

144145/2024, ΦΕΚ-3709/Β/27.06.2024

**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), το οποίο διατηρήθηκε σε ισχύ με την περ. 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. 79/2023 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 131),

(ι) του π.δ. 32/2024 «Διορισμός Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 91),

(ια) της υπ' αρ. 277/17.6.2024 κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Βασίλειο Οικονόμου» (Β' 3466),

(ιβ) της υπ' αρ. 151442/11.5.2023 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών «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» (Β' 3164),

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, **αποφασίζουμε:**

## **Άρθρο 1**

### **Σκοπός**

Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι ο καθορισμός:

(α) Των ειδικότερων κανόνων και των κριτηρίων για τον σχεδιασμό των δικτύων και του συγκοινωνιακού έργου των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές,

(β) των ελάχιστων απαιτήσεων που πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών,

(γ) των κριτηρίων που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων και του χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου, προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση όλων των κατηγοριών του επιβατικού κοινού.

## **Άρθρο 2**

### **Γενικά κριτήρια καθορισμού του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών**

Τα υφιστάμενα ετήσια προγραμματισμένα οχηματοχιλιόμετρα κατά υπεραστική ή αστική γεωγραφική περιοχή, αποτελούν τη βάση του σχεδιασμού - προγραμματισμού και ανάθεσης των νέων δικτύων εξυπηρέτησης και των ετήσιων οχηματοχιλιομέτρων. Η απόκλιση των προτεινόμενων ετήσιων οχηματοχιλιομέτρων, που αφορούν το σύνολο των γραμμών, διαδρομών και δρομολογίων κάθε υπεραστικής ή αστικής γεωγραφικής περιοχής, δεν δύναται να υπερβαίνει το είκοσι τοις εκατό (20%) έναντι των υφιστάμενων ετήσιων προγραμματισμένων οχηματοχιλιομέτρων. Υπέρβαση του ως άνω ποσοστού, δύναται να γίνει

μετά από τεκμηριωμένη εισήγηση της Αρμόδιας Τοπικής Αρχής και έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.

### Άρθρο 3

#### Γεωγραφικά και πληθυσμιακά δεδομένα

1. Τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, η συχνότητα τακτικής οδικής μεταφοράς και ο χρόνος μετακίνησης (α) εντός αστικών περιοχών, (β) εντός Περιφερειακών Ενοτήτων, (γ) εντός Περιφερειών και (δ) διαπεριφερειακά, σχεδιάζονται από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές με βάση γεωγραφικά και πληθυσμιακά δεδομένα.

2. Στην ηπειρωτική Ελλάδα, σχεδιάζονται οι οδικές μετακινήσεις:

(α) Οι αστικές, εντός της αστικής περιοχής,

(β) Οι υπεραστικές, εντός των Περιφερειακών Ενοτήτων και διαπεριφερειακά από και προς άλλες Περιφερειακές Ενώτητες είτε της οικείας Περιφέρειας είτε άλλων Περιφερειών, ως και οι συνδέσεις με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη λαμβάνοντας υπόψη την παρ. 6 του άρθρου 9 του ν. 4974/2022.

3. Γεωγραφικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά που αξιολογούνται από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές για τον σχεδιασμό και προγραμματισμό του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, είναι και τα εξής:

(α) Γεωγραφικά:

(αα) Περιφερειακές Ενώτητες ηπειρωτικής χώρας.

(αβ) Νησιά, τα οποία διαχωρίζονται σε μικρά, μεσαία και μεγάλα.

(αγ) Νησιά που συνδέονται με διαπεριφερειακές λεωφορειακές γραμμές με την ενδοχώρα, είτε με γέφυρα, όπως η Λευκάδα, είτε με πορθμεία, όπως η Κέρκυρα, η Κεφαλονιά/Ιθάκη και η Ζάκυνθος.

(αδ) Νησιά με ανεπτυγμένο δίκτυο οδικών μεταφορών, χωρίς όμως λεωφορειακή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, όπως η Χίος και η Σάμος.

