



Flexible Transport Services and ICT platform for  
Eco-Mobility in urban and rural European areas  
[www.interreg4cflipper.eu](http://www.interreg4cflipper.eu)

## FLIPPER Project

Flexible Transport Services and ICT platform for Eco-Mobility  
in urban and rural European areas

*Επιστημονικώς Υπεύθυνος Έργου:*  
Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Καθηγητής Α.Π.Θ.

**«Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης  
Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς»**

**Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης**





## Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

### Το ΑΠΘ με λίγα λόγια

Το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο ίδρυμα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης της Ελλάδας με 90.000 φοιτητές σε 42 Τμήματα που καλύπτουν όλο το εύρος των επιστημονικών περιοχών.

Η Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς (ΕΟΣΜ) του ΑΠΘ συνδυάζει γνωστικά αντικείμενα, εγκαθιδρύει συνεργασίες σε κάθε έργο που αναλαμβάνει, αξιοποιώντας την ποικιλία των ειδικοτήτων στο Πανεπιστήμιο, και συνεργάζεται στενά με εξωτερικούς συμβούλους και ερευνητές.

Οι διαθέσιμες υποδομές αναβαθμίζονται συνεχώς για να καλύψουν τις απαιτήσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη.

### Η Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς (ΕΟΣΜ) του ΑΠΘ

Η Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς ιδρύθηκε το 1998 και λειτουργεί έκτοτε στο πλαίσιο του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής/ Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ.

Οι επιστημονικές δραστηριότητες της σχετίζονται κύρια με την οργάνωση, λειτουργία, σχεδιασμό, διαχείριση καθώς και τις επιπτώσεις των Συστημάτων Μεταφοράς, προσώπων και αγαθών με όλα τα μέσα (οδικά, θαλάσσια, σιδηροδρομικά, εναέρια).

Υλοποιεί χρηματοδοτούμενη (από δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς), αλλά και μη χρηματοδοτούμενη έρευνα. Έχει εκπονήσει μέχρι σήμερα περί τα 25 ερευνητικά έργα, τα περισσότερα από τα οποία είναι ευρωπαϊκά ανταγωνιστικά (π.χ. INTERREG, LIFE, EOX κα.)

### Τομείς ενδιαφέροντος

- ✓ σχεδιασμός, οργάνωση και διαχείριση συστημάτων μεταφοράς
- ✓ δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες και ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς
  - ✓ εμπορευματικές μεταφορές και logistics
- ✓ μετακινήσεις ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (Α.με.Α, ηλικιωμένοι κα.) και προσβασιμότητα
  - ✓ μελέτες σκοπιμότητας έργων, κυκλοφορίας και διαχείρισης κινητικότητας
- ✓ ο ανθρώπινος παράγοντας και η αισθητική/τέχνη στα συστήματα μεταφοράς
  - ✓ ανάλυση κοινωνικών επιπτώσεων των συστημάτων μεταφοράς
    - ✓ περιβαλλοντική διαχείριση συστημάτων μεταφοράς
    - ✓ νέες τεχνολογίες και τηλεματική στις μεταφορές
      - ✓ ασφάλεια στις μεταφορές
      - ✓ τουρισμός και μεταφορές
- ✓ στρατηγικός σχεδιασμός και πολιτική των μεταφορών
  - ✓ μοντελοποίηση και επιχειρησιακή έρευνα

### Η φιλοσοφία μας

Το όραμα μας συνοψίζεται στην προαγωγή της έρευνας στην επιστήμη των μεταφορών με σκοπό την ικανοποίηση της ανθρώπινης ανάγκης για κινητικότητα με όρους ποιότητας, απόδοσης και βιωσιμότητας.

Η Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφορών στοχεύει στη δημιουργία νέων ιδεών και ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ώστε να ικανοποιήσει τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες της κοινωνίας και να προωθήσει την ανάπτυξη ΒΙΩΣΙΜΩΝ ανθρωποκεντρικών συστημάτων.

Ο πρωταρχικός μας στόχος είναι αποτελέσματα υψηλής ποιότητας και αισθητικής, χρήσιμα για την κοινωνία, μέσω της ανάπτυξης ευγενών ανθρώπινων σχέσεων με τους εταίρους μας.



| <b>Ενδεικτικά ερευνητικά έργα της ΕΟΣΜ/ ΑΠΘ</b>   | <b>Χρηματοδότηση</b>   | <b>Περίοδος</b> |
|---|--|-----------------|
| Διαμόρφωση της στρατηγικής του ΟΑΣΘ: στο πλαίσιο ενός μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες σε Εθνικό και Διεθνές επίπεδο                | ΟΑΣΘ   | 2011 – 2012     |
| Ολοκληρωμένες και φιλικές προς το περιβάλλον υπηρεσίες μεταφοράς για πρόσωπα και αγαθά σε μικρά νησιά (ELBA)  | E.E. – LIFE+   | 2012            |
| Βιώσιμη διαχείριση για τα τοπικά Λιμάνια στην Ευρώπη (SUPORTS)  | E.E. - INTERREG IVC  | 2011 – 2012     |
| Ανάπτυξη σχεδίου μητροπολιτικού φορέα αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και δημιουργία Σχεδίου Νόμου   | Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων                                 | 2010            |
| Προσβασιμότητα βυζαντινών μνημείων και αρχαιολογικών χώρων της Θεσσαλονίκης (PROSPELASIS)   | ΕΕΑ – Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών – Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος | 2009 – 2011     |
| Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς και τεχνολογίες πληροφορικής (ICT) για τη βιώσιμη κινητικότητα στις αστικές και αγροτικές περιοχές της Ευρώπης (FLIPPER)        | E.E. – INTERREG IVC  | 2008 - 2011     |
| Κοινωνική συνοχή σε αστικές και αγροτικές περιοχές μέσω καινοτόμων ευέλικτων υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (SUNRISE)  | E.E. – INTERREG IIIC   | 2004 – 2006     |
| Δίκτυο συνεργασίας για τις κοινότητες Ελλάδας και Τουρκίας (προσβασιμότητα εκπαιδευτικών ιδρυμάτων) (ACTUS)   | CFCU βάσει Μνημονίου μεταξύ της E.E. και της Τουρκίας                    | 2008 – 2009     |
| Συνεργασία των Δήμων Μερσίνας και Δράμας στον προσβάσιμο τουρισμό (MEDRA)   |  | 2008 - 2009     |
| Θεσσαλονίκη – προσβάσιμη πόλη '08   | Δήμος Θεσσαλονίκης   | 2008 – 2009     |
| Διερεύνηση των περιβαλλοντικών διαστάσεων από την εφαρμογή της πιστοποίησης κατά PERS, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη του Λιμένα                                | Οργανισμός Λιμένος Θεσ/νίκης   | 2005 – 2006     |
| Σύστημα εκπαίδευσης και αξιολόγησης οδηγού με τη χρησιμοποίηση εργαλείων αλληλεπιδραστικής αξιολόγησης και αξιόπιστων μεθοδολογιών. (TRAINER)                 | E.E.   | 2000 – 2003     |
| Πρότυπο σχέδιο διαχείρισης καταλοίπων στο λιμένα Θεσσαλονίκης. Προετοιμασία πιστοποίησης της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. με το περιβαλλοντικό πρότυπο ISO 14001. (GREENPORTH) | Οργανισμός Λιμένος Θεσ/νίκης   | 2002 – 2003     |
| Προσπελασιμότητα στους αρχαιολογικούς χώρους και τα μνημεία της Θεσσαλονίκης  | Υπουργείο Πολιτισμού   | 2002            |
| Συστήματα πληροφόρησης ταξιδιωτών και συγκοινωνίας: Οδηγίες για τη βελτίωση των ολοκληρωμένων συστημάτων παροχής πληροφοριών. (TRAVEL-GUIDE)                  | E.E.   | 2000 – 2002     |
| Οργάνωση εργασίας σε λιμένες. (WORKPORT)  | E.E.   | 1998 – 2002     |
| Σύστημα καταγραφής, αξιολόγησης και πληροφόρησης σε θέματα κινητικότητας ΑΜΕΑ εντός αστικών συγκροτημάτων.  | ΓΓΕΤ   | 1999 – 2001     |
| Σχεδιασμός αναπηρικής πολυθρόνας με υψηλές προδιαγραφές άνεσης και ασφάλειας. (TRANWHEEL)   | E.E.   | 1997 – 2000     |
| Πρότυπα και συντονισμός των συστημάτων τηλεματικής για τις μεταφορές σε σχέση με μετακινούμενους και άτομα με ειδικές ανάγκες (TELSCAN).                      | E.E.   | 1996 – 2000     |
| Αξιολόγηση των επιπτώσεων των νέων τεχνολογιών των θαλάσσιων μεταφορών στον άνθρωπο (THALASSES).  | E.E.   | 1998 – 1999     |
| Εργασιακοί πολιτισμοί εν όψει των νέων συστημάτων εμπορευματικών μεταφορών με πολλαπλά μέσα. (WORKFRET)   | E.E.   | 1997 – 1998     |
| Έρευνα για τον προσδιορισμό της δυναμικής αγοράς του λιμένος Θεσσαλονίκης, διατύπωση στρατηγικής μάρκετινγκ και διερεύνηση συναφών θεμάτων.                   | Οργανισμός Λιμένος Θεσ/νίκης   | 1994            |



### Υποδομή και εξοπλισμός

- Προσομοιωτής οδήγησης: η Ε.Ο.Σ.Μ. διαθέτει έναν πρότυπο εκπαιδευτικό ημιδυναμικό προσομοιωτή οδήγησης, με σκοπό (1) τη συνεργασία με σχολές οδήγησης για την συμπληρωματική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών σε ειδικά θέματα (π.χ. χειρισμός επικινδύνων καταστάσεων, ABS, οικολογική οδήγηση κ.λπ.), (2) την επιμόρφωση εκπαιδευτών οδήγησης στη χρήση νέων τεχνολογιών και (3) τη δημιουργία κέντρου αξιολόγησης ειδικών κατηγοριών οδηγών: ηλικιωμένοι, Α.με.Α., επαγγελματίες οδηγοί κ.ά..



- Λογισμικό: διάφορα εξειδικευμένα πακέτα λογισμικού του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών σχετικά με μοντελοποίηση της κυκλοφορίας, επεξεργασία γεωπληροφοριών και ανάλυση στατιστικών δεδομένων.

