαιουχικές (CapEx) και οι λειτουργικές δαπάνες (OpEx), καθώς και ο εντοπισμός του κατάλληλου συνδυασμού χρηματοδότησης (για τυχόν συνδυασμό δημόσιου- ιδιωτικού κεφαλαίου). Εξίσου σημαντικός είναι ο προσδιορισμός της κλίμακας της απαιτούμενης χρηματοδότησης, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι αρχικές φιλοδοξίες με τις ρεαλιστικές δυνατότητες χρηματοδότησης ενός έργου. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι αιτούντες ενδεχομένως να διαθέτουν προηγούμενη εμπειρία σε άλλους τομείς. Αυτή η ενότητα στοχεύει στην παροχή πληροφοριών για προσκλήσεις χρηματοδότησης που αφορούν ειδικά στην κινητικότητα στην ύπαιθρο.

### Σχήμα 16. Ορισμός βασικών στοιχείων του έργου – Βήματα 4 έως 6

Πηγή: SMARTA-NET



#### Βήμα 4: Τι είδους χρηματοδότηση αναζητάτε;

Κατά τον σχεδιασμό των διάφορων υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο (διαμοιρασμού οχημάτων ή διαδρομών ή άλλων ευέλικτων υπηρεσιών), οι δήμοι καλούνται να αντιμετωπίσουν προκλήσεις σχετικά με την πρόβλεψη των απαιτήσεων και την εξασφάλιση επαρκών πόρων για όλες τις φάσεις του έργου. Σε αυτό το βήμα περιγράφονται οι βασικές παράμετροι που πρέπει να εξετάζονται σχετικά με το είδος της χρηματοδότησης για μία υπηρεσία κινητικότητας.

Στόχος του είναι να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να αξιολογήσουν τις διάφορες ανάγκες σε πόρους, από τη σύλληψη της ιδέας έως και τη λειτουργία του έργου. Η κατανόηση των επιμέρους οικονομικών απαιτήσεων σε κάθε στάδιο —ανάπτυξη ιδέας, σχεδιασμός, υλοποίηση και συνέχιση λειτουργίας— διασφαλίζει ότι οι δήμοι μπορούν να κατανείμουν τους πόρους αποτελεσματικά.

Οι διάφοροι τύποι χρηματοδότησης παρουσιάζονται συνοπτικά στο Σχήμα 17.

## Σχήμα 17. Τύποι χρηματοδότησης για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο

Πηγή: SMARTA-NET

Προκαταρκτικό στάδιο	Πάγια περιουσιακά στοιχεία	Λειτουργικά κόστη
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Ίδιοι πόροι</b></li><li>• <b>Επιχορήγηση – δανεισμός για την ανάπτυξη και κατάθεση της πρότασης</b></li><li>• <b>Συνεργασία για συλλογή στοιχείων</b> – έρευνα δεδομένων, συμβουλευτικές υπηρεσίες, διαβούλευση με την κοινότητα κ.α.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Μακροπρόθεσμη ανάπτυξη</b>, π.χ. ανάπτυξη υποδομών ...</li><li>• <b>Μεσοπρόθεσμη ανάπτυξη</b>, π.χ. εύρεση οχημάτων, σχεδιασμός συστημάτων IT ...</li><li>• <b>Μίσθωση</b> - π.χ. οχημάτων...</li><li>• <b>Απόκτηση υπηρεσιών</b> - π.χ. πληροφοριακά συστήματα,...</li><li>• <b>Μη χρηματική στήριξη</b> - π.χ. πρόσβαση σε υπάρχοντα περιουσιακά στοιχεία με ονομαστική/ή και καθόλου χρέωση όπως ένας χώρος στάθμευσης κ.α.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Κόστη εκκίνησης &amp; χρηματοδότηση start-up</b></li><li>• <b>Κεφάλαιο κίνησης</b></li><li>• <b>Τρέχοντα έξοδα</b> - οικονομική υποστήριξη υπηρεσιών (επιδότηση, δανειοδότηση, ...)</li><li>• <b>Μη χρηματική στήριξη</b>, π.χ. συνεισφορά εθελοντών, συνεισφορά πόρων,...</li><li>• <b>Έσοδα συστήματος</b> – κόμιστρο και τέλη χρήσης</li></ul>

Το Σχήμα 18 παρέχει μια επισκόπηση των διάφορων χρηματοδοτικών απαιτήσεων στις επιμέρους φάσεις, παρουσιάζοντας την απαιτούμενη διάρκεια, τον σκοπό και τον τύπο χρηματοδότησης. Επιπλέον, περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο οι δήμοι μπορούν να κατανείμουν τη χρηματοδότησή τους, από τις αρχικές μελέτες σκοπιμότητας και τις κεφαλαιουχικές δαπάνες έως τα λειτουργικά κόστη και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των υπηρεσιών.

Οι οικονομικές απαιτήσεις των υπηρεσιών κινητικότητας εξελίσσονται σε διακριτές φάσεις που περιλαμβάνουν τη σύλληψη της ιδέας, τον σχεδιασμό και τη λειτουργία. Αρχικά, κατά τη φάση της σύλληψης της ιδέας, το κόστος κατανέμεται σε μελέτες σκοπιμότητας για την αξιολόγηση της βιωσιμότητας του έργου. Γίνεται επίσης μια αρχική αξιολόγηση της δυνατότητας πρόσβασης σε χρηματοδοτήσεις. Αυτά τα κόστη επηρεάζουν άμεσα τη φάση σχεδιασμού, όπου ξεκινά ο λεπτομερής σχεδιασμός των υπηρεσιών και προσδιορίζονται οι απαιτούμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες (ενδεικτικά για οχήματα και ψηφιακές υποδομές). Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός διασφαλίζει ότι οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης ευθυγραμμίζονται με το προβλεπόμενο λειτουργικό μοντέλο.

Καθώς το έργο μεταβαίνει στη φάση λειτουργίας, προκύπτουν τα κόστη λειτουργίας όπως η μισθοδοσία των οδηγών, τα καύσιμα, η συντήρηση και η παρακολούθηση. Η επιτυχία αυτής της φάσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ορθή διαχείριση των πόρων στα προηγούμενα στάδια. Για παράδειγμα, οι επενδύσεις σε αξιόπιστα οχήματα και ψηφιακές υποδομές μπορούν να μειώσουν τις μακροπρόθεσμες λειτουργικές δαπάνες, βελτιώνοντας την οικονομική βιωσιμότητα του έργου. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια των φάσεων σύλληψης της ιδέας και σχεδιασμού επηρεάζουν άμεσα την αποτελεσματικότητα και την οικονομική διαχείριση της φάσης λειτουργίας. Είναι απαραίτητο όλες οι αποφάσεις να βασίζονται σε ρεαλιστικές εκτιμήσεις.

## Σχήμα 18. Επισκόπηση των χρηματοδοτικών απαιτήσεων στις διαφορετικές φάσεις του έργου

Πηγή: SMARTA-NET

	ΙΔΕΑ	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
Διάοικεια	M1-M6	M6-M18	M18-M36
Τύπος/ σκοπός χρηματοδότησης	Μελέτη σκοπιμότητας	Σχεδιασμός της υπηρεσίας	Λειτουργικά έξοδα
	Σχεδιασμός	Κεφαλαιουχικές δαπάνες	Πιλοτική εφαρμογή
		Φάση εγκατάστασης	

## Σχήμα 19. Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων Sprottenflotte στην περιοχή Kiel της Γερμανίας

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων Sprottenflotte στην περιοχή του Kiel, Γερμανία

Το SprottenFlotte είναι το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων της περιοχής Kiel. Περιλαμβάνει περίπου 1.200 ποδήλατα τα οποία είναι διαθέσιμα προς ενοικίαση σε περίπου 200 σταθμούς στην πόλη του Kiel, στις περιοχές Rendsburg-Eckernförde, Plön και Schlei. Στους σταθμούς υπάρχουν ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα cargo. Τα ποδήλατα μπορούν να ενοικιαστούν δωρεάν ή με πολύ χαμηλό αντίτιμο.

- Είδος χρηματοδότησης: 50% κρατικά κεφάλαια (Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Μεταφορών (BMDV)) + 50% δημοτικά κεφάλαια (περίπου 350.000€ έκαστο).
- Σύλληψη και σχεδιασμός: Το Σχέδιο Κινητικότητας της Περιφέρειας του Kiel προέβλεπε αρχικά το σύστημα σε επίπεδο στρατηγικής. Ο λεπτομερής σχεδιασμός για κάθε πόλη αναπτύχθηκε έπειτα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και με τη συμμετοχή των χρηστών.
- Πιλοτική φάση: Το SprottenFlotte ξεκίνησε πιλοτικά το 2019 στο Kiel και σε γειτονικούς δήμους. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης αποκτήθηκε σημαντική εμπειρία και δημιουργήθηκαν κρίσιμες συνεργασίες πριν την τυπική έναρξη λειτουργίας του, η οποία έγινε το 2021. Το έργο ξεκίνησε ως πιλοτικό και έγινε βιώσιμο στη συνέχεια μέσω χρηματοδότησης. Οι βασικές λειτουργίες του οριστικοποιήθηκαν μετά την πιλοτική φάση και τελικά επεκτάθηκε σε άλλους δήμους.
- Κεφαλαιουχικές Δαπάνες (κόστος επένδυσης): Η αρχική επένδυση περιελάμβανε το κόστος υποδομών για τους σταθμούς, τα ποδήλατα και μια μεγάλη εκστρατεία προώθησης για την ενημέρωση του κοινού.
- Λειτουργικά έξοδα: Τα λειτουργικά έξοδα περιλάμβαναν το κόστος μίσθωσης των ποδηλάτων, το κόστος μισθοδοσίας του προσωπικού, συνεχιζόμενες δράσεις προώθησης καθώς και το κόστος σύνταξης ενός οδηγού για τη χρήση του συστήματος.



Πηγή: [Kielregion](#)

Οι βασικές συστάσεις για τη διαχείριση της χρηματοδότησης ενός έργου περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

- **Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός:** Ξεκινήστε με μια διεξοδική μελέτη σκοπιμότητας για να διασφαλίσετε ότι όλες οι πτυχές της υπηρεσίας λαμβάνονται υπόψη πριν από τη δέσμευση για σημαντικές επενδύσεις. Συμπεριλάβετε τα πάντα, από τις υποδομές έως την προβλεπόμενη ζήτηση. Αυτό θα βοηθήσει στην αποφυγή απρόβλεπτων δαπανών αργότερα.
- **Σταδιακή Χρηματοδότηση:** Εξασφαλίστε σταδιακή χρηματοδότηση για την κάλυψη του κόστους σε κάθε φάση του έργου, διασφαλίζοντας ότι οι πόροι είναι διαθέσιμοι καθώς το έργο προχωρά από την ιδέα έως και την τελική λειτουργία. Αυτή η προσέγγιση αυξάνει την ευελιξία για προσαρμογή σε απρόβλεπτες αλλαγές απαιτήσεων ή και σε λειτουργικές ανάγκες.

- Βελτιστοποίηση Επενδύσεων: Επενδύστε σε επεκτάσιμες και οικονομικά αποδοτικές τεχνολογίες και υποδομές για τη μείωση των μελλοντικών λειτουργικών δαπανών. Ενδεικτικά μπορείτε να ξεκινήσετε από μια απλή δομή και στη συνέχεια να αναβαθμίσετε σταδιακά την υπηρεσία.
- Παρακολούθηση και Προσαρμογή: Η τακτική παρακολούθηση κατά τη φάση λειτουργίας είναι κρίσιμη. Οι αποφάσεις που σχετίζονται με τον σχεδιασμό των διαδρομών, τη συχνότητα των δρομολογίων και την αποδοτικότητα των οχημάτων μπορούν να βοηθήσουν στη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών και στη μείωση των περιττών δαπανών.
- Αξιοποίηση Συνεργασιών: Συνεργαστείτε με τοπικές επιχειρήσεις, ομάδες πολιτών και φορείς του δημοσίου για τη συγχρηματοδότηση του έργου. Οι συνεργασίες μπορούν αφενός να μειώσουν τις οικονομικές απαιτήσεις και αφετέρου να ενισχύσουν την τοπική στήριξη του εγχειρήματος.

