

Υ.Α. 151442/2023 (Β 3164 / 12-5-2023)

Καθορισμός των κανόνων και των κριτηρίων για τον σχεδιασμό του δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και των ελάχιστων απαιτήσεων που πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών, από τις αρμόδιες τοπικές αρχές.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

(α) της παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4974/2022 «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών - Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις» (Α' 185),

(β) του άρθρου 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα (π.δ. 63/2005, Α' 98), όπως διατηρήθηκε σε ισχύ με την παρ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133),

(γ) του ν. 4622/2019 «Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης» (Α' 133),

(δ) του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθμ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθμ. 1107/70 (ΕΕ L315 της 3.12.2007),

(ε) του π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α' 114),

(στ) του άρθρου 4 του π.δ. 123/2016 «Ανασύσταση και μετονομασία του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, ανασύσταση του Υπουργείου Τουρισμού, σύσταση Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής και Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, μετονομασία Υπουργείων Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» (Α' 208),

(ζ) του π.δ. 123/2017 «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» (Α' 151),

(η) του π.δ. 81/2019 «Σύσταση, συγχώνευση, μετονομασία και κατάργηση Υπουργείων και καθορισμός των αρμοδιοτήτων τους - Μεταφορά υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων μεταξύ Υπουργείων» (Α' 119),

- (θ) του π.δ. 83/2019 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 121),
- (ι) του π.δ. 68/2021 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρώτριας Υπουργού και Υφυπουργών» (Α' 155),
- (ια) της υπό στοιχεία Υ1/1.3.2023 απόφασης του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υπουργό Επικρατείας, Γεώργιο Γεραπετρίτη», ιδίως της περ. (γ) της παρ. 1 του άρθρου 1 αυτής (Β' 1181),
- (ιβ) της υπ' αρ. 102555/02-04-2023 κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Επικρατείας, με θέμα «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Μιχαήλ Παπαδόπουλο» (Β' 2133).
2. Την υπ' αρ. 150812/11.05.2023 εισηγητική έκθεση δημοσιονομικών επιπτώσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι ο καθορισμός των κανόνων και των κριτηρίων για τον σχεδιασμό του δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και των ελάχιστων απαιτήσεων που απαιτείται να πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημοσίων τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών, από τις αρμόδιες τοπικές αρχές.

Άρθρο 2

Παράμετροι σχεδιασμού

Οι παράμετροι που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό των οδικών επιβατικών μεταφορών είναι οι υφιστάμενες αλλά και οι αναμενόμενες μετακινήσεις, οι οποίες διαμορφώνονται από τη συχνότητα και το σκοπό μετακίνησης σε συνδυασμό με τους πόλους έλξης και παραγωγής μετακινήσεων (υφιστάμενους και μελλοντικούς). Τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, η επιλογή του μέσου μετακίνησης και του χρόνου μετακίνησης (α) εντός αστικών περιοχών, (β) εντός Περιφερειακών Ενοτήτων, (γ) εντός Περιφερειών και (δ) διαπεριφερειακά, διαφοροποιούνται ανάλογα με την ηλικιακή ομάδα, το σκοπό μετακίνησης, τη συχνότητα μετακίνησης και τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των μετακινουμένων. Συνεπώς, για τον καθορισμό των κανόνων και κριτηρίων σχεδιασμού του δικτύου των γραμμών (αστικών και υπεραστικών) απαιτείται ο προσδιορισμός των παρακάτω παραμέτρων σχεδιασμού.

1. Κατηγορίες μετακινουμένων

α) Ο σχεδιασμός απαιτείται να εξυπηρετεί όλες τις κατηγορίες μετακινουμένων που βρίσκονται σε κάθε περιοχή που εφαρμόζεται. Οι κατηγορίες μετακινουμένων διαχωρίζονται (α) ανά σκοπό μετακίνησης, (β) ανά συχνότητα μετακίνησης, (γ) ανά ηλικιακή ομάδα και (δ) ανά κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά μετακινουμένων. Η κατηγοριοποίηση των (γ) και (δ) είναι κοινές για τις υπεραστικές και αστικές μετακινήσεις και είναι οι ακόλουθες.