### Πρόσφατες συνεργασίες και εθελοντισμός

Η ΕΟΣΜ/ ΑΠΘ συνεργάζεται με διάφορους δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς στην Ελλάδα και το εξωτερικό:

- Πανεπιστήμια: Πανεπιστήμιο του Cardiff (Ηνωμ. Βασιλ.), BOKU – University of Natural Resources and Life Sciences (Αυστρία), Πανεπιστήμιο του Aberdeen (Ηνωμ. Βασιλ.), Πανεπιστήμιο Μερσίνας (Τουρκία), Arab Academy For Science, Technology And Maritime Transport (Αίγυπτος), Ινστιτούτο Μεταφορών – ΕΚΕΤΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Δημόσιες Αρχές: ΣΑΣΘ, SRM – Αρχή Μεταφορών της Μπολόνια (Ιταλία), Terrassa Municipality Mobility Action Service (Ισπανία), Δήμος Toroslar (Τουρκία), 9<sup>η</sup> Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Δήμος Almada (Πορτογαλία), Δήμος Formentera (Ισπανία), Δήμος Σερρών, Δήμος Θεσσαλονίκης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Καλυμνίων, ΤΕΔ Νομού Δράμας, Λιμενικό Ταμείο Λάγους.
- Οργανισμοί, επιχειρήσεις και ομάδες πολιτών: ΟΑΣΘ, ΑΤΑΦ – Πάροχος δημοσίων συγκοινωνιών (Ιταλία), Piombino Port Authority (Ιταλία), Οργανισμοί Λιμένων Θεσσαλονίκης, Πειραιώς, Βόλου και Καβάλας, Mersey Travel (Ηνωμ. Βασιλ.), ΑΤΛ – Πάροχος δημοσίων συγκοινωνιών στο Λιβόρνο (Ιταλία), Ένωση ταξί Καστοριάς, RAL – Ring a link (Ιρλανδία), DPB Transport Company of Bratislava (Σλοβακία), CAT SpA Transport Company of Carrara Avenza (Ιταλία), ECO Sustainable Logistic Chain Foundation (Ολλανδία), Memex (Ιταλία), Softeco Sismat (Ιταλία), Σύνδεσμοι ατόμων με αναπηρία.

Εθελοντισμός στον πολιτισμό: Η ΕΟΣΜ παρέχει εθελοντικά τεχνική και επιστημονική υποστήριξη για την υλοποίηση ενός Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στην πόλη των Σερρών, το οποίο θα στεγάσει την προσωπική συλλογή των έργων του Κων. Ξενάκης. Ο Κων. Ξενάκης, αναγνωρισμένος διεθνώς καλλιτέχνης, έχει δημιουργήσει και χρησιμοποιεί στα έργα του ένα ιδιαίτερο εικαστικό λεξιλόγιο δανειζόμενος σύμβολα και κώδικες από την καθημερινότητα, όπως σήματα οδικής κυκλοφορίας, γράμματα του αλφαβήτου κ.α. Συνεργάζεται επίσης με τον διεθνώς αναγνωρισμένο καλλιτέχνη και καθηγητή στο School of Visual Arts της Νέας Υόρκης, Cris Giannakos.

### Ποιοι είμαστε

- **Αριστοτέλης Νανιόπουλος**, Καθηγητής, υπεύθυνος ΕΟΣΜ  
Τοπογρ. Μηχ., Αρχιτ. Μηχ., Επιχειρ. Ερευνητής (MSc.), Δρ. Συγκοινωνιολόγος
- **Δημήτρης Ναλμπάντης**, Πολ. Μηχ., Δρ. Συγκοινωνιολόγος
- **Γιώργος Παλάντζας**, Πολ. Μηχ. MSc. (Περιβάλλον), Δρ. Μηχ. Περιβάλλοντος
- **Παναγιώτης Τσαλής**, Πολ. Μηχ., Δρ. Προσβασιμότητας
- **Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου**, Πολ. Μηχ., Συγκοινωνιολόγος (Msc., Msc., MPhil.), Υποψ. διδάκτ.
- **Βαγγέλης Γενίτσαρης**, Πολ. Μηχ., Συγκοινωνιολόγος Msc., Υποψ. διδάκτ.
- **Παυλίνα Λαζαρίδου**, Οικονομολόγος, Διαχειρίστρια Έργων
- **Ιωάννα Κανταΐδου**, Οικονομοδιοικητικός, Γραμματεία - Διαχείριση Έργων

*Εξωτερικοί συνεργάτες*: Κάλυψη περισσότερων από 20 διαφορετικών γνωστικών αντικειμένων

### Στοιχεία επικοινωνίας

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πολυτεχνική Σχολή

Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφορών

Θεσσαλονίκη, Τ.Κ. 54124

Τηλ: 2310 995765, Fax: 2310 995789, email: naniopou@civil.auth.gr

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΕΥΧΟΥΣ

**Α' ΜΕΡΟΣ: ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ** στο πλαίσιο του έργου FLIPPER με θέμα: «Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς», **σελ. 6**

|   |    |
|---|----|
| 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 8  |
| 2. Α' ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ .....   | 9  |
| 2.1 Γενική επισκόπηση του έργου FLIPPER - Οι ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (FTS). Έννοιες, εφαρμογές, διεθνής εμπειρία .....                | 10 |
| 2.2 Το θεσμικό πλαίσιο για τις Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (ΕΥΜ-FTS) στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρακτικές και προβληματισμοί. .... | 26 |
| 2.3 Η υφιστάμενη κατάσταση για τις ευέλικτες μεταφορές (FTS) και το υπό διαμόρφωση νέο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα.....                     | 45 |
| 2.4 Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS). Θεσμικό πλαίσιο και προοπτικές ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο.....  | 60 |
| 3. Β' ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ.....  | 68 |



**Β' ΜΕΡΟΣ: ΕΚΘΕΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ «Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς στην Ελλάδα. Δυνατότητες που προσφέρονται από το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και αναγκαίες προβλέψεις στο υπό διαμόρφωση.», σελ.77**

|   |    |
|---|----|
| I. Σύντομη περιγραφή της έννοιας των Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς (ΕΥΜ) και αναφορά στην υφιστάμενες μορφές ΕΥΜ που συναντώνται στην Ελλάδα..... | 79 |
| II. Παρουσίαση των κύριων στοιχείων του θεσμικού πλαισίου για τις ΕΥΜ στις χώρες: Ιταλία, Αυστρία, Γερμανία.....                                  | 81 |
| III. Παρουσίαση των βασικών νομοθετημάτων που ρυθμίζουν τις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα.....   | 83 |
| i) ΚΤΕΛ.....  | 83 |
| ii) Ο.Α.Σ.Θ – Σ.Α.Σ.Θ.....  | 86 |
| iii) Ο.Α.Σ.Α.....   | 87 |
| iv) ΤΑΞΙ.....   | 88 |
| IV. Προοπτικές παροχής Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς στην Ελλάδα. Σενάρια θεσμικών παρεμβάσεων. ....  | 91 |
| α) Επιβολή υποχρέωσης για παροχή ΕΥΜ από τους ήδη υφιστάμενους παρόχους επιβατικών μεταφορών;.....  | 92 |
| β) Εκτέλεση ΕΥΜ από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης; .....   | 92 |
| γ) Δημιουργία νομοθετικού πλαισίου με δυναμική παροχή ΕΥΜ; .....  | 94 |
| δ) Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς και Οδηγία 2010/40/EC.....   | 95 |
| ε) Πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Νομοθέτη για παροχή ΕΥΜ; .....  | 96 |
| V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....  | 98 |

## **Α' ΜΕΡΟΣ**

### Πρακτικά συνάντησης εργασίας

### **«Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς»**

*Επιμέλεια:*

Ευάγγελος Γενίτσαρης, *Συγκοινωνιολόγος*  
Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου, *Συγκοινωνιολόγος*

Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης  
ΕΟΣΜ/ΑΠΘ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Α΄ ΜΕΡΟΥΣ – ΠΡΑΚΤΙΚΑ

|   |    |
|---|----|
| 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....   | 8  |
| 2. Α΄ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ.....  | 9  |
| 2.1 Γενική επισκόπηση του έργου FLIPPER - Οι ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (FTS).<br>Έννοιες, εφαρμογές, διεθνής εμπειρία .....               | 10 |
| 2.2 Το θεσμικό πλαίσιο για τις Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (EYM-FTS) στις χώρες της<br>Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρακτικές και προβληματισμοί..... | 26 |
| 2.3 Η υφιστάμενη κατάσταση για τις ευέλικτες μεταφορές (FTS) και το υπό διαμόρφωση νέο<br>θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα .....                   | 45 |
| 2.4 Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS). Θεσμικό πλαίσιο και προοπτικές ανάπτυξης σε<br>εθνικό επίπεδο .....                                      | 60 |
| 3. Β΄ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ .....   | 68 |

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Εντός της Ευρώπης η πρόκληση για την προσφορά ενός οικονομικά αποτελεσματικού και ολοκληρωμένου δημόσιου συστήματος μεταφοράς, θεωρείται ουσιαστική προϋπόθεση για να μειωθεί η ρύπανση και η συμφόρηση, να εξασφαλιστεί η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και επίσης η παροχή στον πληθυσμό ενός ανεκτού επιπέδου εξυπηρέτησης. Οι παραδοσιακές μεταφορικές υπηρεσίες σε σταθερές διαδρομές είναι ιδανικές για περιοχές με μεγάλη πυκνότητα και ζήτηση. Η αλλαγή όμως των μοντέλων οίκησης, της φύσης των μοντέλων εργασίας, της εξυπηρέτησης αναγκών ειδικών ομάδων του πληθυσμού στη σημερινή κοινωνία δημιούργησαν διαφορετικές ανάγκες μεταφορικής εξυπηρέτησης για την ικανοποίηση των οποίων, τα συμβατικά συστήματα δεν είναι ούτε κατάλληλα ούτε οικονομικά αποτελεσματικά. Τα τελευταία χρόνια οι Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (FTS), αποδείχθηκαν μια κατάλληλη λύση στην παροχή δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών σε πολλές περιπτώσεις. Με την παροχή ποικίλων μορφών ενδιάμεσων υπηρεσιών, οι FTS είναι συμπληρωματικές στα συμβατικά μέσα μεταφοράς επιβατών και συνήθως εξυπηρετούν μη προγραμματισμένες ανάγκες μετακίνησης, είτε σε χρονικές περιόδους χαμηλής ζήτησης, είτε σε περιοχές χαμηλής ζήτησης. Δεδομένης της ευελιξίας τους, τα FTS βρίσκουν ιδιαίτερη εφαρμογή στην εξυπηρέτηση συγκεκριμένων κατηγοριών επιβατών-πελατών καθώς επίσης και διαφορετικών πληθυσμιακών ομάδων (π.χ. Α.με.Α., ηλικιωμένοι, φοιτητές, τουρίστες, κλπ.).

Το έργο FLIPPER χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα INTERREG IVC, ξεκίνησε το 2008 και ολοκληρώνεται το Νοέμβριο του 2011. Βασικό αντικείμενο ήταν η έρευνα, η ανταλλαγή εμπειριών, η μεταφορά καλών πρακτικών και η επωφελής για όλους συνεργασία αναφορικά με την εφαρμογή των FTS σε πόλεις και περιφερειακές περιοχές. Επιπροσθέτως, στόχος του FLIPPER ήταν η αξιολόγηση της βιωσιμότητας των εφαρμογών και η αποτίμηση των πραγματικών επιπτώσεών τους και η συλλογή καλών πρακτικών που εντοπίζονται σε διάφορες περιπτώσεις εφαρμογής. Τη σύμπραξη του FLIPPER αποτελούσαν 11 εταίροι (Τοπικές Αρχές, Εταιρίες Μεταφορικών Υπηρεσιών και Πανεπιστήμια) από 9 χώρες της ΕΕ. Μεταξύ των εταίρων, η Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, συμμετείχε εκπονώντας δυο μελέτες σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των ευέλικτων μεταφορών στο Λαγκαδά και στην Καστοριά, και υλοποιώντας στη δεύτερη περίπτωση μια πιλοτική εφαρμογή.