## Βήμα 5: Ποιος είναι ο συνδυασμός χρηματοδοτικών εργαλείων;

Οι συμβατικοί προϋπολογισμοί για τις μεταφορές σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο δεν είναι ποτέ αρκετοί για να παρέχουν επαρκείς υπηρεσίες για τις μετακινήσεις στην ύπαιθρο<sup>13</sup>. Το ζητούμενο της αύξησης αυτών των κονδυλίων θεωρείται μη ρεαλιστικό, καθώς αυτό θα απαιτούσε σημαντικές πολιτικές αλλαγές οι οποίες είναι χρονοβόρες και είναι εξαιρετικά δύσκολο να εφαρμοστούν σύντομα. Για να επιτευχθεί πραγματική αλλαγή στις μετακινήσεις της υπαίθρου, είναι απαραίτητο να αξιοποιηθεί ένα ευρύτερο μείγμα πηγών χρηματοδότησης, συνδυάζοντας δημόσιες, ιδιωτικές και εναλλακτικές επενδύσεις.

## Πίνακας 4. Συνδυασμός πηγών χρηματοδότησης για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο

Πηγή: SMARTA-NET

	Πηγή	Συχνότητα υποστήριξης	Είδος χρηματοδότησης που καλύπτεται			Κατηγορίες κόστους προς χρηματοδότηση
			C	P	O	
Αποκλειστική δημόσια υποστήριξη	Δημόσια κονδύλια που διανέμονται από την ΕΕ, σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό (δημοτικό) επίπεδο	Μία εφάπαξ πληρωμή ή επαναλαμβανόμενες πληρωμές, στην περίπτωση δημόσιων επιδοτήσεων				Όλα, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και ψηφιακών υποδομών

<sup>13</sup> Αυτό προσδιορίστηκε από το έργο SMART (2018-2020) το οποίο, μεταξύ άλλων, εξέτασε το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η κινητικότητα στην ύπαιθρο για κάθε κράτος μέλος της ΕΕ. Βλ. Έργο SMARTA, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), διαθέσιμο για λήψη στη διεύθυνση <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Οι μεμονωμένες εκθέσεις για τα κράτη- μέλη είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Πολλαπλές πηγές υποστήριξης	Μείγμα δημόσιων κονδυλίων. Για παράδειγμα, τα κονδύλια της ΕΕ χρησιμοποιούνται για την επιχορήγηση στο στάδιο σύλληψης και σχεδιασμού της νέας υπηρεσίας, ενώ τα λειτουργικά έξοδα (OpEx) μπορούν να καλύπτονται μέσω δημόσιων επιδοτήσεων σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο	Μία εφάπαξ πληρωμή ή επαναλαμβανόμενες πληρωμές, στην περίπτωση δημόσιων επιδοτήσεων				Όλα, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και ψηφιακών υποδομών
Επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα	Επιχορήγηση για αγορά οχημάτων ή για αναβάθμιση δημόσιων χώρων	Μία εφάπαξ πληρωμή				Όλα, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και ψηφιακών υποδομών
Επενδύσεις ιδιωτών/ χορηγών	Κονδύλια που προέρχονται από αυτοκινητοβιομηχανίες, εταιρείες τεχνολογίας, ενέργειας και κοινής ωφέλειας, κλπ.	Μία εφάπαξ πληρωμή για κεφαλαιουχικές δαπάνες ή επαναλαμβανόμενες πληρωμές				Πόροι (συμπεριλαμβανομένων οχημάτων και πλατφόρμας IT)
Άλλη δημόσια υποστήριξη	Εξασφάλιση κονδυλίων από άλλους δημόσιους φορείς (π.χ. Αρχές Δημόσιων Συγκοινωνιών, Αναπτυξιακές Εταιρείες δημόσιου συμφέροντος, κ.λπ.)	Μία εφάπαξ πληρωμή ή επαναλαμβανόμενες πληρωμές, στην περίπτωση δημόσιων επιδοτήσεων				Όλα, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και ψηφιακών υποδομών
Συνδρομή εθελοντών	Εθελοντές που συμμετέχουν για να καλύψουν ορισμένες λειτουργικές πτυχές της υπηρεσίας	Συχνά				Λειτουργία υπηρεσιών κινητικότητας
Τέλη χρήσης	Οι μετακινούμενοι πληρώνουν ένα αντίτιμο για να χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία	Δεδομένη συχνότητα σύμφωνα με τη χρήση. Το ποσό μπορεί να είναι μεταβλητό.				Λειτουργία υπηρεσιών κινητικότητας,

## Σχήμα 20. Αξιοποίηση πηγών χρηματοδότησης στο Ρέθυμνο, Ελλάδα

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Αξιοποίηση πηγών χρηματοδότησης στο Ρέθυμνο, Ελλάδα

Το πρώτο dockless σύστημα κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ελλάδα ξεκίνησε στο Ρέθυμνο, αντικαθιστώντας το προηγούμενο σύστημα που είχε κριθεί ανεπαρκές. Στόχος του συστήματος είναι η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Η υλοποίηση έγινε με τη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με την υποστήριξη της ΕΕ μέσω επιχορήγησης από το ΕΣΠΑ 2014-2020, στο πλαίσιο του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος "Κρήτη" που συγχρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ.

Η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση βοήθησε στην αρχική υλοποίηση της πρωτοβουλίας, ωστόσο μόλις εξαντλήθηκε το αρχικό κεφάλαιο έγινε σαφές ότι η συνέχιση της υπηρεσίας μόνο από τον ιδιώτη δεν αποτελούσε βιώσιμη λύση. Αυτό το κοινόχρηστο σύστημα ηλεκτρικών ποδηλάτων αποτέλεσε έναυσμα για την διερεύνηση ανάλογων συστημάτων κοινόχρηστων οχημάτων στην περιοχή. Η εμπλοκή του Δήμου και οι συνεχείς προσπάθειες για την προώθηση της κινητικότητας προσέλκυσαν άλλους ιδιώτες και οδήγησαν σε νέες επενδύσεις για αντίστοιχες υπηρεσίες. Για παράδειγμα, τον Ιούλιο του 2019 ξεκίνησε μια νέα ιδιωτική επένδυση ενός συστήματος κοινής χρήσης ηλεκτρικών πατινιών στο Ρέθυμνο.

Το 2024 ένα άλλο νέο σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης εγκαταστάθηκε με την υποστήριξη μιας ακόμη ευρωπαϊκής χρηματοδότησης από το ΕΣΠΑ 2014-2020, στο πλαίσιο του Τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος: «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» και συγχρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής<sup>14</sup>.

Αυτή η ροή χρηματοδότησης επέτρεψε στο Ρέθυμνο να αξιοποιήσει την αυξανόμενη δυναμική του ποδηλάτου με επιτυχία. Ο δήμος Ρεθύμνης προσπαθεί να βρει τον τρόπο ώστε τα δύο αυτά συστήματα να συνεργάζονται και να λειτουργούν με ενιαίο τρόπο.

Το παράδειγμα του Δήμου Ρεθύμνης είναι ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς υπογραμμίζει τη σημασία της αξιοποίησης πολλαπλών πηγών χρηματοδότησης για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης οικονομικής βιωσιμότητας μίας υπηρεσίας.



Πηγή : Δήμος Ρεθύμνης



<sup>14</sup> <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

## Σχήμα 21. Διατήρηση ενός συστήματος κοινοχρήστων ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην ύπαιθρο: Το μοντέλο FLUGS στο Ανατολικό Τιρόλο

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Κοινή χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων Flugs

Το Flugs<sup>15</sup> είναι ένα σύστημα ηλεκτρικών κοινοχρήστων αυτοκινήτων με σταθμούς ενοικίασης που λειτουργεί στην περιοχή του Ανατολικού Τιρόλο, στην Αυστρία. Ο κύριος στόχος του Flugs είναι η μείωση του αριθμού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ιδιωτικά αυτοκίνητα από άτομα και οικογένειες, και η διαμόρφωση εναλλακτικής αναφορικά με την κατοχή 1<sup>ου</sup>, 2<sup>ου</sup> ή και 3<sup>ου</sup> αυτοκινήτου.

Η υπηρεσία ξεκίνησε το 2015 και διαχειρίζεται από την Regionalenergie East Tyrol, η οποία προσφέρει την υπηρεσία FLUGS eCarsharing και ασχολείται με τις δραστηριότητες



Πηγή: Flugs e-car sharing in East Tyrol, Austria - © E. Bachmann

συντήρησης, την υποστήριξη, τη λειτουργία, τη χρέωση, τις αξιολογήσεις, τις δημόσιες σχέσεις, το μάρκετινγκ και άλλα ζητήματα που σχετίζονται με το σύστημα.

Προς το παρόν, η Regionalenergie λειτουργεί την υπηρεσία κυρίως γιατί θέλει να διατηρήσει την παρουσία της στην περιοχή επειδή είναι βασικός πάροχος ενέργειας, και όχι γιατί την ενδιαφέρει η ουσιαστική επέκταση της Flugs.

Η δυσκολία στην εύρεση και την ενεργό εμπλοκή ενός παρόχου κοινοχρήστων αυτοκινήτων οφείλεται στη χαμηλή ζήτηση τέτοιων υπηρεσιών στην ύπαιθρο, η οποία εμποδίζει τους ιδιώτες να επενδύσουν σε ανάλογα συστήματα.

Η υπηρεσία FLUGS eCarsharing αναθέτει επιμέρους λειτουργίες της σε εξωτερικούς συνεργάτες (π.χ. για την πλατφόρμα κρατήσεων και την τηλεμετρία). Ο μόνος χορηγός του συστήματος είναι η Περιφερειακή Διεύθυνση Ανατολικού Τιρόλο (RMO), μία αναπτυξιακή εταιρεία με αρμοδιότητες έργων και στρατηγικών βιώσιμης κινητικότητας, η οποία ασχολείται με τις δραστηριότητες προώθησης και διάδοσης του Flugs.

Τα έσοδα του συστήματος καλύπτουν εν μέρει τα πάγια έξοδα του στόλου.