(αε) Νησιά που το συγκοινωνιακό έργο διενεργείται από μεμονωμένους μεταφορείς.

(β) Πληθυσμιακά:

Ο καθορισμός των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων των δικτύων δημοσίων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, που διέρχονται από κάθε οικισμό, ώστε να υπάρχει ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης στη σύνδεση με αστικό κέντρο το οποίο διαθέτει υπηρεσίες, γίνεται από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές μέσω της διεξαγωγής απλής ανάλυσης προσβασιμότητας του οικισμού, λαμβάνοντας υπόψη την κάτωθι διαβάθμιση των πληθυσμιακών δεδομένων, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά των οικισμών και τυχόν εποχική διακύμανση σύμφωνα και με την παρ. 4 του Άρθρου 8 και την παρ. 5 του Άρθρου 9 της παρούσης:

(βα) ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: οικισμοί με περισσότερους από 500 κατοίκους.

(ββ) ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: οικισμοί με 301 - 500 κατοίκους.

(βγ) ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: οικισμοί με 101 - 300 κατοίκους.

(βδ) ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: οικισμοί με 50 - 100 κατοίκους.

Με τεκμηριωμένη εισήγηση της Αρμόδιας Τοπικής Αρχής και έγκριση της Αρμόδιας Αρχής, σε ειδικές περιπτώσεις κοινωνικής ανάγκης δύναται να γίνει ένταξη στην κατηγορία 4 και οικισμών με λιγότερους από 50 κατοίκους.

#### **Άρθρο 4**

##### **Προσδιορισμός αναγκών μετακινήσεων επιβατικού κοινού από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές**

1.Οι ανάγκες μετακινήσεων προκύπτουν από το σκοπό και τη συχνότητα των μετακινήσεων και αφορούν το σύνολο του πληθυσμού, δηλαδή όλες τις ηλικιακές ομάδες, με βάση τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά κάθε εξυπηρετούμενης περιοχής.

2.Εκτίμηση της ζήτησης για μετακινήσεις γίνεται βάσει των ιστορικών απολογιστικών στοιχείων των φορέων που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών και των γεωγραφικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών, του άρθρου 3 της παρούσης, σύμφωνα με την περ. δ της παρ. 2 του άρθρου 5, καθώς και βάσει των οριζόμενων στην παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 4974/2022.

#### **Άρθρο 5**

##### **Προσδιορισμός κόστους και βιωσιμότητας συγκοινωνιακού έργου**

1.Το κόστος εκτέλεσης των δρομολογίων των τακτικών οδικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, προκύπτει απ' το κόστος ανά χιλιόμετρο, για κάθε λεωφορειακή γραμμή και το σύνολο των λεωφορειακών γραμμών κάθε δικτύου τακτικών επιβατικών αστικών και υπεραστικών μεταφορών, πολλαπλασιαζόμενο με τα ετήσια δρομολόγια και τις χιλιομετρικές αποστάσεις κάθε γραμμής και του συνόλου των λεωφορειακών γραμμών κάθε δικτύου τακτικών επιβατικών αστικών και υπεραστικών μεταφορών.

2.Το ανά χιλιόμετρο και συνολικό κόστος κάθε τακτικής λεωφορειακής γραμμής, προσδιορίζεται με ανάπτυξη κατάλληλου κοστολογικού προτύπου, που εφαρμόζει κάθε Αρμόδια Τοπική Αρχή, το οποίο λαμβάνει υπόψη του ιδίως το κόστος κίνησης των αναγκαίων οχημάτων, το κόστος συντήρησης και επισκευών, τις αμοιβές του προσωπικού, τις αμοιβές τρίτων, το κόστος διοίκησης του συγκοινωνιακού φορέα για το συγκεκριμένο έργο, τις γενικές δαπάνες εκμετάλλευσης και διάφορες δαπάνες που συνδέονται με την εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου, ή κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο υπολογισμού του.

