



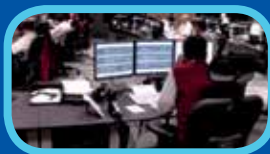
Το τεύχος συντάχθηκε από το Πανεπιστήμιο του Άμπερντην της Σκωτίας
University of Aberdeen, Scotland

Ιούνιος 2014

ΕΡΤΑ

D4.4

Θέσεις & Οδηγίες



www.EPTAproject.eu

Περιεχόμενα

1. ΕΪΣΑΓΩΓΗ	3
2. Ο ΡΟΛΟΣ ΜΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΔΑΜ	4
3. ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΜΟΤΕΛΟ ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	5
4. ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΜΟΤΕΛΟ ΓΙΑ ΜΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΟΛΕΙΣ	7
5. Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΜΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΟΛΕΙΣ	10
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	12

1. ΕΪΣΑΓΩΓΗ

Το ΕΡΤΑ (Ευρωπαϊκό μοντέλο πρότυπης Δημόσιας Αρχής Μεταφορών ως βασικός παράγοντας βιωσιμότητας των μεταφορών) είναι ένα έργο του προγράμματος Ευρωπαϊκής Διαπεριφερειακής Συνεργασίας που χρηματοδοτείται από το Interreg IVC EU Programme το οποίο ξεκίνησε το Ιανουάριο του 2012. Το πρόγραμμα Διαπεριφερειακής Συνεργασίας [INTERREG IVC](#), χρηματοδοτείται από το Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βοηθάει τις περιφέρειες της Ευρώπης να δουλέψουν μαζί και να ανταλλάξουν εμπειρίες και καλές πρακτικές στους τομείς της καινοτομίας, της γνώσης της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της πρόληψη των κινδύνων.

Ο τελικός στόχος του έργου ΕΡΤΑ είναι η μεταφορά των εμπειριών, των γνώσεων και των καλών πρακτικών σχετικά με τις **Δημόσιες Αρχές Μεταφορών (ΔΑΜ)**. Στο πλαίσιο του έργου ΕΡΤΑ δίνεται έμφαση στην βοήθεια των μικρών αγροτικών περιοχών και στις μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές που σκοπεύουν να δημιουργήσουν ΔΑΜ. Ο σκοπός δημιουργίας τέτοιων αρχών είναι η αύξηση της βιωσιμότητας των δημοσίων μεταφορών δίνοντας έμφαση σε ζητήματα περιβαλλοντικά, ενεργειακά και οικονομικά μέσα από τον εντοπισμό ενός κατάλληλου «μοντέλου» ΔΑΜ ως ένα ισχυρό εργαλείο διακυβέρνησης. Η ΕΕ έχει θέσει συγκεκριμένους στόχους πολιτικής για την επίτευξη ενός πιο βιώσιμου συστήματος μεταφορών. (European Commission, 2011) Η πολυπλοκότητα της κάλυψης των αναγκών κινητικότητας των πολιτών χρειάζεται ένα ξεκάθαρο όραμα και μία αποτελεσματική συντονισμένη προσπάθεια πολιτικής. Πολύ σημαντικός κρίνεται ο συντονισμός μεταξύ των υπεύθυνων χάραξης πολιτικής, των τοπικών αρχών και των υπολοίπων εμπλεκόμενων φορέων στα διάφορα επίπεδα μέσα σε ένα ξεκάθαρο πολιτικό πλαίσιο.

Για την αύξηση της βιωσιμότητας των μεταφορών σε μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα διαφορετικές προσεγγίσεις έχουν υιοθετηθεί σε ολόκληρη την Ευρώπη, με δράσεις που αφορούν τις δημόσιες μεταφορές. Κρίσιμη ήταν συνεισφορά συγκεκριμένων αρχών κατά την διάρκεια των ετών. Αυτές οι αρχές (Δημόσιες Αρχές Μεταφορών – ΔΑΜ ή Οργανωτικές Αρχές - ΟΑ) δρουν για το κοινό καλό ώστε να εξασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία και την ενιαία θεώρηση του συστήματος μεταφορών μέσα στην περιοχή ευθύνης τους. Ακολουθώντας την τάση της αγοράς των ευρωπαϊκών μεταφορών που ανοίγει με σκοπό την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού, πολλές αρχές σε μικρότερες πόλεις και αγροτικές περιοχές λαμβάνουν υπόψη τις ισχύουσες συνθήκες και εξετάζουν την αναδιάρθρωση του σχεδιασμού των μεταφορών, τη δημιουργία λειτουργικών μονάδων και τον έλεγχο των φορέων (ΔΑΜ).

Οι λειτουργικές συνθήκες μεταφοράς διαφέρουν από χώρα σε χώρα και ορισμένες φορές από περιοχή σε περιοχή μέσα στην ίδια χώρα. Αυτό καθιστά δύσκολη την παραγωγή ενός ενιαίου μεταβιβάσιμου μοντέλου για ΔΑΜ. Η έκθεση αυτή (D4.4 Θέσεις & Οδηγίες) βασίζεται σε όλες τις δραστηριότητες στο έλαβαν χώρα στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΡΤΑ και αντιπροσωπεύει την κεφαλαιοποίηση των εμπειριών του έργου για τη δημιουργία των προϋποθέσεων για την αποτελεσματική δημιουργία και διαχείριση μίας ΔΑΜ σε μικρές αγροτικές και μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές.

Ο στόχος της παρούσας μελέτης είναι να μεταφέρει τα πιο σχετικά αποτελέσματα του ΕΡΤΑ στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και των ενδιαφερόμενων φορέων. Αυτή η έκθεση θα λειτουργήσει ως εργαλείο που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο όσο ως στρατηγικός οδηγός για ένα ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΑΜ αλλά και ως ένας πρακτικός οδηγός με συγκεκριμένες προτάσεις για τις ΔΑΜ που συστήνονται ή / και αναδιοργανώνονται. Βάσει προηγούμενων μελετών, δημοσιευμένης βιβλιογραφίας και της εμπειρίας φορέων υπό λειτουργία σε όλο τον κόσμο, το πρόγραμμα ΕΡΤΑ εντόπισε επτά πυλώνες (ή λειτουργίες) ενός μοντέλου ΔΑΜ: Κανονιστικό Πλαίσιο, Σχεδιασμός, Δημοπράτηση/ Ανάθεση, Ενοποίηση υπηρεσιών, Προώθηση, Διαχείριση συμβάσεων, Έλεγχος συμβάσεων (βλέπε «Λειτουργίες ενός μοντέλου ΡΤΑ«ΕΡΤΑ D 3.1).

Κάθε πυλώνας σχετίζεται με μια σειρά από επιμέρους αρμοδιότητες. Ορισμένες αρμοδιότητες αφορούν μόνο μία λειτουργία, ενώ άλλες σχετίζονται με περισσότερες από μία δραστηριότητες. Οι εργασίες στο πλαίσιο του έργου ΕΡΤΑ εντόπισαν τους πυλώνες και τις επιμέρους εργασίες για τις ΔΑΜ σε πλήρη λειτουργικότητα. Αυτό παρουσιάζεται στο Σχήμα 2.