## Βήμα 6: Ποια κλίμακα χρηματοδότησης χρειάζεστε;

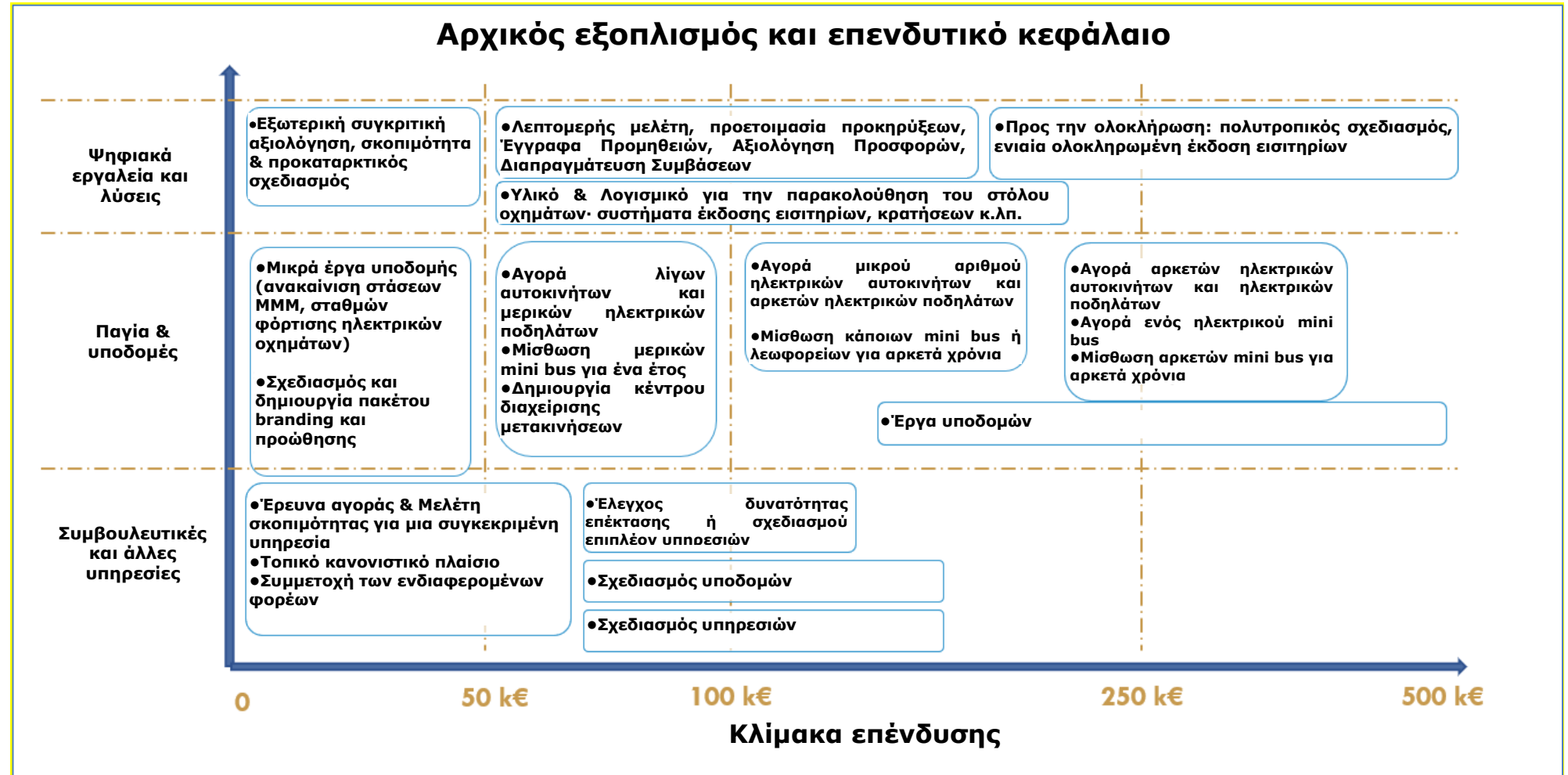
Οι υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο απαιτούν μια στρατηγική προσέγγιση στη διεκδίκηση χρηματοδότησης, καθώς η κλίμακα των επενδύσεων ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με το εύρος και τη φύση του έργου. Αυτό το κεφάλαιο παρέχει κατευθύνσεις για την εκτίμηση και την προετοιμασία των οικονομικών αναγκών του έργου σας, προσφέροντας πληροφορίες για τυπικές κατηγορίες κόστους (συμπεριλαμβανομένων εκτιμήσεων της κλίμακας χρηματοδότησης και των λειτουργικών παραμέτρων).

Ο προσδιορισμός της κατάλληλης κλίμακας χρηματοδότησης προϋποθέτει τη διάκριση μεταξύ των επενδύσεων πριν από το έργο (προετοιμασίας) και των λειτουργικών δαπανών, οι οποίες διασφαλίζουν τη βιωσιμότητά της. Κάθε φάση ανάπτυξης έχει διαφορετικές οικονομικές απαιτήσεις. Στα Σχήματα παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικοί τομείς για τους οποίους απαιτείται χρηματοδότηση, καθώς και το ενδεικτικό εύρος της για βασικές υπηρεσίες. Η ρεαλιστική κλίμακα της αιτούμενης χρηματοδότησης εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως ο τύπος της εξεταζόμενης υπηρεσίας, το γεωγραφικό και δημογραφικό πλαίσιο της περιοχής και οι λοιποί διαθέσιμοι πόροι.

<sup>15</sup> <https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/> ; <https://flugs.moqo.de/> ; <https://flugs.moqo.de/cars>

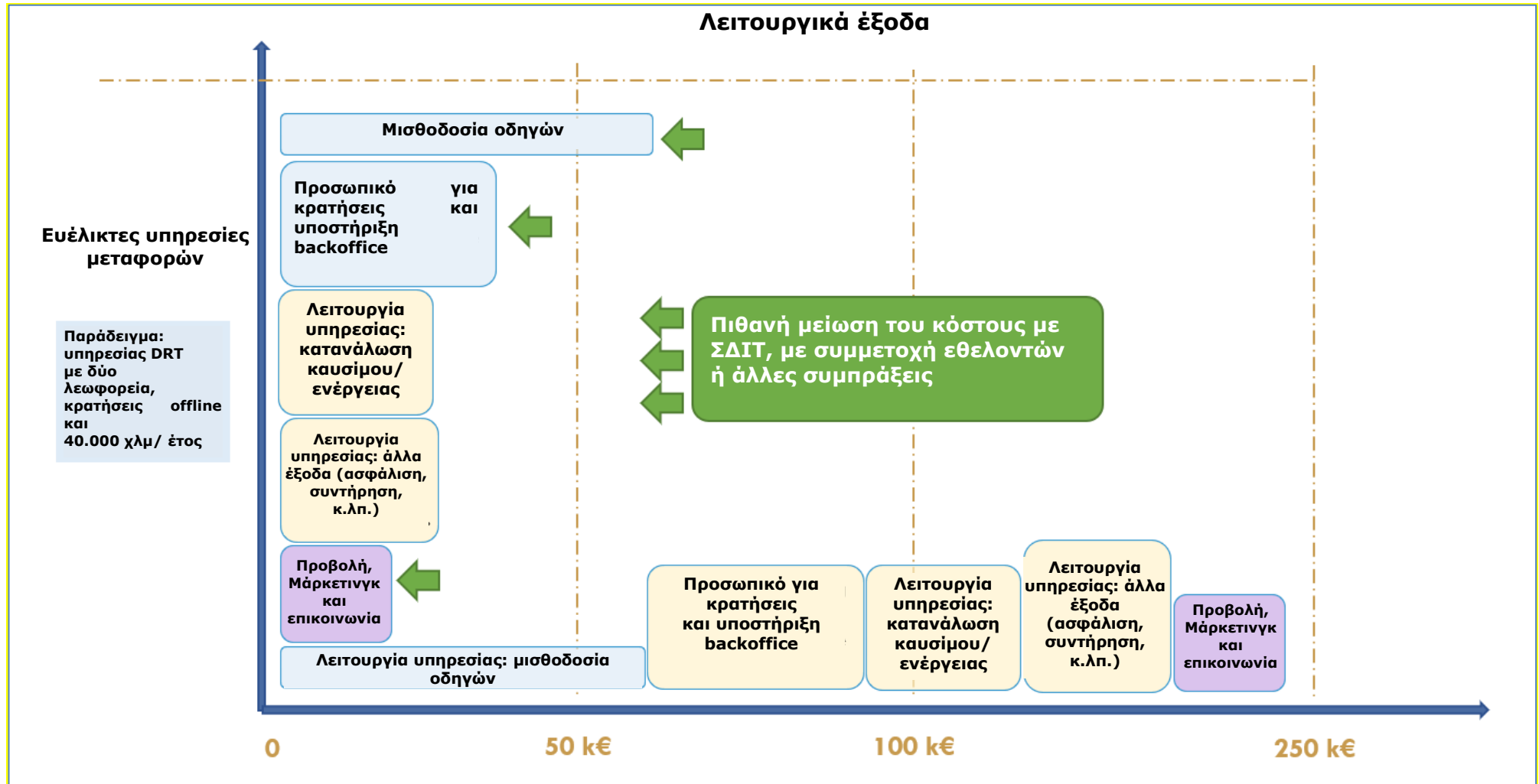
**Σχήμα 22. Χρηματοδότηση που απαιτείται για εκκίνηση έργου και επενδυτικό κεφάλαιο**

Πηγή: SMARTA-NET



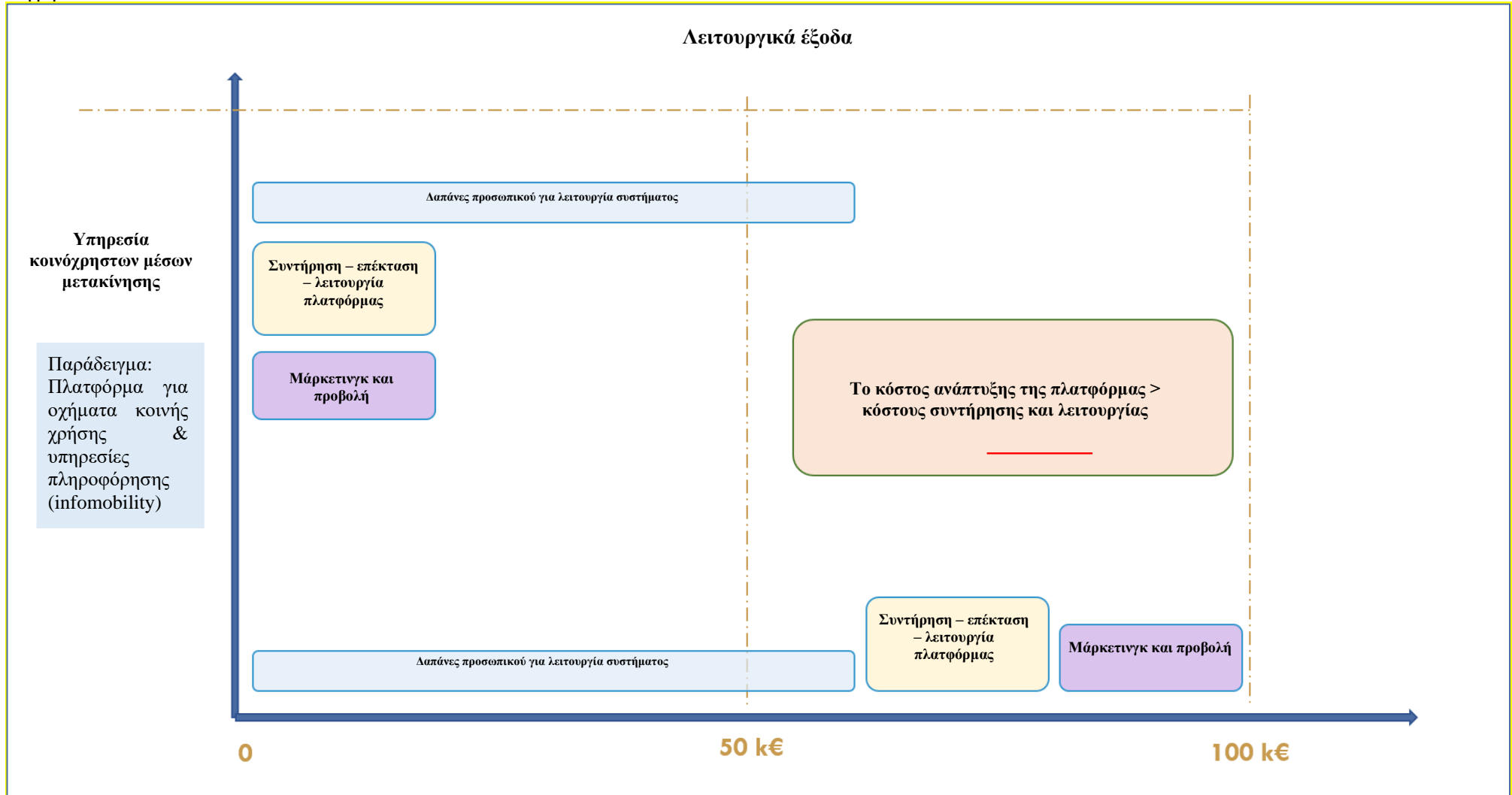
**Σχήμα 23. Χρηματοδότηση που απαιτείται για λειτουργικά έξοδα σε ευέλικτες υπηρεσίες μεταφορών**

Πηγή: SMARTA-NET



**Σχήμα 24. Χρηματοδότηση που απαιτείται για λειτουργικά έξοδα σε υπηρεσίες κοινής χρήσης οχημάτων**

Πηγή: SMARTA-NET

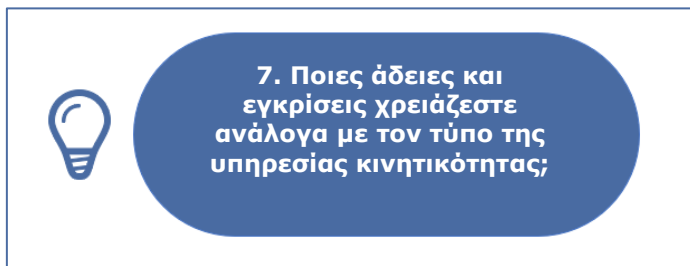


## 7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΕ ΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΜΕ ΑΥΣΤΗΡΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο συχνά λειτουργούν μέσα σε ένα πολύπλοκο κανονιστικό πλαίσιο που απαιτεί στοχευμένη προσέγγιση. Ο προσδιορισμός των απαιτούμενων αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων είναι κρίσιμος για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις νομικές και λειτουργικές απαιτήσεις. Αυτό προϋποθέτει την κατανόηση του τοπικού, περιφερειακού και εθνικού κανονιστικού τοπίου για την αποφυγή εμποδίων και καθυστερήσεων κατά τη φάση υλοποίησης του έργου.