Δεδομένου ότι τα σχήματα παροχής ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς είναι σχετικά νέα, δεν έχει διαμορφωθεί ειδικό θεσμικό πλαίσιο στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης. Η απουσία δημιουργεί ασάφειες ως προς τις χρήσεις τους, ενώ η ύπαρξη του θα μπορούσε να αποτελέσει μοχλό για την ανάπτυξή τους. Η πρόσφατη συζήτηση για την αναδιοργάνωση του κλάδου των ταξί και η επικείμενη για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορικές υπηρεσίες, αποτελούν μια καλή ευκαιρία ανάπτυξης του σχετικού προβληματισμού σε ότι αφορά την ενσωμάτωση των FTS στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο. Η συνάντηση εργασίας του FLIPPER στην Αθήνα είχε ακριβώς αυτό το σκοπό.

## **2. Α' ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ**

Μετά τις εγγραφές και τη γενική επισκόπηση του έργου FLIPPER από τον καθηγητή κ. Νανιόπουλο, υπεύθυνο της Ερευνητικής Ομάδας Συστημάτων Μεταφορών του Α.Π.Θ. πραγματοποιήθηκε από τον ίδιο παρουσίαση με τίτλο «Οι ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (FTS). Έννοιες, εφαρμογές, διεθνής εμπειρία».

Επόμενη παρουσίαση ήταν της κας Βασιλικής Κολοβού, προϊσταμένης του Τμήματος Διεθνών σχέσεων Μεταφορών του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., με θέμα «Το θεσμικό πλαίσιο της κοινοτικής Οδηγίας 2010/40: Περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς – Προοπτικές των ITS σε Εθνικό Επίπεδο».

Στη συνέχεια ακολούθησε η παρουσίαση της συγκοινωνιολόγου κας Ιφιγένειας Μπαλαμπέκου, μέλους της Ερευνητικής Ομάδας Συστημάτων Μεταφορών, με θέμα «Το θεσμικό πλαίσιο για τις ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (FTS) στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρακτικές και προβληματισμοί».

Τέλος, η πρώτη ενότητα ολοκληρώθηκε με την παρουσίαση του συγκοινωνιολόγου κ. Ευάγγελου Γενίτσαρη, μέλους της Ερευνητικής Ομάδας Συστημάτων Μεταφορών, με τίτλο «Η υφιστάμενη κατάσταση για τις ευέλικτες μεταφορές (FTS) και το υπό διαμόρφωση νέο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα».

## **2.1 Γενική επισκόπηση του έργου FLIPPER - Οι ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (FTS). Έννοιες, εφαρμογές, διεθνής εμπειρία**

*Αριστοτέλης Νανιόπουλος*  
*Καθηγητής Α.Π.Θ.*

**Συνάντηση Εργασίας**  
**στο πλαίσιο του έργου FLIPPER**  
**Αθήνα**  
**28<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2011**

Θέμα Συνάντησης Εργασίας:  
«Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών  
Μεταφοράς»

Τίτλος παρουσίασης:  
**Γενική επισκόπηση του έργου FLIPPER.**

*Αριστοτέλης Νανιόπουλος*  
Καθηγητής Α.Π.Θ.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



**Το έργο 'FLIPPER'**

**Βασικοί στόχοι:**

- Έρευνα, ανταλλαγή εμπειριών, μεταφορά νέων πρακτικών, επωφελής συνεργασία όσον αφορά τις ΕΥΜ για την κινητικότητα σε αστικές, αγροτικές περιοχές και μικρές πόλεις
- Εκμετάλλευση των αποτελεσμάτων, των εμπειριών και των καλών πρακτικών

**Ειδικόι στόχοι:**

- Δημιουργία ενός δικτύου μεταφοράς γνώσης μεταξύ της ΕΕ και Αρχών στον τομέα των ΕΥΜ
- Κατανόηση της οπτικής των επιβατών και πληροφόρηση σχετικά με τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις των ΕΥΜ στις εξυπηρετούμενες περιοχές
- Απόκτηση γνώσης, μέσω αναλυτικών μελετών, των τοπικών αναγκών, προκειμένου να προσδιοριστούν τα κατάλληλα εργαλεία ICT και οι καταλληλές λύσεις για τη βέλτιστη ανάπτυξη και λειτουργία τους
- Διατύπωση κατευθυντήριων γραμμών για μια αποτελεσματική ευρωπαϊκή πολιτική στις υπηρεσίες μαζικών μεταφορών, σε αστικές και αγροτικές περιοχές
- Προώθηση σε τοπικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, της έννοιας και των αποτελεσμάτων των ΕΥΜ ως αναπόσπαστου κομματιού ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας

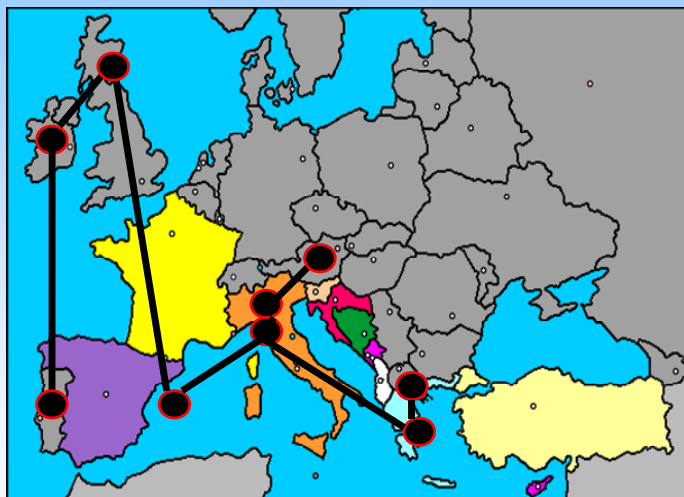


Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Οι εταίροι του 'FLIPPER'

7 χώρες της ΕΕ  
9 πόλεις της ΕΕ  
11 εταίροι:  
Studio Reti e Mobilità (SRM, IT) LEADER  
ATL (IT)  
ATAF (IT)  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ, GR)  
Πανεπιστήμιο της Βιέννης (BOKU, AT)  
Δήμος Purbach (AT)  
Πανεπιστήμιο Aberdeen (UK)  
ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ, Δήμου Βόλου (GR)  
Δήμος Formentera (ES)  
Δήμος Almada (PT)  
Ring a Link, μη κερδοσκοπικός οργανισμός (RAL, IE)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Συνάντηση Εργασίας στο πλαίσιο του έργου FLIPPER Αθήνα 28<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2011

Θέμα Συνάντησης Εργασίας:  
«Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών  
Μεταφοράς»

Τίτλος παρουσίασης:  
**Οι Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (ΕΥΜ). Έννοιες,  
εφαρμογές, διεθνής εμπειρία.**

*Αριστοτέλης Νανιόπουλος*  
Καθηγητής Α.Π.Θ.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Περιεχόμενα παρουσίασης

- Το ευρωπαϊκό και το ελληνικό πλαίσιο
- ΕΥΜ, βασικές έννοιες
- Κύρια διδάγματα από τη διεθνή εμπειρία

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural EuroPEan REas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Το ευρωπαϊκό και το ελληνικό πλαίσιο

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural EuroPEan REas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ευρωπαϊκό πλαίσιο

- Η αλλαγή του τρόπου ζωής,
  - η ευελιξία του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε συνδυασμό με την προσφορά υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών που δεν βρίσκονται πάντοτε στο επιθυμητό επίπεδο
- Σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στις πόλεις τα τελευταία 40 έτη.
- Δημογραφικές αλλαγές: αύξηση ηλικιωμένων
  - Αυξανόμενη ζήτηση για μετακινήσεις από άτομα με μειωμένη κινητικότητα

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural Europe in aReas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Το ελληνικό πλαίσιο

- Περιφερειακές ανισότητες
- Ανεργία
- Γήρανση του πληθυσμού
- Υπογεννητικότητα
- Αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων
- Ανεπαρκής συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των αγροτικών και απομακρυσμένων περιοχών

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural Europe in aReas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες στην Ελληνική Επαρχία

- Έλλειμμα ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ οικισμών και έδρας Καποδιστριακών Δήμων: προβλήματα εξυπηρέτησης κατοίκων, συγκοινωνία μόνο για μεταφορά μαθητών κ.α.
- Γερασμένος στόλος λεωφορείων
- Ανεπαρκής ενίσχυση των συγκοινωνιών 924 Δήμων (εκτός περιοχών ευθύνης ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ)
- Άνιση κρατική χρηματοδότηση:  
γενναία χρηματοδότηση για συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης  
ενώ....  
μηδαμινή για την υπόλοιπη χώρα (κυρίως μεταφορά μαθητών & ΑμεΑ)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες στην Ελληνική Επαρχία

Πώς μπορεί να παρασχεθεί ένα **υψηλό** και αξιόπιστο επίπεδο μεταφορικών υπηρεσιών, παράλληλα με **χαμηλό** κόστος, **στην εποχή της οικονομικής κρίσης** που ήδη βιώνουμε και που συνεχώς επιδεινώνεται;

Θα μπορούσαν οι ΕΥΜ να αποτελέσουν μέρος της λύσης;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## ΕΥΜ, βασικές έννοιες



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Η κεντρική ιδέα των Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς

- Οι ΕΥΜ προσφέρουν υπηρεσίες **συμπληρωματικές** στις συμβατικές επιβατικές μεταφορικές υπηρεσίες.
- Βρίσκονται ανάμεσα στις περισσότερο ευέλικτες αλλά και ακριβότερες υπηρεσίες των **ταξί** και στις λιγότερο ευέλικτες συμβατικές υπηρεσίες των **λεωφορείων**.