Οι επιμέρους εργασίες που προσδιορίζονται στο Σχήμα 2, έχουν εντοπιστεί κατά τη διάρκεια του έργου μέσω της μεταφοράς εμπειριών μεταξύ των εταιρών του έργου και συμμετεχόντων τοπικών φορέων σε μια σειρά από Ημερίδες, Εκπαιδευτικά Προγράμματα και Ανταλλαγές Προσωπικού υπό το Συστηματικό 3 του έργου. Αρκετές από τις επιμέρους εργασίες έχουν διερευνηθεί με μεγαλύτερη λεπτομέρεια μέσα από τις 8 Μελέτες Σκοπιμότητας από τους εταίρους του έργου (βλ. D4.1). Η «Σταυροειδής Αξιολόγηση (D4.2)» αξιολόγησε τη συνάφεια και τη σημασία αυτών των επιμέρους εργασιών σε διαφορετικά λειτουργικά περιβάλλοντα και κάτω από διαφορετικές δομές διακυβέρνησης. Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης ήταν η βάση πάνω στην οποία αναπτύχθηκε η παρούσα εργασία.

2. Ο ΡΟΛΟΣ ΜΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΔΑΜ

Προσπαθώντας να περιγραφεί στην παρούσα μελέτη οι Θέσεις και οι Κατευθυντήριες γραμμές των Δημοσίων Αρχών Μεταφορών (αναφερόμενων επίσης και ως Οργανωτικές αρχές) είναι σκόπιμο να εξεταστεί πρώτα η Διεθνή Ένωση Δημοσίων Μεταφορών (UITP) και ο ορισμός που δίνει για το πώς πρέπει να είναι οι ΔΑΜ:

“Οργανωτικές αρχές είναι οι φορείς, οι οποίοι ενεργούν προς το δημόσιο συμφέρον διασφαλίζοντας την εύρυθμη λειτουργία, ένα ελκυστικό και ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών. Παρέχουν το πλαίσιο για την επιτυχημένη λειτουργία των δημοσίων μέσων μεταφοράς με όρους οικονομίας, κοινωνικής και περιβαλλοντικής σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις”

Source: Organising Authorities Mission Statement (UITP-2009)

Όπως παρουσιάζεται στο Σχήμα 1, οι Δημόσιες Αρχές Μεταφορών συνδέουν τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής με τους παρόχους των δημοσίων μεταφορών.

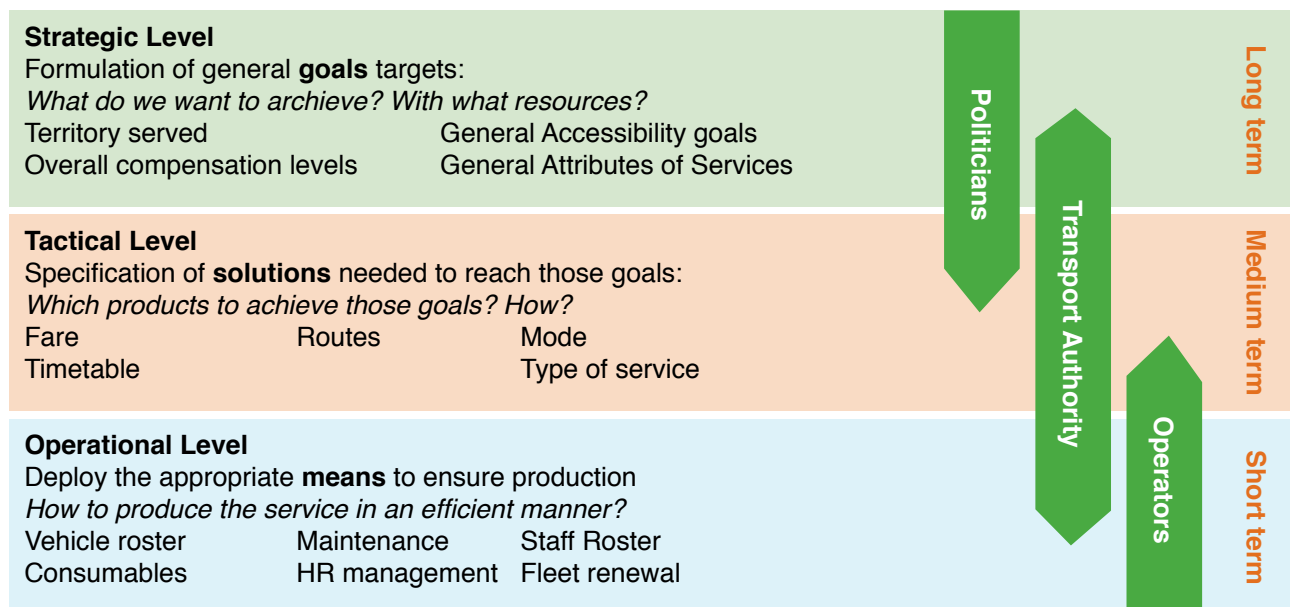
- Οι ΔΑΜ παρέχουν το πλαίσιο οργάνωσης και συντονισμού των διαφορετικών επιλογών κινητικότητας σε μια οριοθετημένη γεωγραφική

περιοχή, προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή αποτελεσματικών, άνετων και υψηλής ποιότητας δημοσίων μεταφορών.

- Ανεξάρτητα εάν ο πάροχος είναι δημοσίων ή ιδιωτικών συμφερόντων, ο ρόλος της ΔΑΜ είναι να ενεργεί στο πλαίσιο του δημόσιου συμφέροντος εξασφαλίζοντας την ενοποίηση των μέσων, την οικονομική προσιτότητά τους, την προσβασιμότητά τους οργανώνοντας με τέτοιο τρόπο που να συνάδει με τους στρατηγικούς και τακτικούς στόχους που τέθηκαν από τους πολιτικούς.
- Οι στόχοι σε στρατηγικό επίπεδο μπορεί να σχετίζονται με τους στόχους των δημοσίων μεταφορών και της προσβασιμότητας, αλλά μπορεί επίσης να σχετίζονται με πολιτικές σε συναφείς τομείς όπως το περιβάλλον, οι χρήσεις γης, η κοινωνική ένταξη, η στάθμευση ή ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός.
- – Οι αρχές μεταφορών έχουν ένα ορισμένο και συχνά περιορισμένο προϋπολογισμό για τα πραγματοποιήσουν την αποστολή τους.

Στην πράξη είναι κυβερνητικοί υπάλληλοι (είτε σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο), οι οποίοι εξασφαλίζουν ότι οι στρατηγικοί στόχοι τηρούνται. Ο βαθμός στον οποίο οι ΔΑΜ θα ασχολούνται με δραστηριότητες στρατηγικού / επιχειρησιακού επιπέδου ποικίλλει ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες, αλλά είναι σε μεγάλο βαθμό επηρεάζεται από την κλίμακα της πόλης / περιοχής που εξυπηρετούνται. Στην επόμενη ενότητα παρέχονται οδηγίες για το θέμα αυτό.