### Σχήμα 25. Ορισμός βασικών στοιχείων του έργου – Βήμα 7

Πηγή: SMARTA-NET



Τα εθνικά πλαίσια σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες υποχρεώνουν τις τοπικές αρχές (ΟΤΑ Α και Β βαθμού) να διαμορφώνουν και να παρέχουν υπηρεσίες κινητικότητας (βλέπε και SMARTA Insight Papers<sup>16</sup>).

Η οργάνωση και η παροχή υπηρεσιών κινητικότητας πρέπει να υλοποιείται από φορείς που διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους και τη σταθερότητα για να διασφαλίσουν τη διάρκειά τους. Οι αγροτικές περιοχές χρειάζονται σύνδεση με άλλα μέρη, αλλά αυτή η σύνδεση δεν μπορεί να επιτυγχάνεται από μεμονωμένες δράσεις των κοινοτήτων. Μια κοινότητα μπορεί τοπικά να οργανώσει υπηρεσίες κοινόχρηστων αυτοκινήτων, συστημάτων ηλεκτρικών ποδήλατων ή ακόμα και μεταφορές με τη βοήθεια εθελοντών, ωστόσο δεν μπορεί να καλύψει το πλήρες φάσμα των **ουσιαστικών** αναγκών μετακίνησης της υπαίθρου. Μια τέτοια ολοκληρωμένη προσέγγιση απαιτεί υψηλότερο επίπεδο σχεδιασμού και οργάνωσης, ακόμη και αν κάποια στάδια μπορεί να υλοποιούνται ή να υποστηρίζονται σε τοπικό επίπεδο.

Κάθε τύπος υπηρεσίας μετακινήσεων στην ύπαιθρο απαιτεί διαφορετικό συνδυασμό αδειών, εγκρίσεων, ασφάλισης οχημάτων και προσώπων, εμπορικών συμφωνιών και πιστοποιητικών ασφαλείας. Οι απαιτούμενες αδειοδοτήσεις εξαρτώνται από τον τύπο της υπηρεσίας, την κλίμακα και τις τοπικές ρυθμίσεις και κανονισμούς. Οι πάροχοι υπηρεσιών θα πρέπει να μπορούν τεκμηριώνουν ότι οι υπηρεσίες τους είναι ασφαλείς, νόμιμες και συνεργάζονται απρόσκοπτα με άλλες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών με τις σχετικές αδειοδοτήσεις. Ακολουθεί μια σύντομη αναφορά στις ενδεικτικές αδειοδοτήσεις που απαιτούνται για τους διαφορετικούς τύπους υπηρεσιών κινητικότητας.

<sup>16</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες, δείτε: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- **Άδεια λειτουργίας επιχείρησης**

Πριν από την έναρξη της δραστηριότητας, κάθε πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας πρέπει να λάβει την απαραίτητη άδεια λειτουργίας από τους σχετικούς φορείς αδειοδότησης, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους νόμους και τους κανονισμούς της παροχής του μεταφορικού έργου. Η απαιτούμενη άδεια μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τον τύπο της υπηρεσίας:

- Ευέλικτες μεταφορές σύμφωνα με τη ζήτηση (DRT): Απαιτείται συνήθως άδεια λειτουργίας για πάροχο δημόσιων μεταφορών, η οποία κατά κανόνα εκδίδεται από τις περιφερειακές διευθύνσεις μεταφορών.
- Σύστημα κοινοχρήστων αυτοκινήτων ή και ποδηλάτων: Πρέπει να εξασφαλιστούν άδειες για ενοικίαση οχημάτων και ποδηλάτων, ειδικά σε περιοχές ή χώρες που το ρυθμιστικό τους πλαίσιο είναι σαφώς προσδιορισμένο για την κοινοχρησία οχημάτων.
- Συνεπιβατισμός και κοινόχρηστα ταξί: Σε ορισμένες χώρες ενδέχεται να απαιτείται ειδική άδεια για τη λειτουργία του συνεπιβατισμού ή της κοινής χρήσης διαδρομής με ταξί (πιθανά και εγκρίσεις των δημόσιων αρχών μεταφορών ή τροποποίηση πλαισίου για περιπτώσεις πολλαπλής μίσθωσης ταξί κ.λπ.).

- **Ασφάλιση Οχήματος και Οδηγού**

Όλες οι υπηρεσίες κινητικότητας πρέπει να έχουν πλήρη ασφάλιση οχήματος που θα καλύπτει τόσο το όχημα όσο και τους οδηγούς και επιβάτες. Για παράδειγμα:

- Αυτοκίνητα κοινής χρήσης: Απαιτείται ασφάλιση που καλύπτει το όχημα από ζημιές, ατυχήματα, κλοπή και επιπλέον αστική ευθύνη για τον οδηγό και τους επιβάτες.
- Ποδήλατα κοινής χρήσης: Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια μπορούν να καλύπτουν την ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος, ειδικά σε περιοχές με μεγάλη κυκλοφορία ή και σε αγροτικούς και επαρχιακούς δρόμους.
- Κοινόχρηστα ταξί και υπηρεσίες DRT: Υποχρεωτική ασφάλιση που καλύπτει όλους τους κινδύνους που σχετίζονται με τη λειτουργία ενός ταξί ή υπηρεσιών DRT, αλλά και τους επαγγελματίες οδηγούς.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, απαιτείται επιπλέον ασφάλιση για τους επιβάτες και τα μεταφερόμενα αγαθά. Για υπηρεσίες DRT ή κοινοχρήστων ταξί ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετοι έλεγχοι και αδειοδοτήσεις.

- **Εμπορικές Συμφωνίες**

Οι υπηρεσίες κινητικότητας που λειτουργούν με συγκεκριμένες υποδομές και εξοπλισμό (π.χ. κοινόχρηστα ποδήλατα, υπηρεσίες DRT κ.α.) ενδέχεται να απαιτούν εμπορικές συμφωνίες με τις τοπικές αρχές ή τους παρόχους του μεταφορικού έργου. Αυτές οι συμφωνίες μπορεί να περιλαμβάνουν : i) Χρήση δημόσιων υποδομών: συμφωνίες με τις τοπικές αρχές για τη χρήση π.χ. χώρων στάθμευσης, την πρόσβαση σε δρόμους και σε δημόσιους σταθμούς πρόσδεσης ποδηλάτων, ii) Συνεργασίες με φορείς δημόσιων μεταφορών: για τις υπηρεσίες DRT και κοινοχρήστων ταξί, συχνά απαιτούνται συμφωνίες με τους παρόχους της δημόσιας συγκοινωνίας για διαμόρφωση ενιαίου εισιτηρίου ή για τη σύνδεση με άλλα δρομολόγια MMM, iii) Συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα: οι εταιρείες κοινοχρήστων αυτοκινήτων ενδέχεται να πρέπει να συνάψουν συμφωνίες με εταιρείες μίσθωσης οχημάτων ή με παρόχους υπηρεσιών συντήρησης για να διασφαλίσουν τη λειτουργικότητα του στόλου τους.

- **Πιστοποιήσεις Ασφαλείας και Συμμόρφωση με τα Πρότυπα**

Κάθε τύπος υπηρεσίας πρέπει να τηρεί αυστηρά πρότυπα ασφαλείας, ιδιαίτερα όταν περιλαμβάνει την μεταφορά επιβατών. Οι κυριότερες άδειες και πιστοποιήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια συνήθως περιλαμβάνουν:

- Πρότυπα ασφαλείας οδηγών: Οι οδηγοί που εργάζονται σε υπηρεσίες DRT ή κοινοχρήστων ταξί πρέπει να πληρούν ορισμένα κριτήρια, που αφορούν την υγεία, την εκπαίδευση τους, και τη συμμόρφωση τους με τον ΚΟΚ.

- Πιστοποίηση ασφαλείας οχήματος: Τα οχήματα πρέπει να περνούν τακτικούς ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι πληρούν τα απαιτούμενα λειτουργικά πρότυπα. Αυτό περιλαμβάνει ελέγχους συντήρησης οχημάτων, ειδικά για τις υπηρεσίες DRT και κοινόχρηστων ταξί, όπου η οδική ασφάλεια είναι κρίσιμη.
- Ασφάλεια ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων: Για τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων, είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται ότι τα ποδήλατα διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλείας όπως φώτα και κλειδαριές, καθώς και ότι περνούν από τακτικούς ελέγχους συντήρησης.

Ανάλογα με την περιοχή ενδέχεται να απαιτείται και συμμόρφωση με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων (συνήθως εφαρμόζεται σε αστικές περιοχές και όχι στην ύπαιθρο). Για παράδειγμα, σε ορισμένες πόλεις απαιτείται η χρήση οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών για να λειτουργήσει ένα σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Τέτοιες πρακτικές μπορούν να συνδυάζονται με επιδοτήσεις ή κίνητρα για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζονται ζητήματα ευθύνης. Οι κοινότητες και οι ΜΚΟ που τυχόν λειτουργούν μία υπηρεσία κινητικότητας θα μπορούσαν να βρεθούν υπόλογες εάν προκύψουν προβλήματα ή σε περίπτωση ατυχήματος κλπ., ως εκ τούτου είναι κρίσιμο να υπάρχουν συνεργασίες με ιδρύματα ή εμπορικές οντότητες που δραστηριοποιούνται στον τομέα διαχείρισης ευθυνών.

## Σχήμα 26. Μεταφορές που καθορίζονται από τη ζήτηση στο Médio Tejo (Πορτογαλία)

### Μαθαίνοντας στην πράξη: Μεταφορές που καθορίζονται από τη ζήτηση στο Medio Tejo, Πορτογαλία

Η περιοχή Médio Tejo είναι μια επαρχία NUTS3 στην κεντρική Πορτογαλία, μέρος της περιοχής NUTS2 Centro. Περιλαμβάνει έξι μικρές πόλεις (Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento και Fátima), καθεμία με πληθυσμό από 20.000 έως 45.000 κατοίκους. Οι υπηρεσίες μεταφοράς DRT στην περιοχή χρηματοδοτούνται από την 'CIM Médio Tejo', η οποία είναι μια ένωση τοπικών δήμων και δημόσιων αρχών που διαχειρίζεται τις δημόσιες συγκοινωνίες με έναν στόλο συμβεβλημένων ταξί και μίνι βαν.