αα) Ηλικιακές ομάδες:

- i. Έως 5 ετών
- ii. 6-14 ετών
- iii. 15-17 ετών
- iv. 18-24 ετών
- v. 25-59 ετών
- vi. 60-75 ετών
- vii. άνω των 75 ετών

Ο διαχωρισμός έχει προκύψει από την παραδοχή ότι, οι δύο πρώτες κατηγορίες συνήθως συνοδεύονται (με την πρώτη να μην καταλαμβάνει κάθισμα), η τρίτη και τέταρτη κατηγορία στην πλειοψηφία τους είναι μαθητές/τριες-φοιτητές/τριες, η πέμπτη κατηγορία είναι στην πλειοψηφία ο ενεργός επαγγελματικός πληθυσμός και τέλος, η τελευταία κατηγορία συνήθως απαιτεί υποβοήθηση.

αβ) Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά:

- i. Εάν κατέχουν δίπλωμα οδήγησης,
- ii. Εάν διαθέτουν ιδιόκτητο όχημα ή όχι,
- iii. Οικονομικά χαρακτηριστικά (ενεργός ή μη, κ.λπ.). Ο διαχωρισμός προκύπτει από τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικού μέσου μετακίνησης.

β) Υπεραστικές μετακινήσεις

Ανά την επικράτεια οι μετακινούμενοι στις υπεραστικές συγκοινωνίες διαχωρίζονται για το σκοπό και τη συχνότητα μετακίνησης ως ακολούθως.

βα) Σκοπός μετακίνησης:

- i. Εργασία - στο πλαίσιο της εργασίας
- ii. Διοικητικές υπηρεσίες
- iii. Ψώνια
- iv. Αναψυχή-διασκέδαση
- v. Διακοπές (Διαχωρίζεται από την αναψυχή-διασκέδαση ως προς την χρονική διάρκεια)
- vi. Για λόγους υγείας
- vii. Βοήθεια προς τρίτους

ββ) Συχνότητα μετακίνησης:

- i. Κάθε ημέρα (7 ημέρες την εβδομάδα)
- ii. 3-5 φορές την εβδομάδα
- iii. 1-2 φορές την εβδομάδα
- iv. 1-2 φορές τον μήνα
- v. Λιγότερο από 1 φορά το μήνα
- vi. Μόνο αργίες ή/και Σάββατο-Κυριακή

γ) Αστικές μετακινήσεις

Σε όλες τις αστικές συγκοινωνίες (μικρών ή μεγάλων πόλεων) οι μετακινούμενοι διαχωρίζονται για το σκοπό και τη συχνότητα μετακίνησης ως ακολούθως:

γα) Σκοπός μετακίνησης:

- i. Καθημερινή εργασία
- ii. Στο πλαίσιο της εργασίας
- iii. Διοικητικές υπηρεσίες
- iv. Εκπαίδευση
- v. Ψώνια
- vi. Αναψυχή-διασκέδαση
- vii. Για λόγους υγείας
- viii. Βοήθεια προς τρίτους

γβ) Συχνότητα μετακίνησης:

- i. Κάθε ημέρα (7 ημέρες την εβδομάδα)
- ii. 3-4 φορές την εβδομάδα

iii. 1-2 φορές την εβδομάδα

iv. 1-2 φορές τον μήνα

v. 1 φορά τον μήνα

vi. Λιγότερο από 1 φορά το μήνα

vii. Μόνο αργίες ή/και Σάββατο-Κυριακή

2. Γεωγραφικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά

α) Στην Ελλάδα, λόγω της γεωμορφολογίας διακρίνονται οι εξής περιπτώσεις γεωγραφικών - πληθυσμιακών χαρακτηριστικών:

αα) Νησιωτικές περιοχές, οι οποίες όμως και αυτές με τη σειρά τους διαχωρίζονται σε μικρές, μεσαίες και μεγάλες, όπως και αντίστοιχα ανάλογα με τις πληθυσμιακές μεταβολές ανά εποχή (δηλ. ποσοστιαία αύξηση κατά την καλοκαιρινή περίοδο).

αβ) Ορεινές και δυσπρόσιτες περιοχές

αγ) Περιφερειακές Ενότητες με μεγάλες πόλεις (δηλ. πόλεις με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων).