Σχήμα 1: Διαφορετικά επίπεδα ευθύνης για την παροχή δημοσίων μεταφορών



Source: Markets in Motion, UITP (2005)

3. ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΜΟΤΕΛΟ ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Είναι πλέον παγκοσμίως αποδεκτό ότι οι μεγάλες αστικές / μητροπολιτικές περιοχές επωφελούνται από την ύπαρξη ΔΑΜ και συνήθως αυτές ακολουθούν μια αποκεντρωμένη οργανωτική δομή με συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο. Προηγούμενες μελέτες από ΕΜΤΑ (2003), του Finn και Nelson (2004) και της UITP (2011) έχουν ήδη εντοπίσει τις κύριες δραστηριότητες και αρμοδιότητες που πρέπει να παρέχουν στο κοινό. Αυτά οριστικοποιήθηκαν και στο έργο ΕΡΤΑ σχηματίζοντας τους 7 βασικούς πυλώνες: Κανονιστικό Πλαίσιο, Σχεδιασμός, Δημοπράτηση/ Ανάθεση, Ολοκλήρωση υπηρεσιών, Προώθηση, Διαχείριση συμβάσεων, Έλεγχος συμβάσεων.

Το πρόγραμμα ΕΡΤΑ έχει επεκτείνει αυτούς τους 7 πυλώνες για να προσδιορίσει ένα μεγαλύτερο αριθμό βασικών λειτουργιών ή επιμέρους εργασιών που σχετίζονται με τους 7 βασικούς πυλώνες. Αυτό φαίνεται στο **Σχήμα 2**, όπου ο εσωτερικός δακτύλιος που δείχνει τους πυλώνες ΕΡΤΑ περιβάλλεται από ένα δεύτερο δακτυλίδι που δείχνει τις βασικές επιμέρους εργασίες ή λειτουργίες όπου μπορούν να δραστηριοποιηθούν οι ΔΑΜ. Μερικές από αυτές τις επιμέρους εργασίες εκτείνονται σε περισσότερους από έναν πυλώνες.

Οι επιμέρους εργασίες που περιέχονται στο **Σχήμα 2** συνδυάζουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες των τριών εμπλεκόμενων φορέων που παρουσιάζονται στο **Σχήμα 1**, δηλαδή οι πολιτικοί, οι αρχές μεταφορών και οι πάροχοι.

Σχήμα 2: Μοντέλο ΔΑΜ με όλες τις λειτουργίες



Λόγω της μεγάλης κλίμακας παροχής υπηρεσιών μεταφοράς που απαιτούνται σε μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, οι ΔΑΜ σε μεγάλες πόλεις τείνουν να έχουν ενεργό ρόλο σε όλες τις επιμέρους εργασίες που προσδιορίζονται στον εξωτερικό δακτύλιο του Σχήμα 2. Ο βαθμός εμπλοκής τους ποικίλλει ανάλογα τις αρμοδιότητες και τις τοπικές συνθήκες. Οι Μητροπολιτικές ΔΑΜ είναι τα αρμόδια όργανα για όλες τις εργασίες που σχετίζονται με την δημοπράτηση/ανάθεση, τη διαχείριση των συμβάσεων, την προώθηση και την ολοκλήρωση των υπηρεσιών. Η μόνη εξαίρεση είναι η ίδια η παροχή των υπηρεσιών που είναι σε μεγάλο βαθμό αρμοδιότητα των παρόχων, ωστόσο, ακόμη και εδώ υπάρχουν ΔΑΜ που ενεργούν ως διαχειριστές ορισμένων υπηρεσιών.

Μελέτηⁱ της πλατφόρμας Ευρωπαϊκών Μητροπολιτικών Αρχών Μεταφορών EMTA, και πιο πρόσφατα τα ευρήματα του έργου CAPRICEⁱⁱ «Οι πρωτεύουσες των περιφερειών για την ενιαία θεώρηση των μαζικών μεταφορών και αύξηση της ενεργειακής απόδοσης» υπογραμμίζουν τη σημασία μιας ισχυρής ολοκλήρωσης των δικτύων μεταφορών και συντονισμού με τις πολιτικές χωροταξίας και αστικής ανάπτυξης. Οι επιμέρους αρμοδιότητες που συνδέονται με τους πυλώνες του Σχεδιασμού και του Κανονιστικού πλαισίου στο Σχήμα 2 ολοένα και περισσότερο γίνονται μέρος των αρμοδιοτήτων της ΔΑΜ σε μεγάλες μητροπολιτικές πόλεις.

ⁱ http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_position_50_years_cemt_en.pdf

ⁱⁱ <http://www.caprice-project.info/spip.php?rubrique1>

Παράδειγμα μεγάλου Μητροπολιτικού Φορέα: Λονδίνο

Οι Μεταφορές στο Λονδίνο «Transport for London (TfL)», η ΔΑΜ για την Περιφέρεια του Λονδίνου, έχει εμπλακεί σε όλα τις επιμέρους αρμοδιότητες που εντοπίστηκαν στο Σχήμα 2. Ο ρόλος του είναι να εφαρμόζει τη Στρατηγική για τις Μεταφορές όπως διαμορφώνεται από τον Δήμαρχο του Λονδίνου και να διαχειρίζεται τις υπηρεσίες σε όλο το Λονδίνο, για τις οποίες ο Δήμαρχος έχει την απόλυτη ευθύνη.

Το TfL διαχειρίζεται τα λεωφορεία του Λονδίνου, τον Υπόγειο Σιδηρόδρομο (LU), το τραμ του Docklands (DLR), το London Overground και το London Tramlink. Ακολουθούν διαδικασία δημοπράτησης με διαγωνισμό για τις 700 λεωφορειακές γραμμές κατά τις οποίες περιγράφονται λεπτομερώς οι όροι παροχής υπηρεσιών (constructive planning) τα δρομολόγια των υπηρεσιών, οι συχνότητες και οι τιμές. Οι συμβάσεις που ανατίθενται είναι μικτού κόστους, γεγονός που απαιτεί ανθρώπινο δυναμικό από την πλευρά της αρχής για την παρακολούθηση των επιδόσεων και την ανάληψη της ευθύνης συλλογής των εσόδων μέσω των επιθεωρητών του εισιτηρίου. Το ίδιο δεν παρέχει υπηρεσίες με λεωφορείο, αλλά εκτελεί τις υπηρεσίες του υπόγειου σιδηρόδρομου, των υπόλοιπων επίγειων μέσων, των ελαφρών σιδηροδρομικών συστημάτων καθώς και του τραμ του Λονδίνου.