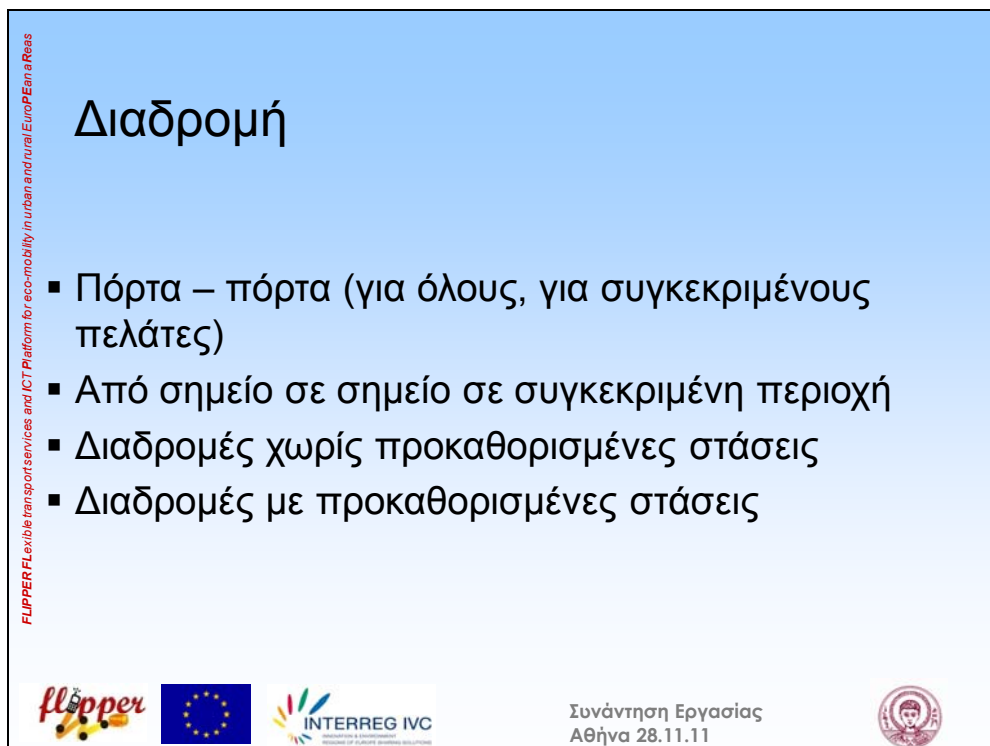
Ευέλικτες  
Μεταφορικές  
Υπηρεσίες  
(Flexible Transport  
Services, FTS)

Συστήματα  
Μεταφορών με  
ανταπόκριση στη  
ζήτηση  
(Demand  
Responsive  
Transport, DRT)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11





## Κράτηση, δρομολόγιο

### • 5 βήματα:

1. Κλήση/παραγγελία.
2. Πρωταρχική ειδοποίηση για το δρομολόγιο.
3. Ακριβής ειδοποίηση για το δρομολόγιο.
4. Επιβεβαίωση κράτησης.
5. Αναχώρηση δρομολογίου.

- Κράτηση θέσης για την επόμενη μέρα
- Κράτηση θέσης για την ίδια μέρα

FLAPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural EuroPEanaReas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



### Διαδικασία Λειτουργίας του Ευέλικτου Συστήματος Μεταφορών με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών

Ροή Εργασιών του Κέντρου Δρομολόγησης

1. Αίτημα για μετακίνηση

2. Πρόσβαση στην Υπηρεσία

3. Προτάσεις εναλλακτικών δρομολογίων

4. Επιβεβαίωση ή απόρριψη

5. Υποστήριξη από τον οδηγό

6. Επικαιροποίηση του δρομολογίου

7. Προγραμματισμός και Διαχείριση Δρομολογίων

8. Δίκτυο Τηλεπικοινωνιών

FLAPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural EuroPEanaReas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Οχήματα

- **Συμβατικά λεωφορεία:** φορείς Δημοσίων Συγκοινωνιών, ταξιδιωτικά γραφεία
- **Μικρά λεωφορεία:** φορείς Δημοσίων Συγκοινωνιών, φορείς εκμετάλλευσης ταξί, ταξιδιωτικά γραφεία, άλλοι φορείς
- **Αυτοκίνητα ή πολυμορφικά οχήματα:** ταξί, ενοικιαζόμενο όχημα, Ι.Χ.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Πάροχοι μεταφορικών υπηρεσιών

- Ένας πάροχος για συγκεκριμένη περίπτωση**
  - φορέας κερδοσκοπικός/μη κερδοσκοπικός/Δήμος (π.χ. Ring A Link (IR), Purbach (A), DOYK (GR))
- Συνεργατικό πλαίσιο**
  - ένας αριθμός μεταφορέων ή/και φορέων, όπως Δήμος, συνεργάζονται χρησιμοποιώντας από κοινού πόρους όπως τηλεφωνικό κέντρο, προσωπικό, συστήματα (π.χ. ATAF Florence)
- Προκηρυσσόμενη (και επιχορηγούμενη) υπηρεσία**
  - λειτουργεί με την επιχορήγηση κάποιας Αρχής. Πάροχος μπορεί να είναι τα ταξί, εθελοντικός οργανισμός ή λεωφορειούχοι (π.χ. περιοχή της Bologna)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Τιμολογιακή πολιτική

1. Κόμιστρο πλήρως ενσωματωμένο στο συνολικό σύστημα κομίστρων της περιοχής
2. Πρόσθετη χρέωση στην υφιστάμενη
3. 'Κομμένο και ραμμένο' στη συγκεκριμένη περίπτωση

Το ύψος του κομίστρου εξαρτάται κατά περίπτωση από το κόστος της υπηρεσίας και το αν υπάρχει ή όχι επιχορήγηση.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Σχεδιασμός του συστήματος και της υπηρεσίας

- **Δεν υπάρχει κάποιο μοναδικό επιχειρησιακό μοντέλο ΕΥΜ** το οποίο να καλύπτει όλες τις περιπτώσεις εφαρμογής
- **Η διεξαγωγή μελετών σκοπιμότητας** όπου να εξετάζεται ο ρόλος και η θέση όλων των εμπλεκόμενων κρίνεται απαραίτητη για τη διατύπωση του καταλληλότερου προς υιοθέτηση και εφαρμογή μοντέλου (ταξί, λεωφορεία, εθελοντικές οργανώσεις, Τοπική Αυτοδιοίκηση)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Υψηλή έναντι χαμηλής τεχνολογίας στις ΕΥΜ

- Μια ΕΥΜ είναι πετυχημένη όταν **ικανοποιεί αποτελεσματικά τις ανάγκες** των ανθρώπων **κατά τον πιο οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο**
- **Η τεχνολογία δεν αποτελεί τον πιο δραστικό παράγοντα στην επιτυχία.** Φάνηκε στην Almada και στο Purbach όπου αυτό που απαιτείται απλά, είναι η απευθείας τηλεφωνική πρόσβαση στον οδηγό ή στο τηλεφωνικό κέντρο και όχι σημαντικές επενδύσεις σε δαπανηρή τεχνολογία ITS, ή σε αντίστοιχα προγράμματα σχεδιασμού δρομολογίων
- Εντούτοις ανάλογα με το μέγεθος των ΕΥΜ και τους κανόνες που διέπουν τη διεξαγωγή τους μπορεί να είναι αναγκαία η επένδυση σε: **GPS, σύστημα κρατήσεων σε πραγματικό χρόνο, σύστημα προγραμματισμού δρομολογίων** (RAL, ATAF, ATL)
- **Η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας** πρέπει να καθοδηγεί τους χρήστες στην επιλογή του πλέον κατάλληλου επιχειρησιακού μοντέλου κατά περίπτωση

## Πλεονεκτήματα των ΕΥΜ

1. Περιορισμός των μετακινήσεων με Ι.Χ. οχήματα με συνεπακόλουθα οφέλη:
  - ✓ βελτίωση της απόδοσης της υπηρεσίας,
  - ✓ μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και καυσίμων,
  - ✓ μείωση των καυσαερίων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
2. Αύξηση της συνολικής προσβασιμότητας των πόλεων και των αγροτικών περιοχών.
3. Βελτίωση της κοινωνικής συνοχής των μειονεκτικών περιοχών μέσω της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, που τροφοδοτούν τα συμβατικά συστήματα δημόσιων μεταφορών.

## Πλεονεκτήματα των ΕΥΜ

4. Άρση της περιθωριοποίησης και του συγκοινωνιακού αποκλεισμού ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων (γυναίκες, παιδιά – μαθητές, άτομα με αναπηρία), που δεν έχουν τη δυνατότητα χρήσης Ι.Χ. οχήματος ή δεν εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από τις υφιστάμενες Δ.Σ..
5. Δυνατότητα εξορθολογισμού του κόστους παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών, υπό προϋποθέσεις.
6. Μεταφορά τεχνογνωσίας στο φορέα παροχής των υπηρεσιών που αφορά στην απόκτηση σύγχρονου εξοπλισμού και τη χρήση νέων μεθόδων διαχείρισης του μεταφορικού έργου.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Κύρια διδάγματα από τη διεθνή εμπειρία



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ο ρόλος των ευέλικτων μεταφορικών υπηρεσιών στο ευρύτερο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών

- Ευρύ πεδίο εφαρμογών:
  - ευέλικτα δρομολόγια για τα λεωφορεία
  - συστήματα μεταφοράς ανταποκρινόμενα στη ζήτηση
  - υπηρεσία από κοινού χρήση ταξί
  - υπηρεσία από κοινού χρήση Ι.Χ.
  - ειδικές υπηρεσίες για άτομα με κινητικά προβλήματα και ηλικιωμένους
  - ειδικές υπηρεσίες για συγκεκριμένες ομάδες (π.χ. εργαζομένους)
  - συνδυάζει τις υπηρεσίες μεταξύ των συμβατικών μέσων καθορισμένων διαδρομών και των υπηρεσιών του ταξί ή της χρήσης Ι.Χ.
  - διαφορετική εφαρμογή σε αστικές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural EuroPEan aReas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ο ρόλος των ευέλικτων μεταφορικών υπηρεσιών στο ευρύτερο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών

- Οι ΕΥΜ αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι των δημοσίων συγκοινωνιών και υπάρχει πληθώρα διαφορετικών αγορών για την εφαρμογή τους
- Ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός κρίνεται απαραίτητος
- Πρέπει να υπάρχει μια δομημένη προσέγγιση τόσο στο σχεδιασμό όσο και στην αξιολόγηση των νέων υπηρεσιών
- Πρέπει να υπάρχει συνεχής εγρήγορση για τον εντοπισμό καλών πρακτικών ώστε μετά τις κατάλληλες προσαρμογές στις τοπικές συνθήκες να υιοθετούνται και να εφαρμόζονται

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural EuroPEan aReas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ο ρόλος των ευέλικτων μεταφορικών υπηρεσιών στο ευρύτερο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών

- Οι θεμελιώδεις έννοιες των Δημοσίων Μεταφορών πρέπει να διευρυνθούν
- Στο «κορμό» της μεταφορικής εξυπηρέτησης απαιτούνται προσιτές και αποτελεσματικές λύσεις. Το Bus Rapid Transit (BRT) παρέχει τα τελευταία χρόνια ένα φάσμα σημαντικών και βιώσιμων λύσεων
- Στα «άκρα» απαιτούνται ευέλικτες και προσαρμοστικές λύσεις οι οποίες προσφέρονται σε αντίστοιχες πρόσφορες συνθήκες
  - οι ευέλικτες μεταφορές/ΕΥΜ μπορούν να παίξουν αυτό το ρόλο
  - οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να αναλάβουν πρωτοβουλίες και να καθορίσουν τα πλαίσια ανάπτυξης και λειτουργίας των ΕΥΜ

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Κύρια συμπεράσματα

- Οι ΕΥΜ αποτελούν μια ενδιαφέρουσα λύση για πολλές περιπτώσεις εφαρμογής
- Είναι αναγκαίο να εξετάζεται προσεκτικά η σκοπιμότητα εφαρμογής, ο κατάλληλος τύπος της υπηρεσίας και η οργάνωσή της
- Η τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί επίσης εξαρτάται από την περίπτωση της εφαρμογής
- Απαιτούνται κατάλληλες θεσμικές, οργανωτικές και χρηματοδοτικές παρεμβάσεις ώστε να διευκολυνθεί η εφαρμογή των ΕΥΜ

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Πηγές για περαιτέρω πληροφόρηση για τις ΕΥΜ.....