αδ) Λοιπές Περιφερειακές Ενότητες ενδοχώρας.

β) Για τις ανάγκες των μετακινήσεων (ιδιαίτερα των υπεραστικών) ο γεωγραφικός διαχωρισμός είναι ο εξής: βα) Ηπειρωτική Ελλάδα: Οδικές υπεραστικές μετακινήσεις εντός Περιφέρειας και διαπεριφερειακές.

ββ) Νησιά μεγάλα: Αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

i. Νησιά που συνδέονται με λεωφορειακές γραμμές

με την ενδοχώρα, είτε με γέφυρα (όπως η Λευκάδα) είτε με πορθμεία (όπως η Κέρκυρα, η Κεφαλονιά/Ιθάκη και η Ζάκυνθος).

ii. Νησιά με ανεπτυγμένο δίκτυο οδικών μεταφορών,

χωρίς όμως λεωφορειακή σύνδεση με την ενδοχώρα (όπως η Λέσβος, η Χίος, η Σάμος και η Ρόδος).

βγ) Κρήτη: Οδικές υπεραστικές μετακινήσεις εντός Κρήτης και με συνδέσεις μέσω πορθμείων με την ενδοχώρα.

βδ) Εύβοια: Διαχωρίζεται από τα προηγούμενα νησιά λόγω της εγγύτητας με την ενδοχώρα, όπου οι (λεωφορειακές) συνδέσεις γίνονται είτε με τη γέφυρα στη Χαλκίδα, είτε με πορθμεία σε διάφορα σημεία.

βε) Νησιά μικρά: Όλα τα άλλα νησιά ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.

3. Ζήτηση μετακινήσεων

α) Οι ανάγκες μετακινήσεων προκύπτουν από το σκοπό και τη συχνότητα των μετακινήσεων και αφορούν το σύνολο του πληθυσμού, δηλαδή όλες τις ηλικιακές ομάδες με όλα τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά.

β) Η ζήτηση για μετακινήσεις υπολογίζεται μετά από εξειδικευμένες συγκοινωνιακές μελέτες της κάθε Περιφερειακής Ενότητας ή Αστικής Περιοχής. Η ζήτηση για μετακινήσεις ανά χρονική περίοδο προσδιορίζεται για όλους τους σκοπούς, για το σύνολο των μετακινουμένων, ανά περίοδο του έτους και με βάση την προέλευση-προορισμό τους. Στον υπολογισμό των μετακινήσεων θα υπάρχει πρόβλεψη και για την επόμενη 10ετία.

γ) Οι αστικές μετακινήσεις εξυπηρετούνται με τα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης (ιδιωτικά, δημόσιας χρήσης, μαζικής μεταφοράς) ή με το συνδυασμό τους. Οι ενδο-περιφερειακές και διαπεριφερειακές μετακινήσεις εξυπηρετούνται με τα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης (οδικά, σιδηροδρομικά, κ.λπ. ανάλογα με την προέλευση και τον προορισμό) καθώς και με συνδυασμό αυτών.

4. Κόστος εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων

α) Το κόστος εκτέλεσης των δρομολογίων τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών ορίζεται ως το κόστος ανά χιλιόμετρο πολλαπλασιαζόμενο με τα χιλιόμετρα της γραμμής πολλαπλασιαζόμενα με τον αριθμό των δρομολογίων, σε ετήσια βάση.

β) Το κόστος ανά χιλιόμετρο προσδιορίζεται από (i) την κατανάλωση καυσίμου, (ii) τον επιμερισμό του ετήσιου κόστους απόσβεσης κτήσης, συντήρησης, τελών κυκλοφορίας και ασφάλισης του οχήματος τα οποία είναι ανάλογα του τύπου οχήματος, (iii) το ετήσιο κόστος του οδηγού, και (iv) τα διαχειριστικά έξοδα (εισιτήρια, πίνακες δρομολογίων, κ.λπ.).

γ) Το κόστος ανά χιλιόμετρο θα πρέπει να υπολογίζεται ανάλογα την Περιφερειακή Ενότητα που αφορά.

5. Βιωσιμότητα δρομολογίων.