Το TfL έχει αναπτύξει μια έξυπνη κάρτα «χωρίς επαφή» (η Oyster κάρτα) για την πληρωμή του εισιτηρίου σε όλα τα μέσα που διαχειρίζεται το ίδιο. Κάθε εβδομάδα, περίπου 57 εκατομμύρια διαδρομές γίνονται με τη χρήση καρτών Oyster και χρησιμοποιείται σε περισσότερα από 85 τοις εκατό των δρομολογίων των λεωφορείων.

Επίσης, το TfL λειτουργεί και ως η αρμόδια αρχή για τους αυτοκινητόδρομους και την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή του Λονδίνου με τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

- Πλήρης λειτουργική ευθύνη για το Οδικό Δίκτυο του Λονδίνου (TLRN) - 580 χιλιόμετρα των μεγάλων οδών στην πρωτεύουσα. Αυτά αποτελούν το πέντε τοις εκατό των δρόμων του Λονδίνου, αλλά μεταφέρουν περισσότερο από το 30 τοις εκατό της κυκλοφορίας του.
- Έχει στρατηγική ευθύνη για το συντονισμό των εργασιών και τη διασφάλιση της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων των πεζών) στο ευρύτερο Στρατηγικό Οδικό Δίκτυο (SRN) - περαιτέρω 500χλμ συντήρησης των εθνικών οδών των προαστίων.
- Διαχειρίζεται και συντηρεί τα 6.000 σήματα κυκλοφορίας του Λονδίνου και έχει σε πραγματικό χρόνο την λειτουργική ευθύνη ελέγχου του οδικού δικτύου μέσω του Κέντρου Ελέγχου του Λονδίνου, London Streets Traffic Control Centre (LSTCC).
- Διαχειρίζεται και λειτουργεί την Επιβολή Τελών Συμφόρησης (Congestion Charging), τη Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων (LEZ), τα συστήματα Source London, καθώς και την επιβολή των τροχαίων παραβιάσεων στην TLRN, συμπεριλαμβανομένου των χώρων στάθμευσης, των χώρων φορτώσεων και εκφορτώσεων και των κανονισμών για τις λεωφορειολωρίδες.

Τα λειτουργικά έσοδα συμπεριλαμβανομένων των ναύλων και των εσόδων από την επιβολή τελών συμφόρησης, αντιστοιχούν σε πάνω από το 47% της συνολικής χρηματοδότησης και ανέρχονται σε περίπου. £5 δισεκατομμύρια. Τα υπόλοιπα έσοδα έρχονται με τη μορφή κεντρικής κρατικής επιχορήγησης, ωστόσο αυτό ελαττώνεται όλο και περισσότερο καθώς αντικαθίσταται από την τοπική φορολογία (υπό τη μορφή των τοπικών συντελεστών στις επιχειρήσεις και στους φόρους) πάνω στα οποία το TfL έχει περισσότερο έλεγχο.

Η Στρατηγική των Μεταφορών (MTS) που καθορίζεται από τον Δήμαρχο είναι το κύριο εργαλείο πολιτικής, μέσω των οποίων ο ίδιος και το TfL ασκούν τις αρμοδιότητές τους για το σχεδιασμό, τη διαχείριση και την ανάπτυξη των μεταφορών στο Λονδίνο. Η ανάπτυξη της στρατηγικής αυτής έχει ανατεθεί στο TfL αν και ο Δήμαρχος διατηρεί την ευθύνη έγκρισης των εγγράφων διαβούλευσης. Στο TfL έχει ανατεθεί η ευθύνη για την εκπόνηση των αναγκαίων διαβουλεύσεων και αξιολογήσεων επιπτώσεων.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζουν την έκταση των καθηκόντων και ευθυνών που μπορεί να έχει μια μεγάλη Μητροπολιτική ΔΑΜ. Ωστόσο, αυτό το επίπεδο δραστηριότητας απαιτεί σημαντική χρηματοδότηση για την στελέχωση της αρχής. Το TfL απασχολεί πάνω από 20.000 υπαλλήλους και ετήσια χρειάζεται πάνω από £5 δισεκατομμύρια, πέραν των λειτουργικών εσόδων που δημιουργούνται.

4. ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΜΟΤΕΛΟ ΓΙΑ ΜΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΟΛΕΙΣ

Πέρα από την τυπική μορφή των Δημοσίων Αρχών Μεταφορών για μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές όπως παρουσιάζεται στο Σχήμα 2, το έργο ΕΡΤΑ έχει διερευνήσει την μορφή και την λειτουργία αντίστοιχων φορέων για μικρές αγροτικές περιοχές και μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές. Ενώ, οι ΔΑΜ σε μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές έχουν τις εξουσίες που τους ανατίθενται από συγκεκριμένο νόμο ορίζοντας συγκεκριμένες αρμοδιότητες στη δικαιοδοσία τους και αυτονομία ώστε να μπορούν να αυξήσουν τους ιδίους πόρους και να χρηματοδοτούν τις υπηρεσίες και τις δραστηριότητές τους, οι μικρότερες πόλεις και αγροτικές περιοχές δεν έχουν τέτοιες εξουσίες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την έλλειψη εμπειρίας και επιρροής σε πολιτικό επίπεδο. Η έλλειψη σε οικονομικούς πόρους, σε ανθρώπινο δυναμικό και σε επιχειρησιακό επίπεδο σε μικρές αγροτικές περιοχές και μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές τις εμποδίζει να αναλάβουν ενεργό ρόλο σε όλες τις επιμέρους εργασίες όπως περιγράφονται στο **Σχήμα 3**.

Το ΕΡΤΑ προσπαθεί να απαντήσει σε ένα βασικό ερώτημα: ποιο είναι το κατάλληλο μοντέλο για την οργάνωση των ΔΑΜ για τις μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις; Οι τρέχουσες οικονομικές πιέσεις και οι περιβαλλοντικές προτεραιότητες που λειτουργούν ως καταλύτης για τις αρχές μεταφορών όλων των μεγεθών οδηγούν στην επανεξετάσει των δομών σύμφωνα με τις οποίες γίνεται η διαχείριση των μεταφορών. Οδηγούμενοι από την ανάγκη για εξοικονόμηση πόρων, έχουν υπάρξει πολλά παραδείγματα διεύρυνσης αρμοδιοτήτων φορέων για την μείωση του κόστους, αλλαγές στις ρυθμίσεις για την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού και τη συνεχή τάση για αποκέντρωση των διαφόρων αρμοδιοτήτων από την κεντρική εξουσία σε τοπικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, υπάρχει η αύξηση της ζήτησης για πιο φιλικές προς το περιβάλλον πρωτοβουλίες μεταφοράς στις οποίες οι τοπικές αρχές μεταφορών έχουν ιστορικά μικρή εμπειρία.