- Ιστοσελίδα FLIPPER: [www.interreg4cflipper.eu](http://www.interreg4cflipper.eu)
- Ψηφιακή Βιβλιοθήκη του FLIPPER (μέσω της ιστοσελίδας του έργου)



DRT Good Practice Guide (2006) Διατίθεται: <http://www.ceg.ncl.ac.uk/info/pdf/goodpracticegui.de.pdf>



Δημοσίευση Οκτώβριος 2010. Διατίθεται: [http://old.enea.it/com/ingl/New\\_ingl/publications/V2010-Infomobility.html](http://old.enea.it/com/ingl/New_ingl/publications/V2010-Infomobility.html)



Δημοσίευση Μάρτιος 2004. Διατίθεται: [http://old.enea.it/com/ingl/New\\_ingl/publications/mand\\_transport.html](http://old.enea.it/com/ingl/New_ingl/publications/mand_transport.html)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ευχαριστώ ...



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## **2.2 Το θεσμικό πλαίσιο για τις Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (ΕΥΜ-FTS) στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρακτικές και προβληματισμοί.**

*Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου*  
*Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος*

## Συνάντηση Εργασίας στο πλαίσιο του έργου FLIPPER Αθήνα 28 Νοεμβρίου 2011

Θέμα Συνάντησης Εργασίας:  
«Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών  
Μεταφοράς»

Τίτλος παρουσίασης:  
**Το θεσμικό πλαίσιο για τις Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς  
(ΕΥΜ-FTS) στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.  
Πρακτικές και προβληματισμοί.**

*Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου*  
Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Περιεχόμενο παρουσίασης

1. Διερεύνηση του θεσμικού πλαισίου Ευρωπαϊκών χωρών για τις ΕΥΜ στα πλαίσια του έργου FLIPPER
2. Τι ισχύει για τις ΕΥΜ στις υπό εξέταση χώρες;
3. Με ποιό τρόπο μπορεί η νομοθεσία να επηρεάσει την ανάπτυξη των ΕΥΜ;
4. Πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη συγκεκριμένης νομοθεσίας για τις ΕΥΜ;
5. Υπάρχει ανάγκη ενιαίας ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις ΕΥΜ;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Διερεύνηση του θεσμικού πλαισίου για τις ΕΥΜ σε χώρες της Ε.Ε. στα πλαίσια του FLIPPER

✓ Διεξαγωγή έρευνας για το θεσμικό πλαίσιο των Ευρωπαϊκών χωρών για τις ΕΥΜ στα πλαίσια του FLIPPER (Παραδοτέο D10: Normative Guidelines)

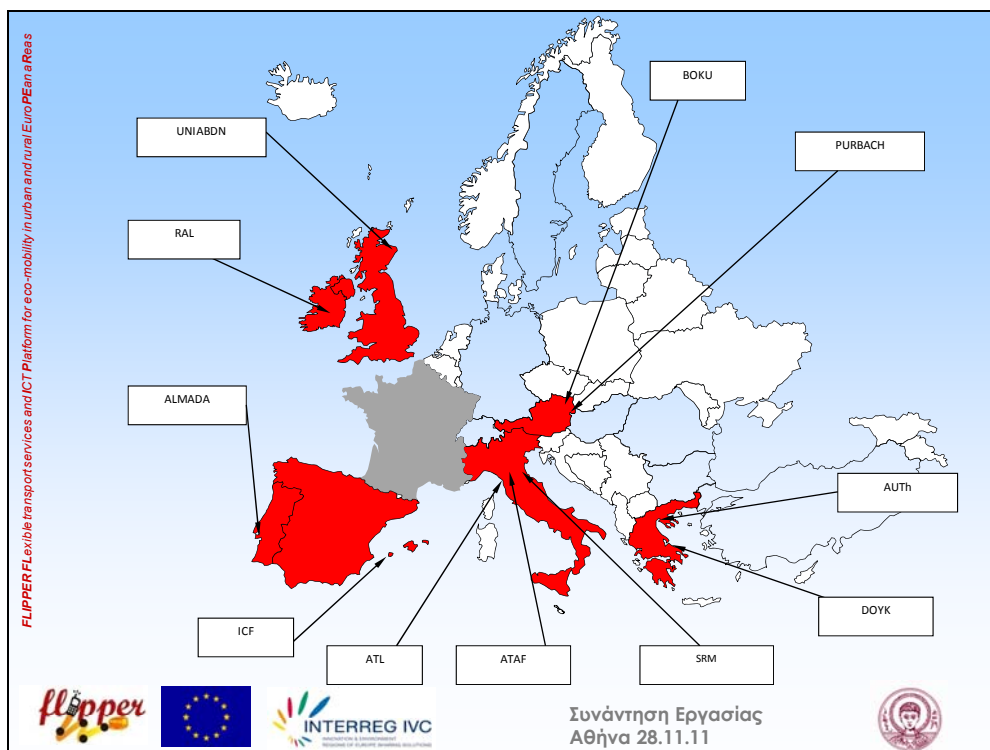
✓ **Στόχος:** η συλλογή στοιχείων για τη συγκριτική θεώρηση του θεσμικού πλαισίου υπό το οποίο λειτουργούν οι εταίροι του FLIPPER καθώς και ο εντοπισμός νομικών περιορισμών, κενών που απαιτούν διευθέτηση και δυνατοτήτων εναρμόνισης της νομοθεσίας σε επίπεδο Ε.Ε.

- Συμμετείχαν 8 χώρες:  
(Ιταλία, Ελλάδα, Αυστρία, Αγγλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιρλανδία και Γαλλία)

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



# 1.

## Υπάρχει συγκεκριμένη νομοθεσία για τις ΕΥΜ;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



**Όχι** συγκεκριμένη νομοθεσία αλλά προβλέπονται διατάξεις για ειδικές περιπτώσεις (π.χ. περιοχές ορεινές, χαμηλής πυκνότητας)



**Όχι.** Υπάρχει ενιαίος νόμος για τις δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες για όλη τη χώρα (εξαιρ. Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Κως, Ρόδος) – σχεδιάζεται νέος νόμος για τα ταξί



**Όχι** αλλά ΕΥΜ μπορούν να λειτουργούν υπό τον αυστηρό έλεγχο των ΔΣ ή των ενώσεων ταξί



**Ναι.** Η αγορά είναι απελευθερωμένη. Οι πάροχοι δηλώνουν τις υπηρεσίες τους και καθορίζουν τις τιμές των εισιτηρίων



**Όχι.**



**Όχι.** Υπάρχουν διατάγματα που επιτρέπουν κατά περίπτωση τη λειτουργία πιλοτικών εφαρμογών με ταξί



**Όχι** συγκεκριμένος νόμος αλλά υπάρχει μητρώο παρόχων που έχουν ειδικές άδειες για λειτουργία λεωφορείων τύπου minibus



**Όχι.** Υπάρχει κανονισμός του 1982 για τις Δ.Σ. χωρίς ειδική αναφορά στις ΕΥΜ



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## 2.

# Είναι η εθνική νομοθεσία εναρμονισμένη με τους τοπικούς νόμους (κανονισμούς ή πολιτικές);



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



Στις περιφέρειες υπάρχουν κανονισμοί που ορίζουν το οργανωτικό πλαίσιο των ΕΥΜ συμπληρώνοντας τα κενά της εθνικής νομοθεσίας



Δεν υπάρχουν τοπικοί νόμοι και δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για τις ΕΥΜ



Δεν υπάρχουν τοπικοί νόμοι για τις ΕΥΜ



**Ναι.**



**Ναι.**



**Όχι** δεν υπάρχουν τοπικοί νόμοι αλλά αναμένονται αλλαγές



**Όχι** δεν υπάρχουν τοπικοί νόμοι. Οι τοπικές κυβερνήσεις δεν έχουν υποχρέωση παροχής μεταφορικών υπηρεσιών



Δεν υπάρχουν τοπικοί νόμοι. Κάθε Αρχή Μεταφορών ορίζει ελεύθερα ποιες υπηρεσίες θέλει να προσφέρει, πως και σε ποιούς



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



### 3.

## Ποιος είναι υπεύθυνος για την οργάνωση και προώθηση των ΕΥΜ;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



Οι Αρχές Μεταφορών (όπου υπάρχουν) ή τα Τοπικά Συμβούλια.  
Συχνά οι πάροχοι καταθέτουν προτάσεις λειτουργίας ΕΥΜ προς έγκριση από τις αρμόδιες αρχές



Υπάρχουν ορισμένες ειδικές περιπτώσεις παροχής ΕΥΜ «πόρτα – πόρτα» μόνο για ΑμεΑ



Σε τοπικό επίπεδο οι Δήμοι (απαιτείται άδεια ταξί )  
Σε επίπεδο περιφέρειας το Συμβούλιο Μεταφορών κάθε Επαρχίας.



Επιδοτούμενες ΕΥΜ: διαγωνισμοί από τις Τοπικές Αρχές  
Μη επιδοτούμενες ΕΥΜ: δηλώνονται από τους παρόχους τους



Τοπικά Συμβούλια και Τοπικές Αρχές



Δεν υπάρχει καμιά ρητή διάταξη για τις ΕΥΜ. Οι Δήμοι έχουν κάποια δικαιώματα ενώ δίνονται κίνητρα για ανεπίσημες ΕΥΜ (πχ για νοσοκομεία)



Η νομοθεσία δεν αναφέρεται σε ΕΥΜ



Οι Αρχές Μεταφορών έχουν την ευθύνη του συνόλου των ΔΣ



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## 4.

# Η νομοθεσία θέτει κάποιο συγκεκριμένο στόχο για τις ΕΥΜ;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



Επικεντρώνονται στην εξυπηρέτηση διαφόρων περιοχών και όχι διαφόρων ομάδων χρηστών



Στόχος είναι η εξυπηρέτηση ειδικών ομάδων χρηστών (κυρίως ΑμεΑ) με συμπληρωματική λειτουργία ως προς τις υπόλοιπες Δ.Σ.



Συνήθως για τις ΕΥΜ ισχύει ότι και για τα ταξί. Απαιτείται ειδική συμφωνία για περιοχές όπου λειτουργούν άλλες μορφές Δ.Σ.



Για όλες τις υπηρεσίες που χρησιμοποιούν λεωφορεία ισχύουν οι ίδιοι νόμοι και στόχοι – διαφοροποιούνται μόνο οι νόμοι για τα ταξί



Στόχος είναι η εξυπηρέτηση ειδικών ομάδων χρηστών (ηλικιωμένοι, τουρίστες) και συγκεκριμένων χώρων (αγορές, ξενοδοχεία)



Δεν υπάρχουν καθορισμένοι στόχοι. Ισχύει η Ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την προσβασιμότητα των Δ.Σ.



Στόχος είναι η προσβασιμότητα των οχημάτων. Ορισμένες υπηρεσίες προσφέρονται από νοσοκομεία για εξυπηρέτηση των ΑμεΑ



Δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι στόχοι – μόνο γενικές κατευθύνσεις



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## 5.

