

# Με κανόνες και κριτήρια ο σχεδιασμός των αστικών επιβατικών μεταφορών

2023/05/17 10:09 στην κατηγορία MMM

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

## Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με το σχετικό ΦΕΚ, «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.**

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.

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 5ετίας**, δεδομένου ότι οι πολεοδομικές συνθήκες, οι πληθυσμιακές πυκνότητες και οι ανάγκες μετακινήσεων συνεχώς μεταβάλλονται.

## Οι κανόνες

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.

## **Τα κριτήρια**

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%.

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.

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