Στο πλαίσιο του έργου ΕΡΤΑ, παράλληλα με την διερεύνηση της καταλληλότητας των διαφόρων μοντέλων οργάνωσης μιας ΔΑΜ σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα και μικρές αγροτικές περιοχές, η σκοπιμότητα των διαφορετικών λειτουργιών εξετάστηκε μέσα από τις 8 διαφορετικές μελέτες σκοπιμότητας που εκπονήθηκαν από τους εταίρους του έργου.

Οι 8 Μελέτες Σκοπιμότητας που εκπονήθηκαν είναι οι ακόλουθες:

- ΣΑΣΘ (Ελλάδα): Δημοπράτηση και ανάθεση των υπηρεσιών με λεωφορείο στην Θεσσαλονίκη
- ALOT (Ιταλία) : Επιχειρησιακό Σχέδιο για ΔΑΜ – Δημοπράτηση υπηρεσιών
- SRM (Ιταλία): Σχεδιασμός και εποπτεία Δημοσίων συμβάσεων για Δημόσιες μεταφορές
- Μπρασόβ (Ρουμανία) : Η δομή και ο ρόλος μιας Μητροπολιτικής ΔΑΜ στο Μπρασόβ
- Αλμάντα (Προτογαλία): Κέντρο Κινητικότητας στην Αλμάντα
- Ρόγκαλαντ (Νορβηγία): Ενιαία θεώρηση και απλοποίηση του κομίστρου και του συστήματος εισιτηρίου στο Ρόγκαλαντ
- Ράζλογκ (Βουλγαρία): Σύστημα Κοινόχρηστων ποδηλάτων και Σύστημα συνεπιβατισμού
- Δήμος Σούνχτολ – Πράγας (Δημοκρατία της Τσεχίας): Εγκαθίδρυση περισσότερης και καλύτερης διαβούλευσης μεταξύ των τοπικών φορέων και των πολιτών

Η ανάλυση των Μελετών Σκοπιμότητας που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο του ΕΡΤΑ αποκάλυψε ότι παρά τη διαφορετικότητα των μελετών και των στόχων καθώς και τα διαφορετικά περιβάλλοντα μέσα στα οποία εκπονήθηκαν, προκύπτουν μια σειρά από βασικές διαπιστώσεις:

1. Το επίπεδο εμπλοκής των ΔΑΜ θα πρέπει να βασίζεται στην κλίμακα του συνολικού εγχειρήματος. Η αύξηση της εμπλοκής ενός φορέα έχει άμεση σχέση με τους πόρους και το χρόνο που χρειάζεται. Έτσι, αυτό που λειτουργεί σε μεγάλες πόλεις συχνά δεν είναι κατάλληλο ούτε εφικτό σε μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις. Σε γενικές γραμμές, όσο μεγαλύτερο πληθυσμό καλύπτει τόσο περισσότερες λειτουργίες μπορεί να αναλάβει ο φορέας υπό την ευθύνη του.
2. Ο σχεδιασμός των συμβάσεων και η ανάθεσή τους είναι κλειδί για όλες τις αρχές ανεξαρτήτως μεγέθους. Αυτό είναι το δυνατό σημείο στο οποίο μπορούν οι ΔΑΜ να επηρεάσουν το ποίος εκμεταλλεύεται τις υπηρεσίες και τον τρόπο με τον οποίο αυτές εκτελούνται - αυτό έχει σχέση με την ποιότητα και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι προσδοκίες για την προμήθεια των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα επίπεδα ενοποίησης με άλλους φορείς και άλλα μέσα. Αυτό υπαγορεύει τις απαιτήσεις προς τον πάροχο για την παρακολούθηση των προσφερόμενων υπηρεσιών καθώς και για τις δράσεις ενοποίησης που μπορεί ο φορέας να εφαρμόσει. Ο τύπος της σύμβασης μπορεί να επηρεάσει τη στρατηγική μάρκετινγκ και την τακτική των παρόχων - π.χ.

καθαρές συμβάσεις κόστους θέτουν το βάρος στον πάροχο να προσελκύσει επιβάτες και για αυτό τείνει να οδηγεί τους παρόχους να παρέχουν καινοτόμες και καλές υπηρεσίες. Για περισσότερες και λεπτομέρειες και πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε τη διαδικτυακή online εκπαιδευτική ενότητα [σχεδιασμός συμβάσεων και δημοπράτηση \(contract design and award\)](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. Οι μεγάλες Μητροπολιτικές Αρχές έχουν την τάση να διατηρούν τις αρμοδιότητες της προώθησης και της παρακολούθησης των υπηρεσιών αντί να τις αναθέτουν στους παρόχους. Οι μεσαίου και μικρού μεγέθους πόλεις, από την άλλη πλευρά, δεν έχουν τους πόρους και το ανθρώπινο δυναμικό για την προώθηση και την παρακολούθηση των υπηρεσιών και αντί αυτού έχουν την τάση να επικεντρώνονται στην έγκριση και την εποπτεία των παρόχων. Για περισσότερες και λεπτομέρειες και πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε τη διαδικτυακή online εκπαιδευτική ενότητα [εποπτεία και κίνητρα \(monitoring and incentives\)](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>

4. Οι μεγάλες Μητροπολιτικές Αρχές διαδραματίζουν ένα ενεργό ρόλο στην διαμόρφωση της πολιτικής για να εξασφαλίσουν ότι οι πολιτικές των μεταφορών έχουν ενσωματωθεί με τον χωροταξικό σχεδιασμό και την αστική ανάπτυξη. Μπορούν επίσης να είναι αναπόσπαστο κομμάτι στο σχεδιασμό των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών που έχουν θετικό αντίκτυπο στην περιοχή τους (π.χ. αεροδρόμιο, σιδηροδρομικές και άλλες πρωτοβουλίες οδοποιίας). Οι ΔΑΜ μεσαίων και μικρών πόλεων έχουν μικρή ή καμία συμβολή σε αυτά τα θέματα καθώς ο σχεδιασμός τους γίνεται σε υψηλότερο επίπεδο (συνήθως εθνική ή περιφερειακή κυβέρνηση) και πληρώνονται μέσω εθνικών ή τοπικών κυβερνητικών χρηματοδοτήσεων. Είναι ζωτικής σημασίας να υπάρχει καλύτερη επικοινωνία και σύνδεση μεταξύ των ΔΑΜ και αυτών των εξωτερικών τμημάτων στο στάδιο του σχεδιασμού. Το έργο EPTA έχει εντοπίσει την ανάγκη ύπαρξης ενός πιο επίσημου μηχανισμού με τον οποίο οι τοπικές ανάγκες και τα προβλήματα θα μπορούν να εκπροσωπούνται πιο ενεργά στη διαδικασία χάραξης πολιτικής και σχεδιασμού. Αυτό είναι σημαντικό, όχι μόνο για τις μεσαίες και μικρές πόλεις ώστε η ΔΑΜ να έχει μια φωνή στην περιφερειακή ή εθνική πολιτική για το σχεδιασμό, αλλά και για τους ίδιους τους δήμους μέσα σε μια μεγάλη μητροπολιτική πόλη και να είναι σε θέση να τροφοδοτήσει τα υψηλότερα επίπεδα χάραξης