# Προβλέπεται χρηματοδότηση και πως προσδιορίζεται;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



Εθνική νομοθεσία: δεν προβλέπεται χρηματοδότηση  
Τοπικά Συμβούλια: προσφέρεται χρηματοδότηση  
Νομοθεσία Περιφέρειας: ίδια χρηματοδότηση με υπόλοιπες Δ.Σ.



Ειδική Νομοθεσία για ΕΥΜ που αφορούν ΑμεΑ του ΟΑΣΘ και ΟΑΣΑ.  
ΕΥΜ Δήμων (που επίσης αφορούν ΑμεΑ) χρηματοδοτούνται από τους  
χρήστες και τους Δήμους



Χρηματοδότηση από το Δήμο αλλά και από το κράτος για τα αρχικά  
στάδια λειτουργίας της υπηρεσίας



Προβλέπεται και προσδιορίζεται ως ημερήσια ή χιλιομετρική  
αποζημίωση ή με βάση τα έσοδα



Ναι, αναλογικά με αριθμό επιβατών, διανυόμενα χλμ, και ώρες  
λειτουργίας



Οι υπεραστικές πρέπει να αυτοχρηματοδοτούνται. Οι Δημοτικές  
χρηματοδοτούνται προκειμένου να μη διακοπούν.



Ορισμένοι επιβάτες δικαιούνται δωρεάν μεταφορά με πάσο. Οι  
υπόλοιποι πληρώνουν πλήρες εισιτήριο



Ναι το κόστος καλύπτεται από την Αρχή Μεταφορών (σε ορισμένες  
περιπτώσεις προσφέρονται δωρεάν)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European areas

## 6.

# Ποιοι μπορούν να παρέχουν ΕΥΜ σύμφωνα με το νόμο;





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European areas

|   |   |
|---|---|
|  | Ιδιωτικοί και δημόσιοι πάροχοι επιβατικών μεταφορών και ταξί  |
|  | Μόνο οι υφιστάμενοι πάροχοι Δ.Σ. και οι Δημοτικές Αρχές που έχουν δικά τους λεωφορεία. Η απουσία νομικού πλαισίου δρα περιοριστικά. |
|  | Ταξί, ταξιδιωτικοί πράκτορες καθώς και μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί. Επίσης πάροχοι Δ.Σ. κατ'εξάιρεση                                |
|  | Οποιοσδήποτε θέλει (ταξί, πάροχοι Δ.Σ. κ.α.)  |
|  | Πάροχοι επιβατικών μεταφορών και ταξί   |
|  | Ιδιωτικοί πάροχοι Δ.Σ. και ταξί   |
|  | Το Υπουργείο Μεταφορών χρηματοδοτεί 38 εθελοντικούς οργανισμούς για την παροχή υπηρεσιών σε αγροτικές περιοχές.                     |
|  | Δεν καθορίζονται από τη νομοθεσία αλλά υπάρχουν διαμαρτυρίες σχετικά με την απόσπαση πελατών π.χ. από τα ταξί                       |








Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPier Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

# 7.

## Μπορούν οι ΕΥΜ να ανατίθενται ξεχωριστά από τις υπόλοιπες Δ.Σ. (σε άλλους παρόχους);

Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPier Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

|   |   |
|---|---|
|  | Μόνο κατ' εξαίρεση (π.χ. περιπτώσεις με χαμηλή επιβατική κίνηση)  |
|  | Όχι   |
|  | Ο νόμος είναι γενικά αντίθετος με την ιδέα των ΕΥΜ και απαιτείται αναθεώρησή του                                      |
|  | Ναι αλλά υπάρχουν δυσκολίες στην εφαρμογή ενιαίου εισιτηρίου και στην παροχή ολοκληρωμένης πληροφόρησης στους χρήστες |
|  | Πιθανά ναι εφόσον δεν υπάρχει αντίρρηση από τους υφιστάμενους παρόχους. Είναι πιο εύκολη η ανάθεση σε υφιστάμενους.   |
|  | Όχι   |
|  | Όχι   |
|  | Ναι αλλά ελέγχονται από την ίδια Αρχή Μεταφορών   |





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

## 8.

# Προβλέπεται από το νόμο να τίθενται συγκεκριμένοι στόχοι λειτουργίας της υπηρεσίας από τη σύμβαση;





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

|   |   |
|---|---|
|  | Γενικός στόχος είναι η αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα της υπηρεσίας. Το κόστος να μην υπερβαίνει εκείνο των συμβατικών μεταφορών        |
|  | Όχι - δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία. Υπήρχαν καθορισμένα standards για τα ταξί στη διάρκεια των Ο.Α.  |
|  | Όχι - δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία   |
|  | Ναι. Προϋποθέτει οχήματα Euro 3 ή Euro 4 καθώς και μέγιστη απόκλιση από το χρονοδιάγραμμα $\pm 2$ λεπτά                                       |
|  | Στόχος είναι η αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα αλλά και η ποιότητα των υπηρεσιών σε συμφωνία με την εθνική στρατηγική βιώσιμων μεταφορών |
|  | Όχι - δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία   |
|  | Όχι - δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία   |
|  | Η κάθε Αρχή Μεταφορών θέτει στόχους για τις υπηρεσίες που ελέγχει   |





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

## 9.

### Υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την περιοχή ή τον πληθυσμό εξυπηρέτησης, τη χωρητικότητα οχημάτων κλπ;





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

|   |  |
|---|--|
|  | Όχι  |
|  | Η περιοχή εξυπηρέτησης συμπίπτει με τα όρια του Δήμου ή τα όρια περιοχής αρμοδιότητας του παρόχου                                    |
|  | Όχι – δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία. Συνήθως το όχημα είναι μέχρι 9 θέσεων και απαιτείται συμβατική άδεια οδήγησης για χαμηλό κόστος |
|  | Όχι  |
|  | Ναι, μέγιστη χωρητικότητα 9 θέσεων για επιβάτες σε minibus, περισσότεροι για μεγαλύτερα λεωφορεία                                    |
|  | Όχι – δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία  |
|  | Όχι – δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία  |
|  | Η χωρητικότητα καθορίζεται με βάση τον τύπο του χρησιμοποιούμενου οχήματος   |





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

# 10.

## Υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας της υπηρεσίας (πόρτα-πόρτα, με προκαθορισμένες στάσεις κλπ);





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

|   |  |
|---|--|
|  | Όχι – ο τρόπος λειτουργίας διαφέρει κατά περίπτωση. Συνήθως λειτουργούν τροφοδοτικά ή εναλλακτικά προς τις συμβατικές Δ.Σ. |
|  | Οι υπάρχουσες ΕΥΜ λειτουργούν πόρτα – πόρτα  |
|  | Δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία. Υπάρχουν ΕΥΜ που λειτουργούν τροφοδοτικά, σε νυχτερινές ώρες, ώρες εκτός αιχμής.            |
|  | Όχι  |
|  | Γενικά προβλέπονται προκαθορισμένες στάσεις εκτός ειδικών περιπτώσεων υπηρεσιών που λειτουργούν πόρτα-πόρτα                |
|  | Δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία  |
|  | Δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία  |
|  | Όχι, η λειτουργία καθορίζεται από την Αρχή Μεταφορών   |





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## 11.

# Με ποιο τρόπο γίνεται η προώθηση των ΕΥΜ;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



Επαφίεται στην αρμόδια Αρχή ή στον πάροχο



Υπηρεσία ΟΑΣΘ: τα οχήματα φέρουν εικαστική παρέμβαση από γνωστό καλλιτέχνη. Επίσης κυκλοφόρησαν ενημερωτικά φυλλάδια, ενώ υπάρχουν πληροφορίες στην ιστοσελίδα του ΟΑΣΘ



Διανομή διαφημιστικού υλικού σε κατοίκους της περιοχής εξυπηρέτησης, ιστοσελίδα με πληροφορίες για τις υπάρχουσες ΕΥΜ



Επαφίεται στην αρμόδια Αρχή ή στον πάροχο



Δίνεται μεγάλη σημασία στη διαφήμιση και προώθηση



Η προώθηση γίνεται ανεπίσημα καθώς και οι υπηρεσίες λειτουργούν ανεπίσημα



Επαφίεται στον πάροχο



Δεν υπάρχει συγκεκριμένη διαδικασία προώθησης



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## 12.

# Ρυθμίζεται ο «συνεπιβατισμός» από τη νομοθεσία στο πλαίσιο των ΕΥΜ;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



Ο συνεπιβατισμός ορίζεται στο γενικότερο πλαίσιο των Δ.Σ. ως μη τακτική υπηρεσία επιβατικών μεταφορών



Δεν υπάρχει αναφορά για το συνεπιβατισμό στη σχετική νομοθεσία



Ο συνεπιβατισμός συνήθως οργανώνεται από εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων και δεν συνδέεται με τις ΕΥΜ



Όχι



Όχι, υπάρχουν όμως περιπτώσεις εφαρμογής του συνεπιβατισμού από συμβατικά ταξί



Δεν υπάρχει αναφορά για το συνεπιβατισμό στη σχετική νομοθεσία



Δεν υπάρχει αναφορά για το συνεπιβατισμό στη σχετική νομοθεσία



Δεν προβλέπεται ειδική διάταξη, ωστόσο ο νόμος είναι αρκετά ευρύς ώστε να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει και το συνεπιβατισμό



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Με ποιό τρόπο μπορεί η νομοθεσία να επηρεάσει την ανάπτυξη των ΕΥΜ;

Σε πολλές χώρες δεν αποτελεί πρόβλημα η λειτουργία ΕΥΜ ενώ σε άλλες οι απαιτήσεις για αδειοδότηση και οι νομικοί περιορισμοί αποτελούν εμπόδιο για την εφαρμογή τους.