#### Έμφαση στο κανονιστικό πλαίσιο

- Σύμφωνα με την Πορτογαλική Εθνική Νομοθεσία (RJSPTP), αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή και τον συντονισμό των υπηρεσιών μεταφορών DRT είναι οι τοπικές αρχές μεταφορών (δια των συμβουλίων των δήμων ή των περιφερειών). Οι αρχές μεταφορών μπορούν να εκτελούν υπηρεσίες DRT με τα δικά τους μέσα (υπηρεσίες και προσωπικό των δήμων) ή μέσω συμβάσεων με τοπικούς παρόχους (μεταφορείς ή ταξί), σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
- Οι φορείς που σκοπεύουν να παρέχουν υπηρεσίες DRT πρέπει να ενημερώσουν το Ινστιτούτο Κινητικότητας και Μεταφορών (IMT, I.P.), που είναι η εθνική αρχή για την εποπτεία των λειτουργιών των δημόσιων μεταφορών. Αυτό γίνεται μέσω μιας απλής ειδοποίησης προς το Ινστιτούτο, η οποία μπορεί να γίνει μέσω email.
- Σε περίπτωση που μια υπηρεσία ανατίθεται σε ιδιώτη μεταφορέα ή εταιρεία ταξί, θα πρέπει να διεξαχθεί μελέτη σκοπιμότητας για την αξιολόγηση της ανάγκης δημόσιας επιχορήγησης. Η εθνική αρχή μεταφορών (AMT), που έχει την εποπτεία των αναθέσεων και χρηματοδοτήσεων, εξετάζει τους όρους και τις τεχνικές και διοικητικές προδιαγραφές των επιμέρους συμβάσεων σε παρόχους.
- Εάν η σύμβαση υπερβαίνει ένα συγκεκριμένο ποσό, ζητείται και η γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου (Tribunal de Contas).
- Οι νέες υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς επιβατών, όπως και οι υπηρεσίες DRT με προκαθορισμένες διαδρομές, υπόκεινται επίσης σε υποχρεωτική εγγραφή στο πληροφοριακό σύστημα εθνικής εμβέλειας, το οποίο διαχειρίζεται το IMT, I.P.



Πηγή:

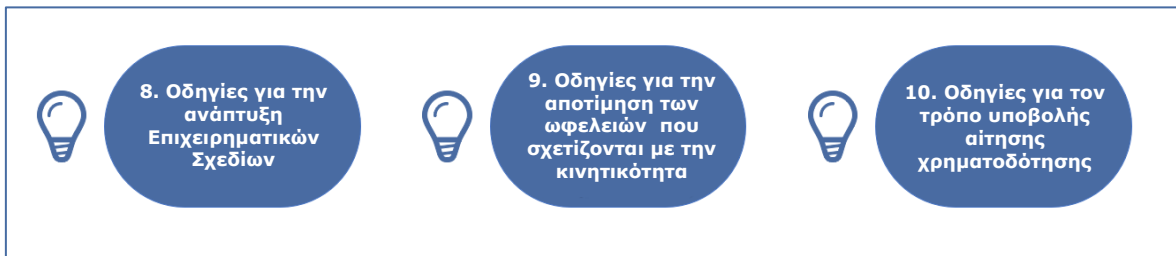
<https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-transporte-transporte-a-pedido>

## 8. ΕΝΙΣΧΥΣΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΑΣ

Η μετατροπή ενός άρτια μελετημένου έργου σε μια τεκμηριωμένη και ανταγωνιστική πρόταση χρηματοδότησης απαιτεί στρατηγική προετοιμασία και παρουσίαση. Η οικονομική και λειτουργική βιωσιμότητα του έργου αναδεικνύεται μέσω ενός ισχυρού επιχειρηματικού σχεδίου. Η αποτίμηση σε χρήμα των οφελών του αναδεικνύει την ευρύτερη αξία του για τους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς, όπως η μείωση των εκπομπών, η αυξημένη προσβασιμότητα ή η οικονομική και αγροτική ανάπτυξη. Η καθοδήγηση για την αποτελεσματική υποβολή αίτησης χρηματοδότησης αποτελεί το τελευταίο βήμα για την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης και ανταγωνιστικής πρότασης που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των προσκλήσεων και αυξάνει την πιθανότητα εξασφάλισης της οικονομικής υποστήριξης.

### Σχήμα 27. Ορισμός βασικών στοιχείων έργου – Βήματα 8-10

Πηγή: SMARTA-NET



### Βήμα 8: Οδηγίες για την ανάπτυξη Επιχειρηματικών Σχεδίων

Το επιχειρηματικό σχέδιο είναι ένα επίσημο έγγραφο που συγκεντρώνει τους στόχους μιας επιχείρησης, τις μεθόδους για την επίτευξη τους και το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Παράλληλα, περιγράφει τη φύση της επιχείρησης, το ιστορικό του οργανισμού, τις οικονομικές προβλέψεις και τις στρατηγικές εξέλιξης. Ουσιαστικά, το επιχειρηματικό σχέδιο λειτουργεί σαν οδικός χάρτης που προσφέρει σαφή καθοδήγηση για τη μελλοντική πορεία της επιχείρησης <sup>17</sup>.

Αυτό το βήμα δεν στοχεύει να δώσει αναλυτικές λεπτομέρειες για την ανάπτυξη επιχειρηματικών σχεδίων, καθώς αυτό αποτελεί μια εξαιρετικά σύνθετη διαδικασία η οποία εξαρτάται από πολλούς επιμέρους παράγοντες. Εδώ συνοψίζονται οι βασικές αρχές που πρέπει συνεκτιμώνται κατά την σύνταξη των σχεδίων, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές εμπειρίες ανάλογων έργων στην Ευρώπη.

Η ανάπτυξη ενός επιχειρηματικού μοντέλου και του σχετικού σχεδίου για μια υπηρεσία κινητικότητας στην ύπαιθρο είναι μια πολύπλοκη διαδικασία που επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως ο τύπος της προσφερόμενης υπηρεσίας, οι ιδιαίτερες ανάγκες κινητικότητας που θα πρέπει να καλύψει σε σχέση με το κοινό-στόχο και η οργανωτική δομή της. Βασικά σημεία του σχεδίου είναι τα οργανωτικά ζητήματα και η συμμόρφωση με τα νομικά και κανονιστικά πλαίσια για τη διασφάλιση της εφικτότητας και της βιωσιμότητας. Η προσεκτική ανάλυση αυτών των ζητημάτων είναι καθοριστική για τη δημιουργία μιας αποτελεσματικής και βιώσιμης υπηρεσίας κινητικότητας στην ύπαιθρο.

<sup>17</sup> Ορισμός Επιχειρηματικού Σχεδίου - Entrepreneur Small Business Encyclopedia, πηγή: <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

Οι υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο δεν βασίζονται κατά κανόνα σε κερδοφόρα επιχειρηματικά μοντέλα και αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πάροχοι αυτών των υπηρεσιών, κυρίως λόγω των μικρών ή μηδενικών περιθωρίων κέρδους. Η χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού στην ύπαιθρο οδηγεί συνήθως σε ανεπαρκή έσοδα, τα οποία δεν καλύπτουν τις λειτουργικές δαπάνες. Για αυτό το λόγο οι οργανισμοί που παίρνουν την πρωτοβουλία για τέτοιες υπηρεσίες είναι συνήθως τοπικοί συνεταιρισμοί, δήμοι, πάροχοι μεταφορικού έργου ή άλλες οντότητες που δεν επιζητούν κατά προτεραιότητα το κέρδος.

Παρόλο που μια υπηρεσία κινητικότητας στην ύπαιθρο μπορεί να μην είναι κερδοφόρα στο σύνολό της (λαμβάνοντας υπόψη όλα τα επιμέρους κόστη), υπάρχουν συμπληρωματικές υπηρεσίες που απαιτούνται οι οποίες μπορεί να είναι βιώσιμες ή ακόμα και κερδοφόρες. Για παράδειγμα, οι πάροχοι τεχνολογικών συστημάτων και λογισμικού, καθώς και οι εταιρίες συντήρησης οχημάτων μπορούν να δραστηριοποιούνται συμπληρωματικά προς τις τυπικές υπηρεσίες κινητικότητας και να αμείβονται κανονικά.

Έτσι, λειτουργούν πολλές επιχειρήσεις συμπληρωματικά με τη βασική υπηρεσία. Είναι σημαντικό να γίνει μία συνολική θεώρηση των ωφελομένων (ατόμων, φορέων και επιχειρήσεων) λαμβάνοντας υπόψη και κοινωνικο-οικονομικά ζητήματα κατά την ανάπτυξη του επιχειρηματικού σχεδίου. Οι συμμετέχοντες φορείς όπως οι πάροχοι μεταφορικού έργου και πληροφοριακών συστημάτων, θα πρέπει αναγνωρίζουν εκ των προτέρων αν θα έχουν κέρδος, ζημία ή εάν θα υπάρχει δυνατότητα μελλοντικής αποπληρωμής.

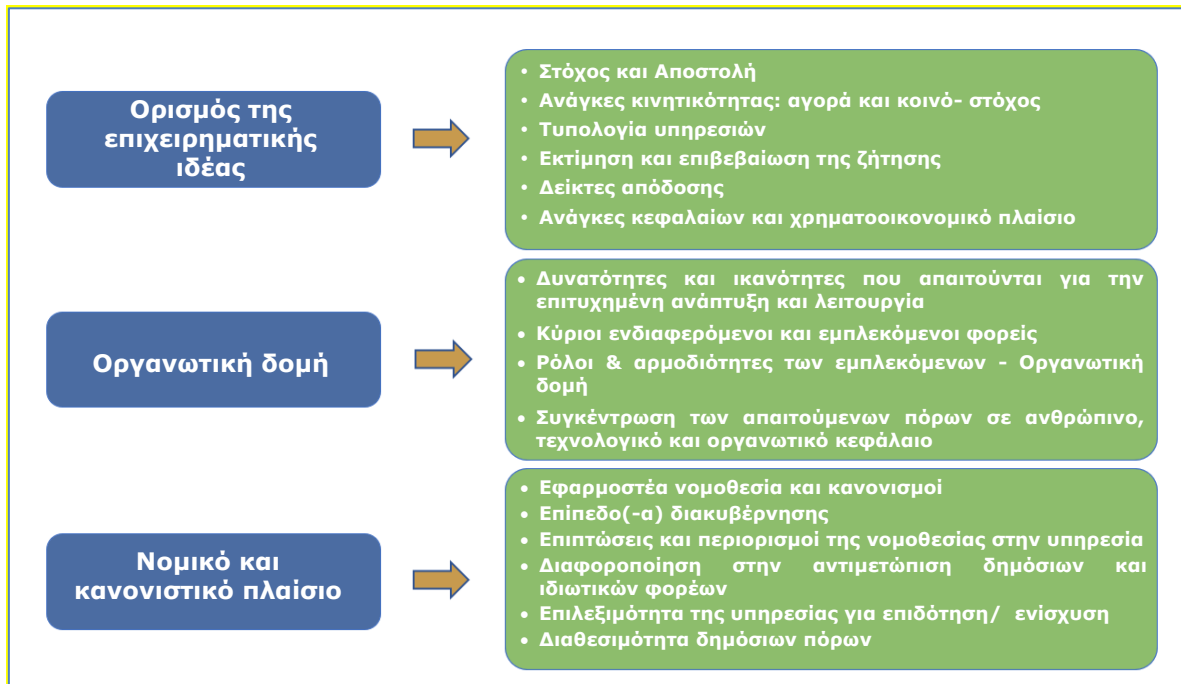
Κατά τον σχεδιασμό ενός επιχειρηματικού μοντέλου για μια υπηρεσία κινητικότητας στην ύπαιθρο, διακρίνονται τρεις βασικές εργασίες: (i) ο Ορισμός της επιχειρηματικής ιδέας, (ii) η Αξιολόγηση της οργανωτικής δομής, και (iii) η Εξέταση του νομικού και κανονιστικού πλαισίου. Κάθε μία από αυτές τις εργασίες περιλαμβάνει μια σειρά βημάτων που πρέπει να ολοκληρωθούν πριν από την εφαρμογή.

Αρχικά, θα πρέπει να γίνει ο προσδιορισμός των συγκεκριμένων αναγκών κινητικότητας που στοχεύετε να αντιμετωπίσετε και να αξιολογήσετε εάν οι υπάρχουσες υπηρεσίες μεταφορών καλύπτουν αυτές τις ανάγκες. Με βάση αυτήν την ανάλυση, θα πρέπει να επιλεγεί το μοντέλο της υπηρεσίας που αντιμετωπίζει καλύτερα αυτές τις ανάγκες, να εκτιμηθεί η ζήτηση με έρευνα αγοράς ή να γίνει ανάλυση προηγούμενων ερευνών και να διατυπωθεί μια αρχική δομή για τα κόστη της επένδυσης και το βασικό πλαίσιο χρηματοδότησης.

