
Οι κανόνες και τα κριτήρια σχεδιασμού υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

2023/05/17 09:57 στην κατηγορία MMM

Καθορίστηκαν οι κανόνες και τα κριτήρια του σχεδιασμού δικτύου τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και οι ελάχιστες πληρούμενες απαιτήσεις κατά την εκτέλεσή τους.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με σχετικό ΦΕΚ, ο σχεδιασμός τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το **οδικό δίκτυο, τα κυκλοφοριακά του χαρακτηριστικά και τους απαιτούμενους χρόνους πρόσβασης** στις περιοχές εξυπηρέτησης.

Ειδικά, για τις υπεραστικές μεταφορές ο σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι οι μετακινήσεις επιβατών αφορούν: 1) Τοπικές μετακινήσεις εντός Περιφερειακών Ενοτήτων 2) Μετακινήσεις Περιφερειακού επιπέδου και 3) Μετακινήσεις διαπεριφερειακές.

Οι κανόνες

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).

Τα κριτήρια

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.

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

α) Κάθε οικισμός με πληθυσμό άνω των 50 μονίμων 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.

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 μέσω 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.**

Περισσότερες πληροφορίες στο σύνδεσμο που ακολουθεί: [**ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**](#)