- ✓ Νομοθεσία σχετικά με τον τύπο της προσφερόμενης ΕΥΜ:
  - οι υπηρεσίες να λειτουργούν από αδειοδοτημένους παρόχους
- ✓ Νομοθεσία σχετικά με τον πάροχο της ΕΥΜ
  - στόχος είναι η προστασία του χρήστη της υπηρεσίας και η διασφάλιση του δικαίου ανταγωνισμού (να μην γίνονται περικοπές σε θέματα αναφορικά με την ασφάλεια του επιβάτη προκειμένου να μειωθεί το κόστος της υπηρεσίας)

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Με ποιό τρόπο μπορεί η νομοθεσία να επηρεάσει την ανάπτυξη των ΕΥΜ;

- ✓ Νομοθεσία σχετικά με τις προδιαγραφές των χρησιμοποιούμενων οχημάτων
  - να χρησιμοποιούνται μόνο οχήματα που ικανοποιούν καθορισμένες απαιτήσεις, να ικανοποιούνται τα πρότυπα σχετικά με τις εκπομπές ρύπων, τα πρότυπα προσβασιμότητας και ασφάλειας
- ✓ Νομοθεσία σχετικά με τους οδηγούς
  - για προστασία των εργαζομένων και των χρηστών της υπηρεσίας από επιπτώσεις που οφείλονται σε εξαντλητικά ωράρια εργασίας

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Με ποιό τρόπο μπορεί η νομοθεσία να επηρεάσει την ανάπτυξη των ΕΥΜ;

- ✓ Περιορισμοί σε σχέση με τους μεταφερόμενους επιβάτες
  - πληρώνουν κανονικό εισιτήριο ή ανήκουν σε ειδική ομάδα χρηστών που δικαιούται δωρεάν μετακίνηση;
- ✓ Περιορισμοί σχετικά με τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών
  - ο αριθμός επηρεάζει το μέγεθος και τον τύπο του οχήματος και κατ'επέκταση μπορεί να επηρεάσει τον τύπο της απαιτούμενης άδειας για τον πάροχο αλλά και για την υπηρεσία

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη συγκεκριμένης νομοθεσίας για τις ΕΥΜ;

- ✓ Η χρηματοδότηση και η ύπαρξη συγκεκριμένου θεσμικού – κανονιστικού πλαισίου είναι κρίσιμες πτυχές για το σχεδιασμό και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των ΕΥΜ
- ✓ Χρειάζεται ένα κατάλληλο θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο για τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία των ΕΥΜ
- ✓ Ωστόσο η χρηματοδότηση από όποια πηγή και αν προέρχεται θέτει περιορισμούς στο σχεδιασμό και τον τύπο της υπηρεσίας
- ✓ Στην Αγγλία- που είναι η μόνη χώρα με συγκεκριμένη νομοθεσία για τις ΕΥΜ- ο πάροχος (οποιοσδήποτε πληροί τις ποιοτικές προδιαγραφές) οφείλει να αδειοδοτηθεί για την υπηρεσία που επιθυμεί να προσφέρει

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Υπάρχει ανάγκη ενιαίας ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις ΕΥΜ;

- ✓ Η απουσία νομικού πλαισίου σε επίπεδο χώρας αλλά και σε επίπεδο Ε.Ε. δρα περιοριστικά για την ανάπτυξη των ΕΥΜ. Η παρουσία θεσμικού πλαισίου μπορεί να ενθαρρύνει την ανάπτυξη των ΕΥΜ
- ✓ Οι ΕΥΜ και γενικά οι μεταφορικές υπηρεσίες που είναι ανταποκρινόμενες στη ζήτηση συχνά χρειάζονται διαφορετικές διαδικασίες αδειοδότησης και χρηματοδότησης σε σχέση με τις συμβατικές Δ.Σ

FLPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural Europe in a Reas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Υπάρχει ανάγκη ενιαίας ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις ΕΥΜ;

- ✓ Ίσως μια ενιαία ευρωπαϊκή νομοθεσία να μην είναι απαραίτητη δεδομένου ότι οι συνθήκες και τα κενά που οι ΕΥΜ καλούνται να καλύψουν ανά χώρα (αλλά και ανά περιοχή εντός χώρας) είναι πολύ διαφορετικά
- ✓ Η διατύπωση όμως κάποιας γενικής οδηγίας θα βοηθούσε τουλάχιστο στο να ωθήσει κάθε χώρα στον προβληματισμό για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης των ΕΥΜ
- ✓ Σε κάθε περίπτωση, για την προώθηση των ΕΥΜ -όπως και κάθε άλλης επιτυχημένης μεταφορικής υπηρεσίας (π.χ. BRT)- απαιτείται ουσιαστική στήριξη από φωτισμένους πολιτικούς

FLPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural Europe in a Reas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Προβληματισμοί....

- ✓ Πως λοιπόν μπορούν να προωθηθούν οι ΕΥΜ στις διάφορες χώρες της Ε.Ε.;
- ✓ Θα ακολουθήσει την προώθησή τους η δημιουργία νόμου ή θα προηγηθεί αυτής;
- ✓ Πως θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο τα πλεονεκτήματα των ΕΥΜ στη χώρα μας; Με ποιές θεσμικές αλλαγές;
- ✓ Αρκεί να γίνουν τροποποιήσεις στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο ή απαιτείται κάποιο εντελώς νέο;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ευχαριστώ ...

*Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου*  
[ibal17@msn.com](mailto:ibal17@msn.com)

*Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς ΑΠΘ*  
[naniopou@civil.auth.gr](mailto:naniopou@civil.auth.gr)

*Ιστοσελίδα έργου FLIPPER*  
[www.interreg4cflipper.eu](http://www.interreg4cflipper.eu)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## **2.3 Η υφιστάμενη κατάσταση για τις ευέλικτες μεταφορές (FTS) και το υπό διαμόρφωση νέο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα**

*Ευάγγελος Γενίσαρης*  
*Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος*

## Συνάντηση Εργασίας στο πλαίσιο του έργου FLIPPER Αθήνα 28<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2011

Θέμα Συνάντησης Εργασίας:  
«Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών  
Μεταφοράς»

Τίτλος παρουσίασης:  
**Η υφιστάμενη κατάσταση για τις ευέλικτες μεταφορές (FTS)  
και το υπό διαμόρφωση νέο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα.**

*Βαγγέλης Γενίτσαρης*  
πολ. μηχ., συγκοινωνιολόγος



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Περιεχόμενα

1. Προσεγγίζοντας τις μεταφορές με την έννοια της ευελιξίας...
2. Ποιες ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (EYM/DRT) προσφέρθηκαν έως σήμερα στην Ελλάδα ;
3. Τι υλοποιείται στο πλαίσιο της έρευνας για τις EYM/DRT;
4. Ποιοι περιορισμοί τίθενται για τις EYM/DRT από το βασικό θεσμικό πλαίσιο;
5. Που θέλουμε να πάμε; Ποιο είναι το όραμα για τις EYM/DRT;
6. Εναλλακτικά σενάρια για την υλοποίηση θεσμικών παρεμβάσεων



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Προσεγγίζοντας τις μεταφορές με την έννοια της ευελιξίας...

- [60s]: από τα συστήματα μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (**D**emand **R**esponsive **T**ransport systems)
  - που εισήγαγαν τα μη προκαθορισμένα δρομολόγια (timetables) και τις μη προκαθορισμένες στάσεις και διαδρομές  
= ευελιξία ως προς το χώρο και το χρόνο
- [00s]: ...στις **ε**υέλικτες **υ**πηρεσίες **μ**εταφοράς (**F**lexible **T**ransport **S**ervices)
  - δλδ υπηρεσίες που παρέχονται για μεταφορά επιβατών (και εμπορευμάτων) και είναι **ευέλικτες ως προς:**
    - (α) το δρομολόγιο και τη διαδρομή, (β) το όχημα, (γ) τον πάροχο, (δ) τον τρόπο πληρωμής, (ε) την κατηγορία των επιβατών

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural Europe and Reas

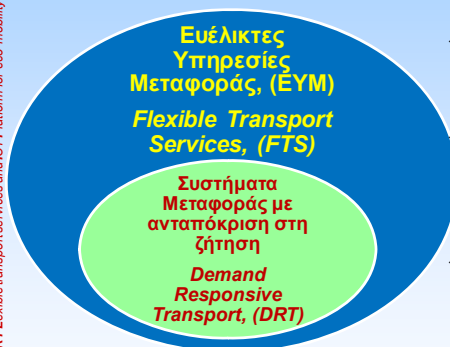


Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Προσεγγίζοντας τις μεταφορές με την έννοια της ευελιξίας...

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural Europe and Reas



### ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΣΚΕΨΗΣ

- ✓ Οι ΕΥΜ περιλαμβάνουν όχι μόνο DRT αλλά και **σχήματα, όπως car pooling, collective taxi, community transport.**
- ✓ Η ευελιξία τίθεται ως νέος τρόπος σκέψης, μια διαφορετική λογική προσέγγισης για το σχεδιασμό μεταφορών
- ✓ Ο σχεδιασμός των υπηρεσιών μεταφοράς απελευθερώνεται από συμβατικούς περιορισμούς, γίνεται πιο ευέλικτος
- ✓ Απαιτήση για καλύτερη προσαρμογή στις σύγχρονες ανάγκες για κινητικότητα



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ποιες ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (ΕΥΜ/DRT) προσφέρθηκαν έως σήμερα στην Ελλάδα ;

- **Ανυπαρξία θεσμικού πλαισίου** όπως και στις περισσότερες χώρες
- **Περιορισμένη ανάπτυξη** εστιάζοντας κυρίως σε εξυπηρέτηση ΑμεΑ, π.χ. 2 υπηρεσίες στη Θεσσαλονίκη, μία στο Βόλο.
- **Περαιτέρω προώθηση** των ΕΥΜ για εξυπηρέτηση και του γενικού πληθυσμού μέσα από ολοκληρωμένα ευρωπαϊκά έργα, π.χ.:
  1. **TWIST**: νέες στάσεις εξυπηρετούμενες βάσει ζήτησης σε ορεινή περιοχή (ΚΤΕΛ Ιωαννίνων, 2007)
  2. **ARTS**: «ειδική» υπηρεσία συνδυασμένης μετακίνησης μαθητών και γενικού πληθυσμού (αγροτική περιοχή Κρήτης, 2002)
  3. **InMosion**: πιλοτική εφαρμογή με κατά παραγγελία ταξί ομαδικής χρήσης (Δ. Φιλίππων Καβάλας, 2008)
  4. **FLIPPER**: 2 πιλοτικές εφαρμογές, (Καστοριά: collective taxi και Βόλος: DRT bus service, 2010)

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ποιες ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (ΕΥΜ/DRT) προσφέρθηκαν έως σήμερα στην Ελλάδα ;

| Μεταφορικές Υπηρεσίες                   | Ομάδα -στόχος   | Πόλη - περιοχή (αστική/ αγροτική) Πληθυσμός | Οχ. | Τεχνικός εξοπλισμός   | Ευελιξία/ Κόστος   | Έτος έναρξης |
|---|---|---|-----|---|--|--------------|
| 1<br>Υπηρεσία ΟΑΣΘ                      | Χρήστες τροχονομίας και τυφλοί (δευτερευόντως)  | Θεσσαλονίκη (αστική) <b>1.099.598</b>       | 4   | Κέντρο ελέγχου, σύστημα ασύρματης επικοινωνίας, τηλεματικής                     | ραντεβού μέχρι 2 ώρες νωρίτερα, <b>ΔΩΡΕΑΝ</b>  | 2005         |
| 2<br>Υπηρεσία Δ. Θεσσαλονίκης "ΑΙΝΕΙΑΣ" | Χρήστες τροχονομίας και άτομα με νοητική υστέρηση   | Θεσσαλονίκη (αστική) <b>363.987</b>         | 3   | Κέντρο ελέγχου, λογισμικό διαχείρισης οχημάτων, εξοπλισμός οχημάτων (GPS, GPRS) | ραντεβού μέχρι 24 ώρες νωρίτερα, <b>ΣΥΜΒΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ</b>                                 | 1996         |
| 3<br>ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ Δ. Βόλου              | Άτομα με νοητική και κινητική αναπηρία, ηλικιωμένοι και άτομα με σοβαρά μειωμένη κινητικότητα | Βόλος (αστική) <b>141.675</b>               | 3   | -   | 1-2 μέρες νωρίτερα για ώρες αιχμής, την ίδια ώρα για άλλες ώρες <b>ΔΩΡΕΑΝ ΓΙΑ ΜΕΛΗ</b> | 1996         |