Η βιωσιμότητα των δρομολογίων ορίζεται ως προς το οικονομικό αποτέλεσμα που αφορά το κόστος εκτέλεσης των δρομολογίων συνδυαζόμενο με τα έσοδα των δρομολογίων. Τα έσοδα των δρομολογίων ορίζονται από τις εισπράξεις των εισιτηρίων του επιβατικού κοινού των δρομολογίων.

6. Αντίτιμο εισιτηρίων

α) Η κατώτατη τιμή εισιτηρίων ανά δρομολόγιο ανάλογα με την προέλευση και τον προορισμό, καθορίζεται βάσει του κόστους εκτέλεσης των δρομολογίων, ώστε το δρομολόγιο να είναι οικονομικά βιώσιμο.

Η ανώτατη τιμή εισιτηρίων ανά δρομολόγιο ανάλογα με την προέλευση και τον προορισμό, καθορίζεται βάσει του κόστους εκτέλεσης των δρομολογίων πλέον του εύλογου κέρδους. Σε περίπτωση που η κατώτατη τιμή είναι μεγαλύτερη από την ανώτατη, τότε η μετακίνηση δεν είναι οικονομικά βιώσιμη.

β) Η τιμολογιακή πολιτική θα πρέπει να είναι ανταγωνιστική με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που δύνανται να εξυπηρετήσουν τις ίδιες μετακινήσεις.

7. Ελάχιστες απαιτήσεις κατά την εκτέλεση

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημόσιων τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών είναι οι ακόλουθες:

α) Τα οχήματα να είναι άνετα, καθαρά και ασφαλή, να διαθέτουν όλες τις απαιτούμενες εγκρίσεις/πιστοποιήσεις και να τηρούν όλες τις ισχύουσες προδιαγραφές σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

β) Οι οδηγοί των λεωφορείων να διαθέτουν όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) Οι στάσεις που ορίζονται στο δίκτυο να είναι σε σημεία που:

γα) να παρέχουν άνεση και ασφάλεια στους επιβάτες σε αναμονή,

γβ) η προσέγγιση και αποχώρηση των λεωφορείων να γίνεται με ασφάλεια,

γγ) να μην δημιουργούνται προβλήματα ασφάλειας στην υπόλοιπη κυκλοφορία κατά τη στάση των λεωφορείων.

δ) Το οδικό δίκτυο διέλευσης να διαθέτει ικανοποιητικά γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά για τη διέλευση των λεωφορείων.

Άρθρο 3

Σχεδιασμός τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

1. α) Οι συγκοινωνίες πέρα από το να προσφέρουν επιλογές στην κινητικότητα, επηρεάζουν την οικονομική δραστηριότητα και το επίπεδο ζωής. Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός συνδέει τους στόχους της κοινωνίας με την εξυπηρέτηση της κινητικότητας. Οι επιβατικές μετακινήσεις πρέπει να εξυπηρετούνται με ασφάλεια στο σύνολό τους και με ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης. Ο σχεδιασμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το οδικό δίκτυο, τα κυκλοφοριακά του χαρακτηριστικά και τους απαιτούμενους χρόνους πρόσβασης στις περιοχές εξυπηρέτησης.

β) Για τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές ο σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι οι μετακινήσεις επιβατών αφορούν:

βα) Τοπικές μετακινήσεις εντός Περιφερειακών Ενοτήτων

ββ) Μετακινήσεις Περιφερειακού επιπέδου

βγ) Μετακινήσεις διαπεριφερειακές

γ) Για όλες αυτές τις περιπτώσεις ο σχεδιασμός του δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα πρέπει να ικανοποιεί τους ακόλουθους κανόνες και κριτήρια.

2. Κανόνες στους οποίους πρέπει να ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός.

Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών οφείλει να ικανοποιεί τους ακόλουθους κανόνες:

α) Ο σχεδιασμός θα ακολουθεί τη μηνιαία διακύμανση της ζήτησης των μετακινήσεων.

β) Εξυπηρέτηση του μέγιστου δυνατού αριθμού των μετακινήσεων εντός της Περιφερειακής Ενότητας (ΠΕ).