3.Η εισήγηση κάθε Αρμόδιας Τοπικής Αρχής σχετικά με τον περιφερειακό σχεδιασμό του δικτύου των τακτικών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών περιλαμβάνει και πρόταση περί καθορισμού του ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται το εύλογο κέρδος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 15 του ν. 4974/2022.

4. Η βιωσιμότητα του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου κατά περιοχή ανάθεσης, ως προς το οικονομικό αποτέλεσμα, προκύπτει από τη διαφορά του κόστους παροχής του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, σε συνδυασμό με τα έσοδα των συγκοινωνιακών φορέων απ' τα κόμιστρα και κάθε άλλη πηγή.

#### **Άρθρο 6**

##### **Κριτήρια καθορισμού ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων**

Ο υπολογισμός των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων των γραμμών γίνεται, από κάθε Αρμόδια Τοπική Αρχή, με τα γενικά κριτήρια του άρθρου 2 και τα γεωγραφικά και πληθυσμιακά κριτήρια του άρθρου 3 της παρούσας, και τις προβλέψεις του άρθρου 9 του ν. 4974/2022, ώστε οι επιβατικές μετακινήσεις να εξυπηρετούνται με ασφάλεια στο σύνολό τους και με ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης.

#### **Άρθρο 7**

##### **Κριτήρια καθορισμού χρόνου εκτέλεσης δρομολογίων**

Ο σχεδιασμός για τον καθορισμό του χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου λαμβάνει υπόψη το χαρακτηρισμό του ως αστικού ή υπεραστικού, το οδικό δίκτυο, τα κυκλοφοριακά του χαρακτηριστικά, τα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, τις αναμονές σε στάσεις επιβίβασης-αποβίβασης και εν γένει τους απαιτούμενους χρόνους μετάβασης από τους χώρους εκκίνησης προς τους προορισμούς εξυπηρέτησης.

#### **Άρθρο 8**

##### **Σχεδιασμός δημόσιων τακτικών υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές**

1. Ο σχεδιασμός των δημόσιων τακτικών υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών λαμβάνει υπόψη ότι οι μετακινήσεις επιβατών αφορούν:

(α) Τοπικές μετακινήσεις εντός της Περιφερειακής Ενότητας και εν γένει εντός των ορίων της κάθε γεωγραφικής περιοχής.

(β) Μετακινήσεις διαπεριφερειακές από και προς άλλες Περιφερειακές Ενότητες είτε της οικείας Περιφέρειας είτε άλλων Περιφερειών, λαμβάνοντας υπόψη την παρ. 6 του άρθρου 9 του ν. 4974/2022.

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

(α) Ο σχεδιασμός ακολουθεί την ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία και ετήσια διακύμανση της ζήτησης των μετακινήσεων, όπως καθημερινές, Σάββατα, Κυριακές και αργίες, διακοπές, τουριστικοί περίοδοι.

(β) Εξυπηρέτηση του μέγιστου δυνατού αριθμού των μετακινήσεων εντός της Περιφερειακής Ενότητας και από και προς άλλες Περιφερειακές Ενότητες είτε της οικείας Περιφέρειας είτε και άλλων Περιφερειών.

(γ) Διέλευση τακτικής συγκοινωνίας από τους οικισμούς της Περιφερειακής Ενότητας, με βάση την υφιστάμενη εξυπηρέτηση, την εκτιμώμενη επιβατική κίνηση και ζήτηση και εν γένει με βάση το σύνολο των σχετικών στοιχείων για κάθε εξυπηρετούμενη περιοχή, αξιοποιώντας εκτός των άλλων και τα στοιχεία της απογραφής του πληθυσμού κάθε Περιφερειακής Ενότητας και κάθε γεωγραφικής περιοχής.

(δ) Προσδιορισμός τύπων των προς κυκλοφορία λεωφορείων, που διασφαλίζουν εύλογη και οικονομικά αποδεκτή πληρότητα.