Στη συνέχεια είναι κρίσιμο να εμπλακούν στο σχεδιασμό οι ενδιαφερόμενοι φορείς, να τους ανατεθούν ρόλοι και αρμοδιότητες, ενώ παράλληλα να γίνει διαμόρφωση του οργανωτικού πλαισίου. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να εξεταστούν οι κανονιστικές και τυχόν νομικές απαιτήσεις, η επιλεξιμότητα για επιδοτήσεις ή και η δυνατότητα για δημόσια χρηματοδότηση.

## Σχήμα 28. Εργασίες για τη σύνταξη ενός επιχειρηματικού σχεδίου

Πηγή: SMARTA-NET



### Μαθαίνοντας στην πράξη: Το έργο CONNECT

Το έργο CONNECT χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο του 6ου Προγράμματος Πλαισίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μέσω της DG -RESEARCH. Ο βασικός σκοπός ήταν η συγκέντρωση γνώσεων και εμπειρίας σχετικά με τις Ευέλικτες Μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών με βάση τη ζήτηση- DRT) προκειμένου να εντοπιστούν οι καλές πρακτικές και να αναπτυχθούν περαιτέρω οι μέθοδοι για την εξέλιξη των σχετικών επιχειρήσεων. Η κοινοπραξία CONNECT αποτελούνταν κυρίως από εμπειρογνώμονες, και δεν περιλάμβανε έργα με πρακτική εφαρμογή αλλά συλλογή και επεξεργασία πολλών σχετικών μελετών. Στο πλαίσιο του έργου συντάχθηκαν δύο Εκθέσεις που περιλάμβαναν βασικές συστάσεις για την ανάπτυξη επιχειρηματικών σχεδίων για ευέλικτες υπηρεσίες μεταφορών (ενδεικτικά για υπηρεσίες DRT και κοινοχρήστων οχημάτων):

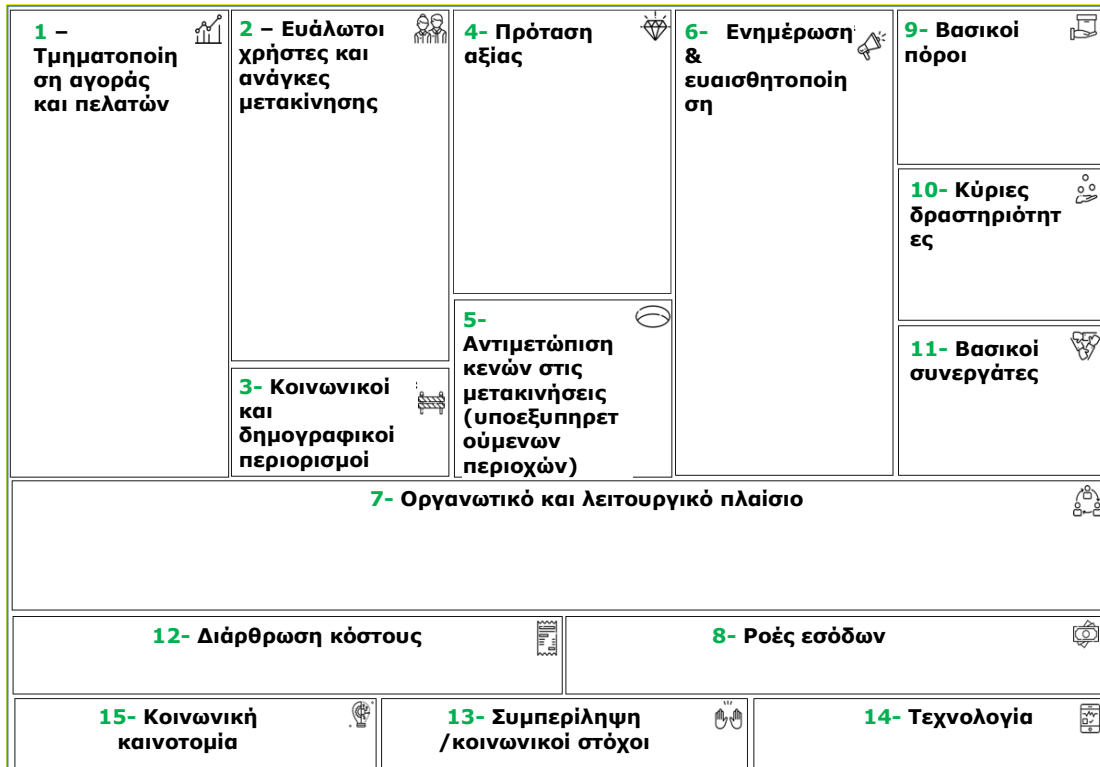
- Η έκθεση D10: Καινοτόμες Λύσεις και Μελέτες Περίπτωσης σχετικά με την Ανάπτυξη Επιχειρήσεων<sup>18</sup>. Παρουσιάζει ευρήματα από 19 μελέτες συστημάτων μεταφορών που καθορίζονται από τη ζήτηση (DRT) (10 περιπτώσεις στην Ευρώπη και 9 στις ΗΠΑ). Εξετάζει τα επιχειρηματικά μοντέλα, το οργανωτικό, κανονιστικό και νομικό πλαίσιο, ενώ επισημαίνει και τους βασικούς περιορισμούς.
- Η έκθεση D14: Συστάσεις για την Ανάπτυξη Επιχειρήσεων. Αυτή η έκθεση επικεντρώνεται στους τομείς της ανάπτυξης του επιχειρηματικού μοντέλου, των οργανωτικών θεμάτων και των νομικών και ρυθμιστικών πλαισίων αξιοποιώντας τη γνώση που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του έργου CONNECT και των διάφορων εργαστηρίων. Επιπλέον, παρουσιάζει μια επισκόπηση της κατάστασης του κλάδου σε ολόκληρη την Ευρώπη (με βάση τις μελέτες περίπτωσης της D10 και των ευρημάτων μιας πρόσθετης έρευνας) και συγκεντρώνει τις βασικές παραμέτρους που πρέπει να ληφθούν υπόψη στην επιχειρηματική ανάπτυξη των μεταφορών τύπου DRT.

Για την αποδελτίωση των παραπάνω έγινε μία άσκηση καταγραφής των επιμέρους ζητημάτων με τη συμμετοχή των τοπικών ενδιαφερόμενων φορέων (δήμοι, ομάδες πολιτών, συλλογικότητες, πάροχοι μεταφορικού έργου κλπ.) δημιουργώντας ένα πλαίσιο

<sup>18</sup> Οι εκθέσεις του έργου CONNECT είναι προσβάσιμες στη διεύθυνση <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

όπου αποτυπώνονται οι κύριες παράμετροι για την ανάπτυξη υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο. Ένα τέτοιο παράδειγμα συνολικού πλαισίου παρουσιάζεται παρακάτω.

### Σχήμα 29. Πλαίσιο αποτύπωσης βασικών παραμέτρων για υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο (Πηγή: έργο INCLUSION H2020<sup>19</sup>)



Οι βασικές συστάσεις για την ανάπτυξη των σχετικών επιχειρηματικών σχεδίων συνοψίζονται παρακάτω.

- **Δημιουργία Αξίας:** Τα επιχειρηματικά μοντέλα για τις υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο θα πρέπει να επικεντρώνονται στη δημιουργία διαφόρων τύπων αξίας (χρηματικής ή κοινωνικής) για τους ενδιαφερόμενους φορείς. Αυτοί οι φορείς μπορεί να περιλαμβάνουν φορείς χρηματοδότησης, δημόσιες διοικήσεις, παρόχους συγκοινωνιακού έργου, τοπικές επιχειρήσεις αλλά και πολίτες. Είναι κρίσιμο να αναγνωρίζονται τα ευρύτερα κοινωνικά και κοινοτικά οφέλη των υπηρεσιών αυτών, αντί να γίνεται αποκλειστικά σύγκριση κόστους, εσόδων και κερδών.
- **Συμμετοχή Πολλαπλών Φορέων:** Τα αποτελεσματικά επιχειρηματικά μοντέλα δεν επικεντρώνονται ποτέ μόνο σε μία υπηρεσία ή ένα προϊόν, αλλά πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ολόκληρο το οικοσύστημα των ενδιαφερόμενων φορέων στον τομέα της κινητικότητας. Είναι λοιπόν κρίσιμο να αξιολογούνται τα οφέλη και οι προκλήσεις από την οπτική γωνία του κάθε εμπλεκόμενου φορέα, ώστε να διασφαλίζεται η προσβασιμότητα όλων. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τη σύνδεση πολλαπλών υπηρεσιών ή και λύσεων για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου επιχειρηματικού μοντέλου που θα ανταποκρίνεται στις ποικίλες ανάγκες της κοινότητας.

<sup>19</sup> Οι εκθέσεις του έργου CONNECT είναι προσβάσιμες στη διεύθυνση <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

<sup>19</sup> [https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5\\_MOMOB\\_INCLUSION-Business-models.pdf](https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf)

- *Ενσωμάτωση Μη Κερδοσκοπικών Οργανισμών (ΜΚΟ):* Αν και μπορεί να φαίνεται αντιφατικό, η συμπερίληψη ΜΚΟ ως βασικών συνεργαζόμενων φορέων στα επιχειρηματικά μοντέλα μπορεί να είναι επωφελής. Η δημόσια χρηματοδότηση είναι συχνά απαραίτητη για την υποστήριξη αυτών των υπηρεσιών στην ύπαιθρο, όπου η ζήτηση είναι χαμηλή. Τα επιχειρηματικά μοντέλα θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανακατανομή των δημόσιων πόρων και να στοχεύουν στην ευελιξία εντός των κανονιστικών περιορισμών για τη διατήρηση των λειτουργιών τους.
- *Μακροπρόθεσμη Βιωσιμότητα:* Για να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των υπηρεσιών κινητικότητας στην ύπαιθρο, τα επιχειρηματικά μοντέλα θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη συμμετοχή επιχειρηματιών που στοχεύουν στην κοινωνική καινοτομία. Η ενσωμάτωση τους στην παροχή υπηρεσιών- όπου αυτό επιτρέπεται από το κανονιστικό πλαίσιο- μπορεί να ενισχύσει τη βιωσιμότητα των υπηρεσιών. Κατά περίπτωση θα πρέπει να διεκδικούνται κανονιστικές προσαρμογές ώστε να διασφαλίζονται τέτοιες συμμετοχές που ενισχύουν τη βιωσιμότητα του επιχειρηματικού μοντέλου.

## **Βήμα 9: Οδηγίες για την αποτίμηση των οφελών που σχετίζονται με την κινητικότητα στην ύπαιθρο**

Η ύπαιθρος και γενικά οι αγροτικές περιοχές έχουν ενεργή οικονομία με μεγάλη ποικιλία γεωργικών, κτηνοτροφικών, τουριστικών και παραγωγικών επιχειρήσεων, που συνδέονται με τους φυσικούς πόρους και την παράδοση.

Η βελτιωμένη κινητικότητα στην ύπαιθρο μπορεί να ενισχύσει την αξία άλλων επενδύσεων ή να βελτιώσει τον αντίκτυπο νέων δράσεων<sup>20</sup>. Σε πολλές περιπτώσεις, οι υπηρεσίες βελτίωσης της κινητικότητας στην ύπαιθρο προσδίδουν πρόσθετη αξία σε άλλα έργα και πολιτικές που σχετίζονται με την οικονομία, την κοινωνία, το περιβάλλον και τον τουρισμό.