γ) Διέλευση τακτικής συγκοινωνίας από όλους τους οικισμούς της ΠΕ με πληθυσμό άνω των 300 κατοίκων.

δ) Μεγιστοποίηση του ποσοστού πληρότητας των οχημάτων (στην επιλογή του οχήματος εξυπηρέτησης).

ε) Το ύψος κομίστρου να είναι (κατά μέσο όρο) ανταγωνιστικό με το κόστος της μετακίνησης με άλλα μέσα μετακίνησης.

στ) Οι γραμμές να είναι οικονομικά βιώσιμες.

ζ) Σύνδεση του διοικητικού κέντρου της Περιφέρειας με τα διοικητικά κέντρα των ΠΕ της ίδιας Περιφέρειας.

η) Σύνδεση του διοικητικού κέντρου της Περιφέρειας με άλλα διοικητικά κέντρα Περιφερειών (ανάλογα με τη ζήτηση).

3. Κριτήρια που πρέπει να ικανοποιούνται από το σχεδιασμό.

Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών οφείλει να ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) Ποσοστό εξυπηρέτησης μετακινήσεων άνω του 70% με τακτικά δρομολόγια.

β) Συχνότητα διέλευσης δρομολογίων εντός της ΠΕ τουλάχιστον 2 φορές την εβδομάδα από όλα τα χωριά της ΠΕ.

γ) Ο τύπος και το μέγεθος των μέσων μεταφοράς πρέπει να είναι ανάλογος με τον αριθμό των υπό εξυπηρέτηση μετακινήσεων με ποσοστό πληρότητας έως 85%.

δ) Για τη μετακίνηση εντός της ίδιας ΠΕ να αποφεύγονται οι μετεπιβιβάσεις.

ε) Αν προβλέπονται μετεπιβιβάσεις για τη μετακίνηση εντός της ΠΕ, αυτές να είναι οι ελάχιστες δυνατές και τα δρομολόγια να είναι συντονισμένα για την ελαχιστοποίηση του χρόνου αναμονής.

στ) Ενημέρωση επιβατικού κοινού του χρόνου διέλευσης των λεωφορείων από κάθε στάση (εάν είναι δυνατό σε πραγματικό χρόνο).

ζ) Χρονικός προγραμματισμός με βαθμό αξιοπιστίας 95%.

η) Προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων μεταξύ διαφορετικών μέσων μετακίνησης.

θ) Οικισμοί με ελάχιστες μετακινήσεις (λιγότερες των 30 εβδομαδιαίως) που βρίσκονται εκτός σχεδιαζόμενου δικτύου, θα εξυπηρετούνται από γραμμές διέλευσης σε απόσταση μικρότερη των 2 χλμ.

4. Ο καθορισμός των ελαχίστων δρομολογίων θα πρέπει να ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) Κάθε οικισμός με πληθυσμό άνω των 50 μόνιμων κατοίκων θα έχει σύνδεση με την πλησιέστερη πόλη ή κωμόπολη (ανάλογα την ΠΕ) με την εξής διαβάθμιση συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης:

αα) Έως 30 μετακινήσεις εβδομαδιαίως: τουλάχιστον 2 ημερήσια δρομολόγια με χρονικό διαχωρισμό τουλάχιστον 4 ωρών για 3 ημέρες της εβδομάδας.

αβ) Μεταξύ 30 και 100 μετακινήσεων εβδομαδιαίως: τουλάχιστον 2 ημερήσια δρομολόγια με χρονικό διαχωρισμό τουλάχιστον 3 ωρών καθημερινά.

αγ) Μεταξύ 100 και 200 μετακινήσεων εβδομαδιαίως: τουλάχιστον 3 ημερήσια δρομολόγια καθημερινά, και 2 ημερήσια δρομολόγια το Σάββατο και την Κυριακή.

αδ) Με περισσότερες από 200 μετακινήσεις εβδομαδιαίως: τουλάχιστον 4 ημερήσια δρομολόγια καθημερινά, και 2 ημερήσια δρομολόγια το Σάββατο και την Κυριακή.

β) Σύνδεση των διοικητικών κέντρων των ΠΕ με το διοικητικό κέντρο της ίδιας Περιφέρειας με τουλάχιστον 1 δρομολόγιο κάθε ημέρα.