(ε) Σύνδεση του διοικητικού κέντρου της Περιφέρειας με διοικητικά κέντρα της Περιφερειακής Ενότητας - γεωγραφικής περιοχής και άλλων Περιφερειών, ανάλογα με τη ζήτηση.

3. Ο σχεδιασμός του δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια:

(α) Μέγιστο δυνατό ποσοστό εξυπηρέτησης μετακινήσεων με τακτικά δρομολόγια.

(β) Επαρκής σε εβδομαδιαία βάση συχνότητα διέλευσης δρομολογίων απ' τους εξυπηρετούμενους προορισμούς.

(γ) Προσδιορισμός τύπων λεωφορείων, με βάση τα ιδιαίτερα γεωμετρικά οδικά χαρακτηριστικά και την εξασφάλιση της ενδεδειγμένης και ασφαλούς πληρότητας των λεωφορείων.

(δ) Περιορισμό στο μέγιστο δυνατό βαθμό των μετακινήσεων δια μετεπιβιβάσεων, εντός της ίδιας γεωγραφικής περιοχής. Αν προβλέπονται μετεπιβιβάσεις για τη μετακίνηση εντός της Περιφερειακής Ενότητας - γεωγραφικής περιοχής, αυτές είναι οι ελάχιστες δυνατές και τα δρομολόγια είναι συντονισμένα για την ελαχιστοποίηση του χρόνου αναμονής.

(ε) Ενημέρωση επιβατικού κοινού για το χρόνο διέλευσης των λεωφορείων από κάθε στάση, μέσω εγκατάστασης και λειτουργίας συστήματος τηλεματικής.

(στ) Προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων μεταξύ διαφορετικών μέσων μετακίνησης.

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

(α) Κάθε οικισμός με πληθυσμό άνω των 50 μόνιμων κατοίκων, με επαρκές οδικό δίκτυο και ασφαλές για την διέλευση λεωφορείων κατάλληλου τύπου, έχει σύνδεση με την πλησιέστερη πόλη ή κωμόπολη, ανάλογα την Περιφερειακή Ενότητα.

(β) Σύνδεση των διοικητικών κέντρων των Περιφερειακών Ενοτήτων με το διοικητικό κέντρο είτε της οικείας Περιφέρειας είτε και άλλων όμορων ή μη Περιφερειών, με τον ενδεδειγμένο αριθμό δρομολογίων.

5. Για την τεκμηρίωση του σχεδιασμού των δημόσιων τακτικών υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, οι προτάσεις των Αρμόδιων Τοπικών Αρχών συνοδεύονται από συγκοινωνιακή μελέτη που περιλαμβάνει, τουλάχιστον τα εξής:

(α) Υφιστάμενο δίκτυο εξυπηρέτησης και προτεινόμενο δίκτυο εξυπηρέτησης,

- (β) μεταβολές γραμμών, διαδρομών και δρομολογίων υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών,
- (γ) προτεινόμενη δημιουργία νέων γραμμών,
- (δ) υπολογισμός ετήσιων οχηματοχιλιομέτρων, με την επιφύλαξη των ορίων λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 2,
- (ε) κοστολόγηση του προτεινόμενου συγκοινωνιακού έργου, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 5,
- (στ) προτεινόμενο ανώτατο όριο χρέωσης και επιβατών και αποσκευών, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5,
- (ζ) εκτίμηση της βιωσιμότητας του προβλεπόμενου έργου σύμφωνα με τη παρ. 4 του άρθρου 5 και υπολογισμός πιθανής αποζημίωσης ως αντισταθμίματος για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Γ.Ο.Σ.) σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4974/2022, λαμβάνοντας υπόψη το ετήσιο λειτουργικό κόστος και τα ετήσια προσδοκώμενα έσοδα, για 10ετή περίοδο παροχής των υπηρεσιών. Για τον υπολογισμό των προσδοκώμενων εσόδων, λαμβάνεται ως βάση η υφιστάμενη και εκτιμώμενη επιβατική κίνηση και τα κόμιστρα που ισχύουν και εφαρμόζονται κατά την ημερομηνία υποβολής της πρότασης κάθε Αρμόδιας Τοπικής Αρχής. Η Αρμόδια Αρχή δύναται σύμφωνα με τις πρόνοιες του ν. 4974/2022 να επανεξετάζει κόστος/έσοδα σε ετήσια βάση, επί τη βάσει απολογιστικών στοιχείων.
- (η) Χάρτη απεικόνισης με τα εξής στοιχεία:
- (ηα) Ένδειξη των Οικισμών των τεσσάρων πληθυσμιακών κατηγοριών του εδαφίου (β) της παρ. 3 του άρθρου 3,
- (ηβ) υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές - Προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές,
- (ηγ) οικισμούς με αύξηση εξυπηρέτησης,
- (ηδ) υφιστάμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών - προτεινόμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης.