πολιτικής. Το EPTA προτείνει τη συγκρότηση επιτροπής πολιτικής και στρατηγικού σχεδιασμού ώστε να παρέχεται η πλατφόρμα συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των τοπικών Δήμων, ΔΑΜ καθώς και της Μητροπολίτης/ περιφερειακής διοίκησης. Το προφίλ της εν λόγω επιτροπής θα πρέπει να αποτελείται από εκπροσώπους της ΔΑΜ, Εθνικούς/ Περιφερειακούς υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τοπικά εκλεγμένους πολιτικούς, αξιωματικούς της τοπικής κυβέρνησης, καθώς και ομάδα ειδικευμένων εμπειρογνομόνων (π.χ. Πανεπιστήμιο, κλπ) να συμβουλεύει και να τροφοδοτεί τη διαδικασία σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων. Οι ειδικοί εμπειρογνώμονες πέρα από την τεχνική υποστήριξη που μπορούν να παρέχουν εξασφαλίζουν τα τοπικά συμφέροντα χωρίς πολιτικές μεροληψίες.

5. Η Επιτροπή Πολιτικής και Στρατηγικού Σχεδιασμού (όπως αναφέρεται λεπτομερώς ανωτέρω) θα μπορούσε επίσης να προεδρεύει των χρηματοδοτήσεων και αποφάσεων των δαπανών. Αυτό καθιστά πιο πιθανή την υιοθέτηση τοπικών στρατηγικών χρηματοδότησης, όπως τοπικά τέλη επί των πωλήσεων καυσίμων, της απασχόλησης ή τοπικών φόρων πωλήσεων. Αυτά τα μέτρα παρέχουν μια δημοκρατική και τοπικά ελεγχόμενη διαδικασία για την αύξηση της χρηματοδότησης των δημοσίων μεταφορών. Η παρουσία των τοπικών αιρετών παραγόντων στην επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι προτιμήσεις των τοπικών πολιτών λαμβάνεται υπόψη. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια πιο ευέλικτη και επικεντρωμένη σε τοπικό επίπεδο χρηματοδότηση που να επιτρέπει στις ΔΑΜ να ανταποκριθούν καλύτερα στις ανάγκες των πολιτών τους, αντί να περιορίζονται από εθνικές ή περιφερειακές χρηματοδοτήσεις. Για περισσότερες και λεπτομέρειες και πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε τη διαδικτυακή online εκπαιδευτική ενότητα [χρηματοδότηση \(funding\)](#).
- <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>

Με βάση τις ανωτέρω διαπιστώσεις και τις συστάσεις από το έργο EPTA, το **Σχήμα 3** απεικονίζει το μοντέλο ΔΑΜ για πόλεις μεσαίου ή μικρού μεγέθους.

Επιτροπή Πολιτικής και Στρατηγικού Σχεδιασμού



5. Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΜΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΟΛΕΙΣ

Τα αποτελέσματα του προγράμματος ΕΡΤΑ υποδεικνύουν ότι η πιο αποδοτική δομή ΔΑΜ για τις μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις φαίνεται να είναι μια αποκεντρωμένη υπηρεσία με αρμοδιότητες που της ανατέθηκαν από την περιφερειακή ή την εθνική κυβέρνηση. Ο πρωταρχικός στόχος είναι, στη συνέχεια, να δίνει την έγκριση της και να εποπτεύει τις υπηρεσίες διευκολύνοντας/επιβάλλοντας την ενιαία θεώρηση μεταξύ των παρόχων, των διαφόρων μέσων μεταφοράς και των διαφόρων τομέων.

Εάν το μοντέλο του **Σχήμα 3** εγκριθεί, συμπεριλαμβανομένου του σχηματισμού μιας Επιτροπής Πολιτικής και Στρατηγικού Σχεδιασμού, τότε η ΔΑΜ μπορεί να λειτουργήσει ως ανεξάρτητη αρχή με τα εξής πλεονεκτήματα:

- Η τοπική χρηματοδότηση καθίσταται δυνατή,
- Οι ανάγκες των χρηστών παραμένουν στο επίκεντρο των δράσεων της ΔΑΜ,
- Η έμφαση σε ένα πιο περιορισμένο σύνολο λειτουργιών επιτρέπει περισσότερη εμπειρία σε αυτές τις λειτουργίες που θα αναπτυχθούν από το προσωπικό εξασφαλίζοντας τον αποτελεσματικό έλεγχο της εκτέλεσης της σύμβασης των υπηρεσιών μεταφοράς ακολουθώντας πρότυπα υψηλής ποιότητας,
- Πολλοί από τους κινδύνους της παροχής υπηρεσιών και των πόρων που απαιτούνται για τη συλλογή δεδομένων και την προώθηση των υπηρεσιών βαρύνουν τους παρόχους.

Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της παραπάνω προσέγγισης είναι ότι το κόστος της ΔΑΜ μπορεί να είναι σχετικά μικρό δεδομένου ότι τα επίπεδα στελέχωσης είναι πολύ χαμηλότερα από αυτά που απαιτούνται για μια μεγάλη πόλη όπου η συμμετοχή στο σχεδιασμό των υπηρεσιών, την παρακολούθηση και προώθηση γενικά είναι πολύ μεγαλύτερη. Η οργανωτική αυτή δομή επιτρέπει επίσης την ευελιξία στελέχωσης προσωπικού, όταν απαιτείται, καθώς είναι ευκολότερο να προσληφθεί επιπλέον προσωπικό σε προσωρινή ή βραχυπρόθεσμη βάση συγκριτικά με ένα μικρό δήμο. Η σύσταση της Επιτροπής Πολιτικής και Στρατηγικού Σχεδιασμού ελαττώνει επίσης την ανάγκη υπερφορτωμένης διαχειριστικής δομής που θα περιλαμβάνει τοπικά εκλεγμένους πολιτικούς, δεδομένου ότι θα συμμετέχουν στην επιτροπή μαζί με τους εκπροσώπους της ΔΑΜ και όχι να γίνει η ΔΑΜ σε ένα συμβούλιο διευθυντών.

Όλα τα παραπάνω συντελούν στην δημιουργία μιας πολύ ελαφριάς δομής όσο αφορά τον αριθμό του προσωπικού, ενώ υπάρχει η δυνατότητα να ανταποκριθεί σε περιόδους υψηλού φόρτου εργασιών/δραστηριοτήτων. Αυτό οδηγεί σε μια λύση χαμηλού κόστους για το σχηματισμό μιας ΔΑΜ η οποία είναι μια κρίσιμη απαίτηση σε μικρές αγροτικές και μεσαίου μεγέθους πόλεις.

Παρακάτω παρουσιάζονται δύο παραδείγματα οργανωτικής δομής ΔΑΜ από εταιρούς του έργου. Το ένα από τη Δημόσια Αρχή Μεταφορών της Μπολόνιας, SRM και το άλλο από την νεοσύστατη Αρχή της Μητροπολιτικής περιοχής του Μπρασόβ.