γ) Σύνδεση του διοικητικού κέντρου της Περιφέρειας με άλλα διοικητικά κέντρα Περιφερειών ή Περιφερειακών Ενοτήτων ως ακολούθως: Άνω των 30 μετακινήσεων ημερησίως: τουλάχιστον 2 ημερήσια δρομολόγια με χρονικό διαχωρισμό τουλάχιστον 5 ωρών.

5. Σε περίπτωση που η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων δεν είναι οικονομικά βιώσιμη εφαρμόζοντας τους προαναφερόμενους κανόνες και κριτήρια (αξιοποιώντας το σχεδιασμό του δικτύου, τα βέλτιστα οχήματα (από πλευράς χωρητικότητας και τύπου), τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ διαφορετικών λεωφορειακών γραμμών και μέσων μεταφοράς, κ.λπ.), αυτές θα χαρακτηρίζονται «άγονες». Οπότε, θα σχεδιάζεται η εξυπηρέτηση των εν λόγω μετακινήσεων εκ νέου με συγκεκριμένες γραμμές που καλούνται «άγονες» και θα χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και αποζημίωση. Ο σχεδιασμός της άγονης γραμμής μπορεί να παρεκκλίνει από τους προαναφερόμενους κανόνες και κριτήρια εξασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και περιορίζοντας την παρεχόμενη αποζημίωση. Η αποζημίωση προκύπτει ως συμπλήρωση στα έσοδα που προκύπτουν από τις εισπράξεις των εισιτηρίων (εύλογου αντιτίμου) των μετακινουμένων που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες γραμμές και υπολογίζεται σύμφωνα με όσα προβλέπονται στις διατάξεις του ν. 4974/2022 και στο άρθρο 4 του ΕΚ 1370/2007.

6. Σε περίπτωση που στο δίκτυο συμπεριληφθεί πρόσθετη σύνδεση που δεν προκύπτει από τη ζήτηση των μετακινήσεων, αλλά προκύπτει ως προώθηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων ή ανάπτυξης περιοχών, αυτή δεν θα μπορεί να χαρακτηριστεί άγονη.

Άρθρο 4

Σχεδιασμός τακτικών οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών

1. α) Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός συνδέει τους στόχους της κοινωνίας με την εξυπηρέτηση της κινητικότητας. Οι επιβατικές μετακινήσεις πρέπει να εξυπηρετούνται με ασφάλεια στο σύνολό τους και με ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης. Ο σχεδιασμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το οδικό δίκτυο, τα κυκλοφοριακά του χαρακτηριστικά και τους απαιτούμενους χρόνους πρόσβασης στις περιοχές εξυπηρέτησης.

β) Η περιοχή εξυπηρέτησης πρέπει να καλύπτει τις ανάγκες μετακίνησης εντός της αστικής περιοχής και από/προς εκπαιδευτικά ιδρύματα, νοσοκομειακά κέντρα, διοικητικές υπηρεσίες, μεγάλους πόλους έλξης μετακινήσεων εργαζομένων (π.χ. ΒΙ.ΠΕ) που βρίσκονται εκτός αμιγούς αστικού ιστού αλλά εξυπηρετούν τις ανάγκες του (με συνέπεια η επιβατική κίνηση σε αυτούς τους πόλους έλξης μετακινήσεων να

προέρχεται από την αστική περιοχή που εξυπηρετεί η αστική συγκοινωνία). Επιπροσθέτως, ενδεχομένως οι αστικές μεταφορές να καλύπτουν και μετακινήσεις μεταξύ της αστικής περιοχής με κοντινούς οικισμούς άρρηκτα συνδεδεμένους με την αστική περιοχή.

γ) Ο σχεδιασμός των τακτικών αστικών επιβατικών μεταφορών σχετίζεται άμεσα με τις συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης, κυρίως εντός αστικών κέντρων, και πρέπει να επανεξετάζεται με μια συχνότητα τουλάχιστον πενταετίας, δεδομένου ότι οι πολεοδομικές συνθήκες, οι πληθυσμιακές πυκνότητες και οι ανάγκες μετακινήσεων συνεχώς μεταβάλλονται.