## **Άρθρο 9**

### **Σχεδιασμός δημόσιων οδικών τακτικών αστικών μεταφορών επιβατών από τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές**

1.Ο σχεδιασμός των δημόσιων οδικών τακτικών αστικών μεταφορών επιβατών λαμβάνει υπόψη το οδικό δίκτυο, τα κυκλοφοριακά του χαρακτηριστικά και τους απαιτούμενους χρόνους πρόσβασης στις περιοχές εξυπηρέτησης, ώστε οι αστικές επιβατικές μετακινήσεις να εξυπηρετούνται με ασφάλεια στο σύνολό τους και με ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης.

2.Το δίκτυο εξυπηρέτησης καλύπτει τις ανάγκες μετακίνησης εντός της αστικής περιοχής, από και προς εκπαιδευτικά ιδρύματα, νοσοκομειακά κέντρα, διοικητικές υπηρεσίες, μεγάλους πόλους έλξης μετακινήσεων εργαζομένων, όπως ΒΙ.ΠΕ, ακόμη και αν βρίσκονται εκτός αμιγούς αστικού ιστού αλλά εξυπηρετούν τις ανάγκες του, δεδομένου ότι η επιβατική κίνηση σε αυτούς τους πόλους έλξης μετακινήσεων προέρχεται από την αστική περιοχή που

εξυπηρετεί η αστική συγκοινωνία, καθώς και σε περιπτώσεις που οι αστικές οδικές μεταφορές επιβατών καλύπτουν και μετακινήσεις μεταξύ της αστικής περιοχής με κοντινούς οικισμούς άρρηκτα συνδεδεμένους με την αστική περιοχή.

3.Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών αστικών επιβατικών μεταφορών σχετίζεται άμεσα με τις συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης, κυρίως εντός αστικών κέντρων, και επανεξετάζεται περιοδικά, δεδομένου ότι οι πολεοδομικές συνθήκες, οι πληθυσμιακές πυκνότητες και οι ανάγκες μετακινήσεων μεταβάλλονται.

4.Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών ικανοποιεί τους ακόλουθους κανόνες:

(α) Εξυπηρέτηση του μέγιστου δυνατού αριθμού των μετακινήσεων, με βάση τη διακύμανση των μετακινήσεων, όπως ωριαία, ημερήσια και εποχική.

(β) Προγραμματισμός συχνοτήτων αναλόγως της ζήτησης κατά χρονικές περιόδους, όπως ημερησίως και εποχικότητας.

(γ) Μέγιστη δυνατή ελαχιστοποίηση των μετεπιβιβάσεων.

(δ) Οι τύποι των αστικών λεωφορείων και ο συνολικός και κατά τύπο αριθμός αυτών, είναι ανάλογος της ζήτησης και των διενεργούμενων μετακινήσεων, κατά περιόδους και σε ετήσια βάση.

5.Ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών, ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια:

(α) Μέγιστο δυνατό ποσοστό εξυπηρέτησης αστικών μετακινήσεων κάθε περιοχής, με τακτικά δρομολόγια.