Τα οφέλη που σχετίζονται με την κινητικότητα στην ύπαιθρο περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα παρακάτω:

- Μείωση των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων (VKT)
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO<sub>2</sub>
- Λιγότερη κυκλοφορία, λιγότερη ρύπανση και θόρυβο, λιγότερα ατυχήματα
- Βελτίωση της ασφάλειας σε τοπικούς δρόμους για περπάτημα και ποδήλατο
- Απαιτούνται λιγότερες δαπάνες για υποδομές
- Διατήρηση ή και αύξηση των πελατών για τοπικές επιχειρήσεις και υπηρεσίες

Οι υπηρεσίες κινητικότητας στην ύπαιθρο εφαρμόζονται πρωτίστως για να προσφέρουν κοινωνικά οφέλη σε περιοχές που κινδυνεύουν από κοινωνικό αποκλεισμό ή ανισότητα ευκαιριών. Ωστόσο, οι υπηρεσίες αυτές συχνά επικρίνονται για το υψηλό κόστος τους, ακόμη και όταν εκπληρώνουν την κοινωνική τους αποστολή.

Στο Σχήμα 30 παρακάτω παρουσιάζονται κάποια από τα οφέλη που σχετίζονται με τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφορών στην ύπαιθρο, τα οποία ταξινομούνται σε επιμέρους κατηγορίες (προσβασιμότητα, ασφάλεια, κ.λπ.). Είναι

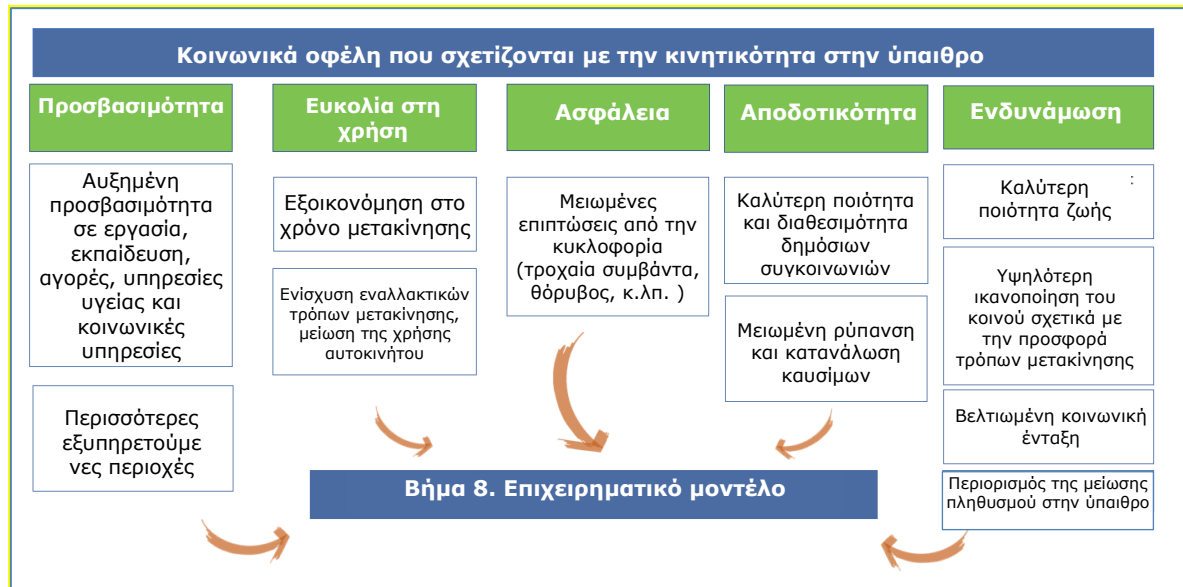
---

<sup>20</sup>Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), «Συστάσεις Πολιτικής για Βιώσιμη Κοινόχρηστη Κινητικότητα και Δημόσιες Συγκοινωνίες σε αγροτικές περιοχές της Ευρώπης», έκδοση του έργου SMARTA.

κρίσιμο να κατανοήσουμε πώς αυτά τα οφέλη θα μπορούσαν να καθοδηγήσουν την ανάπτυξη συγκεκριμένων υπηρεσιών κινητικότητας.

### Σχήμα 30. Κοινωνικά οφέλη που σχετίζονται με την κινητικότητα στην ύπαιθρο

Πηγή: SMARTA-NET



### Σχήμα 31. Το πρόγραμμα Green railways στη Valmiera της Λετονίας

#### Μαθαίνοντας στην πράξη: Green Railways στη Valmiera, Λετονία

Η πρωτοβουλία Green Railways στη Valmiera της Λετονίας στοχεύει στην επανάχρηση εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, δημιουργώντας ένα δίκτυο 32 χιλιομέτρων για περπάτημα και ποδήλατο στην περιοχή Vidzeme. Αυτό το έργο αποτελεί τμήμα μίας υπερτοπικής διαδρομής 750 χιλιομέτρων που αναπτύσσεται σε όλη τη Νότια Εσθονία και τη Λετονία. Στοχεύει στην ενίσχυση της τοπικής κινητικότητας και στην προώθηση του βιώσιμου τουρισμού. Στο έργο έγιναν νέες ξύλινες γέφυρες, χώροι αναψυχής με παγκάκια και καθαιρέσεις εμποδίων. Το Green Railways είναι μια συλλογική διασυνοριακή πρωτοβουλία που συντονίστηκε από τον Σύνδεσμο Τουρισμού της Vidzeme σε συνεργασία με 25 οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και ΜΚΟ της Λετονίας και της Νότιας Εσθονίας, με την υποστήριξη του Λετονικού Συνδέσμου Green Roads. Αυτή η πρωτοβουλία τιμά τη σημασία και την ιστορία του σιδηρόδρομου, ενώ παράλληλα ενισχύει την εμπλοκή της κοινότητας, την οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση του τουριστικού προϊόντος και τη δημόσια υγεία.

Στο αναβαθμισμένο τμήμα των 32 χλμ. (μέρος της ευρύτερης διαδρομής Valmiera- Kocēni-Aiņazi) ανακατασκευάστηκαν επτά γέφυρες για την ασφαλή διέλευση ποδηλατών και πεζών. Το κόστος της επένδυσης εκτιμήθηκε σε 47.000 ευρώ, το οποίο αντιπροσώπευε περίπου το 4% του συνολικού κόστους του έργου, ύψους 1.174.938 ευρώ. Η κύρια πηγή χρηματοδότησης εξασφαλίστηκε από το Interreg Εσθονίας-Λετονίας του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, το οποίο συνεισέφερε 40.000 ευρώ, ενώ τα λοιπά με 7.000 ευρώ προήλθαν από άλλους εταίρους.

Το Green Railways **βελτιώνει την ποιότητα ζωής** στις περιοχές από όπου διέρχεται, ενισχύοντας την κινητικότητα και δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για τους κατοίκους. Η πρωτοβουλία προάγει πιο υγιείς και ευτυχημένες κοινότητες μέσω της αύξησης των υπαίθριων δραστηριοτήτων. Οι ντόπιοι ανακαλύπτουν γρήγορα ότι αυτά τα αναβαθμισμένα μονοπάτια προσφέρουν εξαιρετικές ευκαιρίες για περπάτημα, ποδηλασία, ή ακόμη και για σκι κατά τους χειμερινούς μήνες.



Το έργο επίσης ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη. Με την αύξηση της **ροής των τουριστών που προσελκύονται** από τις γραφικές διαδρομές, οι τοπικές επιχειρήσεις αρχίζουν να αναπτύσσουν νέα προϊόντα και υπηρεσίες (συμπ. διαμονής και εστίασης). Αυτή η αύξηση στον τουρισμό φέρνει οικονομική αναζωογόνηση στην περιοχή, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και τονώνοντας την τοπική οικονομία.

Πηγή: J. Sijats, S. Lawrence

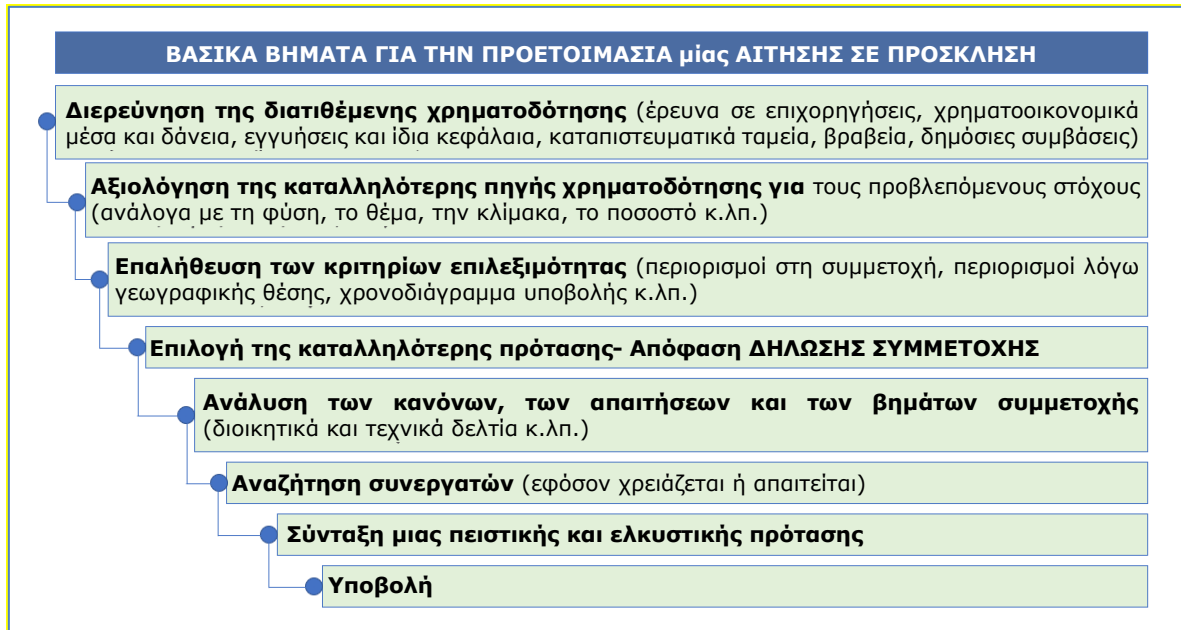
Επιπλέον, το δίκτυο συνδέει την περιοχή Vidzeme με τη Νότια Εσθονία, **διευρύνοντας τις επιλογές μετακίνησης** για κατοίκους και επισκέπτες. Η βελτιωμένη προσβασιμότητα επιτρέπει στους ανθρώπους να εξερευνήσουν μια ευρύτερη περιοχή, προωθώντας την συνεργασία και την αλληλεπίδραση της κοινότητας. Συνολικά, το έργο Green Railways φέρνει στο προσκήνιο την κινητικότητα, ως ζωτικό παράγοντα για την επίτευξη ευρύτερων οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων, μετατρέποντας την περιοχή σε έναν δυναμικά αναπτυσσόμενο κέντρο υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

## Βήμα 10: Οδηγίες για την υποβολή αίτησης χρηματοδότησης

Η εξασφάλιση χρηματοδότησης για μια υπηρεσία κινητικότητας στην ύπαιθρο απαιτεί μια καλά δομημένη προσέγγιση για την διαχείριση των σύνθετων διαδικασιών χρηματοδότησης σε ευρωπαϊκό, αλλά και σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Αυτό το βήμα περιγράφει τις βασικές εργασίες για την προετοιμασία μιας επιτυχημένης πρότασης, από τον εντοπισμό των καταλληλότερων ευκαιριών χρηματοδότησης έως και την υποβολή μιας ολοκληρωμένης και ανταγωνιστικής αίτησης.

Οι αιτούντες φορείς μπορούν να διασφαλίσουν ότι η πρότασή τους θα ξεχωρίσει εφόσον κάνουν συστηματική αξιολόγηση των πηγών χρηματοδότησης, επαλήθευση της επιλεξιμότητας και ευθυγράμμιση των στόχων με τις απαιτήσεις της εκάστοτε πρόσκλησης. Οι πιθανότητες επιτυχίας λήψης χρηματοδότησης (είτε μέσω επιχορηγήσεων, επενδυτικών εργαλείων, είτε μέσω δημόσιων συμβάσεων) ενισχύονται εάν τηρηθούν τα παρακάτω βήματα.