δ) Ο σχεδιασμός του δικτύου των τακτικών αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών θα πρέπει να ικανοποιεί τους ακόλουθους κανόνες και κριτήρια.

2. Κανόνες στους οποίους πρέπει να ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός.

Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών οφείλει να ικανοποιεί τους ακόλουθους κανόνες:

α) Ο σχεδιασμός θα ακολουθεί την ωριαία, ημερήσια, εβδομαδιαία και μηνιαία διακύμανση των μετακινήσεων. β) Εξυπηρέτηση του μέγιστου δυνατού αριθμού των μετακινήσεων.

γ) Χρόνος αναμονής στη στάση μικρότερος των 10' λεπτών.

δ) Αποφυγή μετεπιβιβάσεων.

ε) Ο τύπος και το μέγεθος των μέσων μεταφοράς πρέπει να είναι ανάλογος με τον αριθμό των υπό εξυπηρέτηση μετακινήσεων.

στ) Το δίκτυο να είναι οικονομικά βιώσιμο.

ζ) Το ύψος κομίστρου να είναι (κατά μέσο όρο) ανταγωνιστικό με το κόστος της μετακίνησης με άλλα μέσα μετακίνησης.

3. Κριτήρια που πρέπει να ικανοποιούνται από το σχεδιασμό

Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών οφείλει να ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) Ποσοστό εξυπηρέτησης μετακινήσεων άνω του 75% με τακτικά δρομολόγια.

β) Το ποσοστό εδαφικής κάλυψης των λεωφορειακών γραμμών να υπερβαίνει το 70% με μέγιστη απόσταση περπατήματος 250 μ.

γ) Ενημέρωση επιβατικού κοινού του χρόνου διέλευσης του λεωφορείου από κάθε στάση (εάν είναι δυνατό σε πραγματικό χρόνο).

δ) Χρονικός προγραμματισμός με βαθμό αξιοπιστίας 95%.

ε) Για την πραγματοποίηση του 60% των μετακινήσεων να μην απαιτούνται μετεπιβιβάσεις μεταξύ λεωφορείων.

στ) Εάν απαιτούνται μετεπιβιβάσεις μεταξύ λεωφορείων, αυτές να μην υπερβαίνουν τη μία ανά μετακίνηση στο 80% των περιπτώσεων.

ζ) Αν προβλέπονται μετεπιβιβάσεις, τα δρομολόγια να είναι συντονισμένα για την ελαχιστοποίηση του χρόνου αναμονής.

η) Ο τύπος (χωρητικότητα) του λεωφορείου να ανταποκρίνεται στην επιβατική ζήτηση σε ποσοστό 120%.

4. Σε περίπτωση που η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων δεν είναι οικονομικά βιώσιμη εφαρμόζοντας τους προαναφερόμενους κανόνες και κριτήρια (αξιοποιώντας το σχεδιασμό του δικτύου, τα βέλτιστα οχήματα από πλευράς χωρητικότητας και τύπου, τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ διαφορετικών λεωφορειακών γραμμών και μέσων μεταφοράς, κ.λπ.), αυτές θα χαρακτηρίζονται «άγονες». Οπότε, θα σχεδιάζεται η εξυπηρέτηση των εν λόγω μετακινήσεων εκ νέου με συγκεκριμένες γραμμές που καλούνται «άγονες» και θα χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και αποζημίωση. Ο σχεδιασμός της άγονης γραμμής μπορεί να παρεκκλίνει από τους προαναφερόμενους κανόνες και κριτήρια εξασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση του

επιβατικού κοινού και περιορίζοντας την παρεχόμενη αποζημίωση. Η αποζημίωση προκύπτει ως συμπλήρωση στα έσοδα που προκύπτουν από τις εισπράξεις των εισιτηρίων (εύλογου αντιτίμου) των μετακινουμένων που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες γραμμές και υπολογίζεται σύμφωνα με όσα προβλέπονται στις διατάξεις του ν. 4974/2022 και στο άρθρο 4 του ΕΚ 1370/2007.

Άρθρο 5 **Έναρξη Ισχύος**

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 11 Μαΐου 2023

Ο Υφυπουργός

ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