(β) Μέγιστο δυνατό ποσοστό εδαφικής κάλυψης των λεωφορειακών γραμμών σε κάθε αστική περιοχή και ελαχιστοποίηση απόστασης περπατήματος.

(γ) Ενημέρωση επιβατικού κοινού για το χρόνο διέλευσης των λεωφορείων από κάθε στάση, μέσω εγκατάστασης και λειτουργίας συστήματος τηλεματικής.

(δ) Προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων μεταξύ διαφορετικών μέσων μετακίνησης.

6.Για την τεκμηρίωση του σχεδιασμού του δικτύου τακτικών οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών, οι προτάσεις των Αρμόδιων Τοπικών Αρχών συνοδεύονται από συγκοινωνιακή μελέτη που περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

(α) Υφιστάμενο δίκτυο εξυπηρέτησης και προτεινόμενο δίκτυο εξυπηρέτησης.

(β) Μεταβολές γραμμών, διαδρομών και δρομολογίων υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών.

(γ) Προτεινόμενη δημιουργία νέων γραμμών.

(δ) Μεταβολές δρομολογίων σε υφιστάμενες γραμμές και πιθανή δημιουργία νέων γραμμών εντός της αστικής περιοχής, ώστε σύμφωνα με το Σχέδιο Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της πόλης ή πρόσφατης κυκλοφοριακής μελέτης (εφόσον έχει εκπονηθεί και



εγκριθεί) να βελτιωθεί η κινητικότητα στην αστική περιοχή, σε συνδυασμό με μέτρα για την κυκλοφορία και τη στάθμευση.

(ε) Υπολογισμός ετήσιων οχηματοχιλιομέτρων, με την επιφύλαξη των ορίων που τίθενται στο άρθρο 2.

(στ) Κοστολόγηση του προτεινόμενου συγκοινωνιακού έργου, με βάση και τις ρυθμίσεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 5.

(ζ) Προτεινόμενο ανώτατο όριο χρέωσης και επιβατών, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5.

(η) Εκτίμηση της βιωσιμότητας του προβλεπόμενου έργου σύμφωνα με τη παρ. 4 του άρθρου 5 και υπολογισμός πιθανής αποζημίωσης ως αντισταθμίσιματος για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Γ.Ο.Σ.) σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4974/2022, λαμβάνοντας υπόψη το ετήσιο λειτουργικό κόστος και τα ετήσια προσδοκώμενα, έσοδα για 10ετή περίοδο παροχής των υπηρεσιών. Για τον υπολογισμό των προσδοκώμενων εσόδων, λαμβάνεται ως βάση η υφιστάμενη και εκτιμώμενη επιβατική κίνηση και τα κόμιστρα που ισχύουν και εφαρμόζονται κατά την ημερομηνία υποβολής της πρότασης κάθε Αρμόδιας Τοπικής Αρχής. Η Αρμόδια Αρχή δύναται σύμφωνα με τις πρόνοιες του ν. 4974/2022 να επανεξετάζει κόστος/έσοδα σε ετήσια βάση, επί τη βάσει απολογιστικών στοιχείων.

(θ) Χάρτη απεικόνισης με τα εξής στοιχεία:

(θα) Ένδειξη των Οικισμών των τεσσάρων πληθυσμιακών κατηγοριών του εδαφίου (β) της παρ. 3 του άρθρου 3, αν υπάρχουν εντός της αστικής γεωγραφικής περιοχής.

(θβ) Υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές - Προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές.

(θγ) Περιοχές - γραμμές με αύξηση εξυπηρέτησης.

(θδ) Υφιστάμενες στάσεις- προτεινόμενες στάσεις επιβατών.

## **Άρθρο 10**

### **Καταργούμενες Διατάξεις**

Από την ημερομηνία έναρξη ισχύος της παρούσας, καταργείται η υπ' αρ. 151442/2023 (Β' 3164) απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

## **Άρθρο 11**

### **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, 21 Ιουνίου 2024**