Παράδειγμα ΔΑΜ μεσαίου μεγέθους πόλης: Μπολόνια, Ιταλία

Το SRM (Δίκτυα και Κινητικότητα Srl) είναι υπηρεσία που ενεργεί ως Δημόσια Αρχή Μεταφορών της Περιφέρειας της Μπολόνια (εξυπηρετώντας συνολικό πληθυσμό περίπου 1 εκατομμύριο σε 60 δήμους). Πρόκειται για μια ανώνυμη εταιρία, της οποίας το κεφάλαιο είναι εξ ολοκλήρου δημόσιο και ανήκει στον Δήμο και στην Περιφέρεια της Μπολόνια. Ιδρύθηκε το 2003 αφού του ανατέθηκαν πολλές λειτουργίες δημοσίου συμφέροντος στον τομέα των δημόσιων μεταφορών από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ο προϋπολογισμός χρηματοδότησης των δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς φτάνει συνολικά τα 96 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, με πάνω από το 80% αυτού να παρέχεται από την Περιφερειακή κυβέρνηση (Περιφέρεια Emilia-Romagna στην περίπτωση του SRM) βάσει παραμέτρων όπως τα συνολικά οχηματοχιλιόμετρα που εκτελούνται ετησίως, κλπ. η υπόλοιπη χρηματοδότηση προέρχεται από τοπικούς φορείς.

Το SRM διαχειρίζεται όλο τον προϋπολογισμό, καθώς ελέγχει και το βασικό ενεργητικό που είναι αναγκαίο για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς. Με αυτόν τον προϋπολογισμό έχει τον πλήρη έλεγχο των διαδικασιών δημοπράτησης και ανάθεσης των συμβάσεων και τη χρηματοδότηση των τοπικών παρόχων βάσει της σύμβασης παροχής υπηρεσιών που συμφωνούν με τον πάροχο.

Η διαχείριση και ο έλεγχος των συμβάσεων είναι επίσης αρμοδιότητα που έχει ανατεθεί στο SRM. Το SRM έχει ρόλο στην προώθηση των συνδυασμένων υπηρεσιών, αλλά οι στρατηγικές λειτουργίες όπως ο σχεδιασμός και ο καθορισμός των κομίστρων παραμένουν κάτω από τους Δήμους και την Περιφέρεια της Μπολόνια ενώ η πολιτική και το κανονιστικό πλαίσιο καθορίζεται κυρίως από την Περιφερειακή κυβέρνηση.

Ως αποτέλεσμα, το SRM έχει μια πολύ ελαφριά δομή και απασχολεί μόνο 9 άτομα. Ο προϋπολογισμός τον φορέα προέρχεται από το 0,5% της Χρηματοδότησης της Περιφερειακής κυβέρνησης (360.000 ευρώ ετησίως), συν περίπου 400.000 ευρώ ετησίως από ενοίκια που αφορούν τις υποδομές των μεταφορών.

Το τελευταίο διάστημα το SRM δημοπράτησε και ανέθεσε την διαχείριση του παρκινγκ παρά την οδό για λογαριασμό του Δήμου της Μπολόνια. Για το λόγο αυτό προσλήφθηκαν επιπλέον 2 άτομα προσωπικό. Αυτό δείχνει την ευελιξία και την ικανότητα του φορέα να ανταποκριθεί στις νέες ευκαιρίες που προσφέρονται έχοντας την συγκεκριμένη οργανωτική δομή που προτείνετε και παραπάνω.

Πρόταση για ΔΑΜ μεσαίου μεγέθους πόλης: Μπρασόβ, Ρουμανία

Η ΔΑΜ της Μητροπολιτικής περιοχής του Μπρασόβ ιδρύθηκε ως η απάντηση στο εξαιρετικά ακανόνιστο τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι υπηρεσίες μεταφοράς στην Περιφέρεια του Μπρασόβ (περίπου 450 000 κάτοικοι σε ένα σχετικά περιορισμένο χώρο). Η ΔΑΜ ιδρύθηκε κατά τη διάρκεια του Ευρωπαϊκού Έργου ΕΡΤΑ χρησιμοποιώντας τις εμπειρίες που απέκτησε από τις ευρωπαϊκές βέλτιστες πρακτικές που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο του έργου.

Η ΔΑΜ της Μητροπολιτικής περιοχής του Μπρασόβ είναι βασικά μια μη κυβερνητική οργάνωση τοπικών δημόσιων φορέων. Η δομή αυτή είναι σύμφωνη με το ρουμάνικο νομοθετικό πλαίσιο και επιτρέπει, για πρώτη φορά, τη συμμετοχή μικρών κοινοτήτων και τοπικών αρχών στην οργάνωση του συστήματος των δημοσίων μεταφορών μέσα και στην περιφέρεια της τοπικής κοινότητας.

Η νεοσυσταθείσα Ένωση για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Δημόσιων Μεταφορών του Μπρασόβ ιδρύθηκε το 2013 και αποτελείται από 15 δήμους της μητροπολιτικής περιοχής, μαζί με τη ΔΑΜ της Μητροπολιτικής περιοχής του Μπρασόβ. Η ένωση αυτή θα λάβει στρατηγικές αποφάσεις σχετικά με την πολιτική, το κανονιστικό πλαίσιο και το σχεδιασμό των μεταφορών.

Η αρχική προσέγγιση είναι η ΔΑΜ του Μπρασόβ να ασχοληθεί με ένα περιορισμένο αριθμό λειτουργιών, όπως την δημοπράτηση & ανάθεση των συμβάσεων, τον έλεγχο των δεδομένων κατά τη φάση του σχεδιασμού και με το κανονιστικό πλαίσιο μέσω της Ένωσης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Δημόσιων Μεταφορών του Μπρασόβ. Οι υπόλοιπες λειτουργίες που προτείνονται στο Μοντέλο θα ενσωματωθούν καθώς η οργάνωση θα μεγαλώνει και θα αποκτά την κρίσιμη μάζα μέσα στην τοπική πραγματικότητα.

Το μόνιμο προσωπικό της ΔΑΜ πρέπει να είναι μικρό (4-8 εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης). Διαφορετικές ειδικότητες μπορούν να προλαμβάνονται προσωρινά για συγκεκριμένες εργασίες όταν χρειάζεται.

Λόγω της περιορισμένης στελέχωσης της αρχής, ένα μεγάλο μέρος της ευθύνης για την παρακολούθηση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών πρόκειται να μεταφερθεί σε επιλεγμένους παρόχους. Η ΔΑΜ θα θεσπίσει διαδικασίες για την παρακολούθηση και εξακρίβωση της συμμόρφωσης των παρόχων καθώς και διαδικασίες παρακολούθησης και συλλογής δεδομένων. Για να αντισταθμιστεί το περιορισμένο ανθρώπινο δυναμικό της ΔΑΜ είναι επιθυμητό, όπου είναι δυνατόν, να χρησιμοποιείται τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνίας (ICT technology), ιδίως για την παρακολούθηση της παροχής υπηρεσιών.