### Σχήμα 32. Βασικά βήματα για την προετοιμασία μιας αίτησης



### Σχήμα 33. Πλοήγηση σε όλο το φάσμα των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της ΕΕ

#### Μαθαίνοντας στην πράξη: Διερευνώντας το φάσμα των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της ΕΕ

Η **Εργαλειοθήκη της ΕΕ για την Ύπαιθρο** είναι ένας ολοκληρωμένος οδηγός για τις ευκαιρίες χρηματοδότησης και υποστήριξης της ΕΕ για τις αγροτικές περιοχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στόχος της είναι να βοηθήσει τις τοπικές αρχές, τους φορείς και τα διάφορα εμπλεκόμενα μέρη, τις επιχειρήσεις και τα άτομα, ώστε να εντοπίσουν και να αξιοποιήσουν τα υπάρχοντα κονδύλια, προγράμματα και άλλες πρωτοβουλίες χρηματοδότησης και υποστήριξης της ΕΕ, και να ενισχύσουν την ανάπτυξη στις αγροτικές περιοχές.



Rural toolkit

Οι χρήστες μπορούν να βρουν τις καταλληλότερες ευκαιρίες χρηματοδότησης της ΕΕ για την υποστήριξη των συγκεκριμένων έργων και πρωτοβουλιών τους. Παρέχει ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις και προγράμματα που επιτρέπουν την ανάπτυξη και την αναζωογόνηση των αγροτικών περιοχών και των κοινοτήτων της υπαίθρου.

Η εργαλειοθήκη είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Άλλοι χρήσιμοι σύνδεσμοι για την διερεύνηση ευκαιριών χρηματοδότησης από την ΕΕ παρατίθενται παρακάτω:

- Γενικές πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων- Ευρωπαϊκή Επιτροπή: [https://commission.europa.eu/funding-tenders/how-apply/application-process\\_en](https://commission.europa.eu/funding-tenders/how-apply/application-process_en)
- Ευκαιρίες χρηματοδότησης για δημόσιους φορείς - Ευρωπαϊκή Επιτροπή: [https://commission.europa.eu/funding-tenders/how-apply/eligibility-who-can-get-funding/funding-opportunities-public-bodies\\_en#:~:text=The%20LIFE%20programme%20for%20climate%20action](https://commission.europa.eu/funding-tenders/how-apply/eligibility-who-can-get-funding/funding-opportunities-public-bodies_en#:~:text=The%20LIFE%20programme%20for%20climate%20action)
- Ευκαιρίες χρηματοδότησης από την ΕΕ για τις τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες – UITP: <https://www.uitp.org/eu-funding-opportunities-for-public-transport/>

Η παραπάνω μεθοδολογία των 10 βημάτων παρέχει ένα γενικό πλαίσιο, το οποίο απαιτεί ειδικές προσαρμογές ανάλογα με τον τύπο χρηματοδότησης.

- Για τη χρηματοδότηση της ΕΕ, είναι κρίσιμες οι **διακρατικές συμπράξεις** και η **τήρηση σύνθετων διοικητικών πρωτοκόλλων**.
- Η εθνική χρηματοδότηση συχνά δίνει έμφαση στην **εναρμόνιση με τις εθνικές στρατηγικές**, απαιτώντας από τους αιτούντες να αποδείξουν πώς τα έργα τους συμβάλλουν στους εθνικούς στόχους κινητικότητας.
- Η περιφερειακή χρηματοδότηση συνήθως απαιτεί στενή συνεργασία με τις περιφερειακές αρχές και ισχυρή έμφαση στην **αντιμετώπιση των τοπικών αναγκών**.

Η εξασφάλιση υποστήριξης είναι ζωτικής σημασίας για τους αγροτικούς δήμους που στοχεύουν στην ανάπτυξη επιτυχημένων προτάσεων χρηματοδότησης. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για να λάβετε καθοδήγηση σε αυτή τη διαδικασία όπως οι παρακάτω:

- Δημοσίευση ειδικής πρόσκλησης ενδιαφέροντος για εξωτερικό σύμβουλο που θα σας υποστηρίξει στην ανάπτυξη της πρότασης,
- Επικοινωνία με τα Εθνικά/Περιφερειακά Σημεία Επαφής των προγραμμάτων για διευκρινίσεις (διοικητικού ή τεχνικού χαρακτήρα),
- Επικοινωνία με τους Εθνικούς Οργανισμούς που προωθούν τη συμμετοχή σε προγράμματα Έρευνας και Καινοτομίας της ΕΕ και παρέχουν υπηρεσίες πληροφόρησης, εκπαίδευσης και υποστήριξης<sup>21</sup>,
- Συμμετοχή σε διαδικτυακά σεμινάρια και εκδηλώσεις προγραμμάτων (ΕΕ, εθνικά ή περιφερειακά) για δικτύωση με άλλους πιθανούς εταίρους, απόκτηση περαιτέρω γνώσεων σχετικά με τις προσκλήσεις,
- Συμμετοχή σε δίκτυα (ενώσεις τοπικών αρχών, σχετικά δίκτυα της ΕΕ<sup>22</sup>, κ.λπ.).

---

<sup>21</sup> Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει μια διαδικτυακή πύλη βοήθειας και υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων και των λεπτομερειών για τα Εθνικά Σημεία Επαφής (ΕΣΕ) σχετικά με τα διάφορα Προγράμματα Χρηματοδότησης της ΕΕ : <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Παρέχει επίσης ένα δίκτυο ΕΣΕ που επικεντρώνεται ειδικά στο Horizon Europe : <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

<sup>22</sup> Παραδείγματα τέτοιων δικτύων είναι: τα Δίκτυα Έξυπνων Χωριών (<https://www.smart-village-network.eu/>) ; το Δίκτυο POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), το Heritage Europe – η Ευρωπαϊκή Ένωση Ιστορικών Πόλεων και Περιφερειών (<https://www.historic-towns.org/>)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αυτός ο οδηγός έχει σχεδιαστεί για να ενδυναμώσει τους δήμους με τις γνώσεις και τα εργαλεία που απαιτούνται για την ανάπτυξη και εφαρμογή βιώσιμων, συμπεριληπτικών και ολοκληρωμένων λύσεων κινητικότητας στις αγροτικές περιοχές και στην ύπαιθρο.

Εστιάζοντας στο κρίσιμο ζήτημα της χρηματοδότησης —ιδιαίτερα για πρωτοβουλίες κινητικότητας στη ύπαιθρο αλλά και μετακινήσεων που υποστηρίζουν τον αγροτουρισμό— φαίνεται πως αντιμετωπίζει ένα σημαντικό εμπόδιο: την έλλειψη πόρων και εξειδικευμένης γνώσης στην εξασφάλιση χρηματοδότησης. Αυτές οι προκλήσεις συχνά εμποδίζουν τις αγροτικές κοινότητες από τη δημιουργία εξατομικευμένων υπηρεσιών κινητικότητας.

Μέσω μιας μεθοδολογικής προσέγγισης που αναπτύσσεται βήμα-βήμα, ο οδηγός αυτός εξοπλίζει τους αγροτικούς δήμους και τους ειδικούς που απασχολούνται στον τομέα της κινητικότητας με γνώση ώστε να εντοπίζουν τα πολύπλοκα χρηματοδοτικά εργαλεία, να αξιολογούν τις οικονομικές απαιτήσεις και να προετοιμάζουν πειστικές και ολοκληρωμένες προτάσεις έργων. Από τον εντοπισμό των τοπικών προκλήσεων και τα πλεονεκτήματα, έως τον ορισμό βασικών εννοιών του έργου και την ευθυγράμμιση με τις κανονιστικές και επιχειρησιακές παραμέτρους, ο οδηγός στοχεύει στην προώθηση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των υπηρεσιών κινητικότητας. Ακολουθώντας αυτήν τη δομημένη μεθοδολογία, οι κοινότητες της υπαίθρου μπορούν να μετατρέψουν τις προκλήσεις σε ευκαιρίες για ανάπτυξη και διασύνδεση.

Οι βασικές συστάσεις και τα συμπεράσματα που συνοψίζουν τα κυριότερα σημεία αυτού του εγγράφου παρουσιάζονται στη συνέχεια.

### Καθιέρωση σαφούς και εφικτού αντικειμένου

- Σαφώς καθορισμένοι δείκτες και Βασικοί Δείκτες Απόδοσης (KPI)
- Συγκεκριμένες επιχειρησιακές διαδικασίες
- Εστίαση στο ευρύτερο όραμα πέρα από τη βασική θεματική του έργου
- Σαφής καθορισμός των σχέσεων μεταξύ συγκεκριμένων στόχων και αποτελεσμάτων

### Πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της κοινότητας

- Προσέγγιση από τα κάτω προς τα πάνω, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι κοινότητες της υπαίθρου
- Ενεργή συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων (π.χ. φόρουμ, σύνδεσμοι, ενώσεις φορέων κ.λπ.), που εκπροσωπούν διαφορετικές ομάδες με διαφορετικό υπόβαθρο

### Προσέγγιση πολλαπλών ενδιαφερόμενων μερών

- Συνεργασίες με διαφορετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών πολιτικών και των πολιτικών εκπροσώπων της κοινότητας
- Εξασφάλιση συνεργασίας μεταξύ διαφορετικών ομάδων-στόχων και επαγγελματιών

### Αξιολογήσεις κόστους

- Εξασφάλιση ρεαλιστικών και ολοκληρωμένων οικονομικών απαιτήσεων
- Ακριβείς εκτιμήσεις προϋπολογισμού

#### Αποτελεσματικός σχεδιασμός

- Αξιολόγηση και σχεδιασμός όλων των απαραίτητων πόρων και δραστηριοτήτων
  - Ανθρώπινο δυναμικό
  - Τεχνικές ικανότητες
  - Διεπιστημονική προσέγγιση για την κάλυψη τυχόν ελλείψεων στις δεξιότητες του κοινού και των φορέων (διεπιστημονικές ομάδες)
- Δικτύωση
- Ακριβές χρονοδιάγραμμα

#### Πολιτικά και χωρικά πλαίσια

- Κατανόηση του πλαισίου πολιτικής και της δυναμικής του χώρου
- Ευθυγράμμιση του έργου με τους ευρύτερους στόχους πολιτικής και τις τοπικές ανάγκες

## ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΕ

Επισκεφθείτε μας

Σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν εκατοντάδες κέντρα πληροφόρησης Europe Direct. Βρείτε το πλησιέστερο σε εσάς κέντρο στον παρακάτω σύνδεσμο: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

Τηλεφωνήστε μας

Το Europe Direct είναι μια υπηρεσία που απαντά στις ερωτήσεις σας σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μπορείτε να επικοινωνήσετε με αυτήν την υπηρεσία:

- μέσω δωρεάν τηλεφωνικής κλήσης στον αριθμό: 00 800 6 7 8 9 10 11 (ορισμένοι πάροχοι ενδέχεται να χρεώνουν αυτές τις κλήσεις),
- στον αριθμό: +32 22999696, ή
- μέσω email: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

## ΕΥΡΕΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΕ

Στο διαδίκτυο

Πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο Europa: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)

Εκδόσεις της ΕΕ

Μπορείτε να κατεβάσετε ή να παραγγείλετε τις δωρεάν και επί πληρωμή εκδόσεις της ΕΕ στο σύνδεσμο: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Πολλαπλά αντίγραφα δωρεάν εκδόσεων μπορούν να ληφθούν επικοινωνώντας με το Europe Direct ή το τοπικό σας κέντρο πληροφόρησης (βλ. [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)).

Νομοθεσία της ΕΕ και σχετικά έγγραφα

Για πρόσβαση σε νομικές πληροφορίες από την ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου όλου του δικαίου της ΕΕ από το 1952 σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, μεταβείτε στο σύνδεσμο της EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu>

Ανοικτά δεδομένα από την ΕΕ

Η Πύλη Ανοικτών Δεδομένων της ΕΕ (<http://data.europa.eu/euodp/en>) παρέχει πρόσβαση σε σύνολα δεδομένων από την ΕΕ. Τα δεδομένα μπορούν να ληφθούν και να επαναχρησιμοποιηθούν δωρεάν, τόσο για εμπορικούς όσο και για μη εμπορικούς σκοπούς.



Υπηρεσία Εκδόσεων  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ISBN : 978-92-68-27208-4

doi: 10.2832/1729934