Ο ετήσιος προτεινόμενος προϋπολογισμός της νεοϊδρυθέντας αρχής είναι περίπου 157 000 ευρώ, αλλά κατ' ελάχιστο θα μπορούσε να λειτουργήσει και με μόνο 100 000 ευρώ/έτος.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα έκθεση βασίζεται σε όλες τις δραστηριότητες που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο του έργου ΕΡΤΑ και αντιπροσωπεύει την κεφαλαιοποίηση των εμπειριών για την δημιουργία των προϋποθέσεων για την αποτελεσματική ίδρυση και διαχείριση μιας ΔΑΜ σε μικρές και μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές. Ο στόχος είναι να μεταφερθούν τα πιο σημαντικά αποτελέσματα του έργου ΕΡΤΑ στους υπευθύνους χάραξης πολιτικής, λήψης αποφάσεων και των υπολοίπων ενδιαφερόμενων φορέων. Η έκθεση αυτή είναι εργαλείο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως στρατηγικός οδηγός για ένα MONTELO ΔΑΜ όσο και ως ένας πρακτικός οδηγός με συγκεκριμένες προτάσεις για την δημιουργία και τη διαχείριση μιας ΔΑΜ.

Κατευθυντήριες γραμμές για τις λειτουργίες της ΔΑΜ

Ενώ οι ανάγκες των χρηστών παραμένουν στο επίκεντρο των δράσεων της ΔΑΜ, το επίπεδο λειτουργικότητας που παρέχεται από Μητροπολιτικές ΔΑΜ είναι ανέφικτο να κατακτηθεί από ΔΑΜ μικρού ή μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές. Το Σχήμα 3 παρουσιάζει το μοντέλο για ΔΑΜ σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους αστικές περιοχές. Τα κύρια στοιχεία αυτού του μοντέλου είναι:

- 1) Ο σχεδιασμός και η ανάθεση των συμβάσεων θεωρείται λειτουργία κλειδί για όλα τα μεγέθη ΔΑΜ.
- 2) Στη συνέχεια, ο πρωταρχικός στόχος της ΔΑΜ είναι να εγκρίνει και να εποπτεύει τις υπηρεσίες, διευκολύνοντας/ επιβάλλοντας την συνεργασία μεταξύ των φορέων, των μέσων μετακίνησης και των διάφορων τομέων.
- 3) Ανάθεση της ευθύνης και των πόρων στους παρόχους για τις καθημερινές δραστηριότητες (παροχή υπηρεσιών, παρακολούθηση και προώθηση)
- 4) Η έμφαση σε ένα πιο περιορισμένο αριθμό λειτουργιών (σε σύγκριση με τις Μητροπολιτικές ΔΑΜ) επιτρέπει την εξειδίκευση του προσωπικού σε αυτές τις λειτουργίες εξασφαλίζοντας έτσι τον αποτελεσματικό έλεγχο της εκτέλεσης της σύμβασης των υπηρεσιών μεταφοράς ακολουθώντας τα πρότυπα υψηλής ποιότητας.
- 5) Πολλά από τα ρίσκα που προέρχονται από την εκτέλεση των υπηρεσιών, την συλλογή δεδομένων και την προώθηση τους τα επωμίζονται οι πάροχοι.
- 6) Η ενοποίηση πρέπει να παραμένει μια κεντρική δραστηριότητα όλων των ΔΑΜ ανεξαρτήτως του μεγέθους των πόλεων.
- 7) Οι τοπικές ανάγκες και υποθέσεις χρειάζεται να εκπροσωπούνται περισσότερο στη διαδικασία χάραξης πολιτικής και σχεδιασμού μέσω του σχηματισμού μιας Επιτροπής Πολιτικής και Στρατηγικού Σχεδιασμού – που θα καθιστά εφικτή την επίσημη επιρροή της ΔΑΜ και των τοπικών φορέων στο σχεδιασμό και τις αποφάσεις ρύθμισης και πολιτικής.



Κατευθυντήριες γραμμές για την οργανωτική μορφή της ΔΑΜ

Τα ευρήματα από το πρόγραμμα ΕΡΤΑ δείχνουν ότι η πιο οικονομικά αποδοτική δομή ΔΑΜ για τις μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις φαίνεται να είναι μια αποκεντρωμένη αρχή της οποίας οι αρμοδιότητες της έχουν ανατεθεί από την περιφερειακή ή την εθνική κυβέρνηση.

Η ΔΑΜ μπορεί να λειτουργεί ως ανεξάρτητη αρχή και να έχει τα εξής πλεονεκτήματα:

- η τοπική χρηματοδότηση καθίσταται δυνατή,
- το κόστος της ΔΑΜ μπορεί να είναι σχετικά μικρό δεδομένου ότι τα επίπεδα στελέχωσης είναι πολύ χαμηλότερα από αυτά που απαιτούνται για μια ΔΑΜ μεγάλης πόλης όπου η συμμετοχή στο σχεδιασμό των υπηρεσιών, την παρακολούθηση και προώθηση είναι πολύ μεγαλύτερη.
- Η προτεινόμενη οργανωτική αυτή δομή επιτρέπει επίσης την ευελιξία στελέχωσης προσωπικού, όταν απαιτείται, καθώς είναι ευκολότερο να προσληφθεί επιπλέον προσωπικό σε προσωρινή ή βραχυπρόθεσμη βάση συγκριτικά με ένα μικρό δήμο.
- Η σύσταση της Επιτροπής Πολιτικής και Στρατηγικού Σχεδιασμού ελαττώνει επίσης την ανάγκη μιας υπερφορτωμένης διαχειριστικής δομής που θα περιλαμβάνει τοπικά εκλεγμένους πολιτικούς, δεδομένου ότι θα συμμετέχουν στην επιτροπή μαζί με τους εκπροσώπους της ΔΑΜ και όχι να γίνει η ΔΑΜ σε ένα συμβούλιο διευθυντών.

Το αποτέλεσμα είναι μια πολύ ελαφριά δομή από άποψη στελέχωσης προσωπικού, ενώ παραμένει ευέλικτο στο να ανταποκρίνεται στις περιόδους αυξημένου φόρτου. Αυτό παρέχει μια λύση χαμηλού κόστους για το σχηματισμό μιας ΔΑΜ - απαραίτητη σε μικρές και μεσαίες πόλεις.



ΕΡΤΑ (Ευρωπαϊκό Μοντέλο Δημόσιας Αρχής Μεταφορών ως βασικός παράγοντας βιωσιμότητας των μεταφορών) είναι ένα ευρωπαϊκό έργο εδαφικής συνεργασίας που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος INTERREG IVC της ΕΕ με διάρκεια από τον Ιανουάριο του 2012 μέχρι τον Ιούνιο του 2014.



The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.