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ποιες ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (ΕΥΜ/DRT) προσφέρθηκαν έως σήμερα στην Ελλάδα ;

### 1 Υπηρεσία ΟΑΣΘ



### 2

### Υπηρεσία Δ. Θεσσαλονίκης "ΑΙΝΕΙΑΣ"



### 3 ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ Δ. Βόλου



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ποιες ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς (ΕΥΜ/DRT) προσφέρθηκαν έως σήμερα στην Ελλάδα ;

- Διάφορες «ειδικές» υπηρεσίες για ΑμεΑ π.χ. της ΕΘΕΛ (Αθήνα) και συλλόγων ΑμεΑ. ανά την Ελλάδα (π.χ. Λευκό ταξί Θεσ/νίκης)
- **Πέρα από τα DRT**, υπάρχουν και άλλα σχήματα ΕΥΜ, όπως: car sharing, community transport κλπ., που εμφανίζονται στο προσκήνιο.
  - ✓ Διάφορες ιστοσελίδες και «κοινωνικά δίκτυα» χρησιμοποιούνται για το συνεπιβατισμό (car pooling)
  - ✓ Πρόγραμμα του ΕΜΠ «Carpooling-παρέα στο αυτοκίνητο»
- Σε διάφορες κοινότητες επινοούνται πρωτότυπες λύσεις μεταφορών, με ή χωρίς τη συμμετοχή των μεταφορέων (άτυπες υπηρεσίες)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Τι υλοποιείται στο πλαίσιο της έρευνας για τις ΕΥΜ/DRT;

| Ερευνητικοί φορείς  | Ευρωπαϊκά έργα και λοιπή δραστηριότητα  |
|---|---|
| 1. Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφορών, Τμ. Πολ. Μηχ., ΑΠΘ            | SUNRISE INTERREG IIIC (2004-2007)<br>FLIPPER INTERREG IVC (2008-2011)<br>LIFE ELBA+ (2011-2013)<br>Ερευνητικές εργασίες προπτυχιακών και μεταπτυχιακών φοιτητών |
| 2. Εργαστήριο Βελτιστοποίησης Συστημάτων, Τμ. Μηχ. Μηχ., Παν. Θεσσαλίας | InMoSion FP6 (2006-2009)<br>Ερευνητικές εργασίες προπτυχιακών και μεταπτυχιακών φοιτητών  |
| 3. Ινστιτούτο Μεταφορών του ΕΚΕΤΑ                                       | InMoSion FP6 (2006-2009)<br>ARTS project FP5 (2002)   |

FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Τι υλοποιείται στο πλαίσιο της έρευνας για τις ΕΥΜ/DRT;



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

## Ποιοι περιορισμοί για τις ΕΥΜ/DRT τίθενται από το βασικό θεσμικό πλαίσιο;





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

## Ποιοι περιορισμοί για τις ΕΥΜ/DRT τίθενται από το βασικό θεσμικό πλαίσιο;



**ΕΥΕΛΙΞΙΑ ή ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ  
ως προς :  
5 άξονες**





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ποιοι περιορισμοί για τις ΕΥΜ/DRT τίθενται από το βασικό θεσμικό πλαίσιο;

Βασικοί Νόμοι για οχήματα Δ.Χ. (εξέταση βάσει 5 αξόνων):

### 1. ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

**ΝΟΜΟΣ 2963/2001:** «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειρσάιων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

### 2. ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

**ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:** «Κανόνες ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με Επιβατικά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα (Νέα ΤΑΞΙ, Ειδικής Μίσθωσης μέχρι εννέα (9) θέσεων) και Μοτοσικλέτες Δημόσιας Χρήσης (Μ.Δ.Χ.)»



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ο Νόμος για τα ΚΤΕΛ

### 1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

- «Τακτικές γραμμές»: καθορισμένη συχνότητα και διαδρομή, προκαθορισμένες στάσεις
- Με Υ.Α. καθορίζονται όροι και οι προϋποθέσεις για (α) το χαρακτηρισμό μιας περιοχής και μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, καθώς και (β) τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης, εκδοτηρίων εισιτηρίων κα.
- Ο καθορισμός των παραπάνω καθώς και των δρομολογίων γίνεται σε **επίπεδο Περιφέρειας** με τη συμβουλή των Δήμων



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ο Νόμος για τα ΚΤΕΛ

### 2. ΟΧΗΜΑ

- Απαιτείται Υ.Α. για **καθορισμό προδιαγραφών** των προς ταξινόμηση/κυκλοφορία λεωφορείων, καθώς και
- τον καθορισμό των **αποδεκτών αποκλίσεων** από τα αδειοδοτημένα σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

### 3. ΠΑΡΟΧΟΣ

- **ΚΤΕΛ:** ΚΤΕΛ Α.Ε., ΚΤΕΛ (το πολύ 12 οχήματα), δυνατότητα Κοινοπραξιών ΚΤΕΛ για συνεκμετάλλευση διανομαρχιακών υπεραστικών γραμμών, ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις
- **ΔΗΜΟΙ:** παροχή υπηρεσιών υπό προϋποθέσεις, δυνατότητα σύμβασης ΚΤΕΛ με Δήμο ή συμμετοχής Δήμου στο κεφάλαιο του ΚΤΕΛ (έως 40%)
- Αποκλειστικότητα στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου ως και το **2019**.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ο Νόμος για τα ΚΤΕΛ

### 4. ΠΛΗΡΩΜΗ

- ΟΧΙ ιδιαίτερη πρόνοια.
- Δυνατότητα άσκησης πολιτικής μειωμένων κομιστρων από ΟΤΑ, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., επιχειρήσεις ή ενώσεις προσώπων

### 5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

- ΑμεΑ: Τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των φορέων πρέπει σε **ποσοστό 10%** τουλάχιστον να φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό για πρόσβαση ατόμων με κινητικά προβλήματα
- Κατά εξαίρεση μεταφορά από τους Δήμους ειδικές ομάδων επιβατών:  
(α) **Α.Μ.Ε.Α**, (β) Ηλικιωμένοι (των **Κ.Α.Π.Η.**), (γ) **εργαζόμενοι** του Δήμου, (δ) κάτοικοι **δημοτικών διαμερισμάτων** για από και προς το κέντρο του δήμου, εφόσον δεν εξυπηρετούνται από υφιστάμενη γραμμή



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Το Σχέδιο Νόμου για νέα ταξί και ΕΙΔΜΙΣΘ

### 1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

Για τα ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ:

- ειδικής κατηγορίας οχήματα που εκτελούν διαδρομές ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση
- δικαίωμα κυκλοφορίας σε ολόκληρη τη χώρα
- απαγορεύεται η μίσθωση χωρίς καταγεγραμμένη συνεννόηση με πελάτη (απαραίτητο το αποδεικτικό στοιχείο μίσθωσης)
- απαγορεύεται η προσέγγιση πελατών εν κινήσει ή σε «πιάτσες».

### 2. ΠΑΡΟΧΟΣ

- Ε.Π.Ε. και Α.Ε.



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Το Σχέδιο Νόμου για νέα ταξί και ΕΙΔΜΙΣΘ

### 3. ΟΧΗΜΑ

- ΤΑΞΙ: μέχρι 5 θέσεις, ενώ ΕΙΔΜΙΣΘ: μέχρι 9 θέσεις
- Εφοδιασμένα με σύστημα πρόσβασης στο διαδίκτυο
- Με ΥΑ καθορίζονται τεχνικά χαρακτηριστικά αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- Ενθάρρυνση αγοράς ή χρήσης με leasing κατάλληλων οχημάτων για ΑΜΕΑ

### 4. ΠΛΗΡΩΜΗ

- ΤΑΞΙ: τιμολόγιο (ταξίμετρο και πρόσθετα) που καθορίζεται με Υ.Α.
- ΕΙΔΜΙΣΘ και Μ.Δ.Χ.: ελεύθερος διακανονισμός
- Διάφοροι εναλλακτικοί τρόποι για την ειδική μίσθωση οχήματος

### 5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

- Γενικό κοινό, ΑμεΑ και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΙΔΜΙΣΘ)



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Προβλήματα εφαρμογής και προκλήσεις που ανακύπτουν

### 1. Αν απαιτηθούν **λεωφορεία**, τότε:

- i. **ΚΤΕΛ**: Τα ΚΤΕΛ εκμεταλλεύονται «τακτικές» γραμμές. Οι ΕΥΜ/ΔΡΤ λειτουργώντας μη «τακτικές» γραμμές προσιδιάζουν στη λειτουργία των επιβατικών Δ.Χ. (ταξί). → **εκτός πλαισίου νόμου, διενέξεις με τα ταξί**
- ii. **ΔΗΜΟΙ**: Χρήση ιδιόκτητων από τους Δήμους λεωφορείων Ι.Χ. για πολύ συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού χωρίς την καταβολή κομίστρου: → **πρόβλημα οικονομικής βιωσιμότητας και αποκλεισμός του γενικού πληθυσμού**
- iii. **ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ**: Χρήση λεωφορείων ιδιοκτησίας τουριστικών γραφείων ΑΝ πρόκειται για προσχηματισμένες ομάδες επιβατών με δυνατότητα εμπορικής χρήσης: → **δεν μπορεί να ισχύσει για μια ΕΥΜ ;**



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Προβλήματα εφαρμογής και προκλήσεις που ανακύπτουν

### 2. Αν απαιτηθούν **επιβατικά**, τότε:

- i. **ΤΑΞΙ**: δυνατότητα εμπορικής εκμετάλλευσης με καταβολή κομίστρου, που καθορίζεται από τον αρμόδιο Υπουργό → **αδυναμία ευέλικτης τιμολόγησης των υπηρεσιών, αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των ταξί σε περίπτωση παραβίασης των προβλεπομένων.**

- Για τις ΚΤΕΛ Α.Ε.: «Είναι δυνατή η εκτέλεση και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου, ...εφόσον συστήνουν ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις για το έργο αυτό.»

→ Θα μπορούσε να αποτελεί «παράθυρο» για τις ΕΥΜ ;;;



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Σε ποια κατεύθυνση θα συμβάλλει ο μελλοντικός νόμος για τα ΕΙΔΜΙΣΘ;

### ΕΙΔΜΙΣΘ επιβατικά:

- i. Max. 9 θέσεις: → αδυναμία εκτέλεσης μεταφορών με μεγαλύτερες ανάγκες χωρητικότητας.
- ii. Απαίτηση αποδεικτικού μίσθωσης: → **δυσχεραίνεται η «επιτόπια» χρήση της υπηρεσίας (π.χ. σε μια στάση)**
- iii. Απαγόρευση προσέγγισης πελατών εν κινήσει ή σε «πιάτσες»: → **αδυναμία υλοποίησης απλών και χρηστικών υπηρεσιών, όπως π.χ. η περίπτωση του Purbach (Αυστρία)**
- iv. Νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε.: → **απαίτηση «ωρίμανσης» συνεργασίας, δεσμευτική για συμπράξεις**



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Που θέλουμε να πάμε; Ποιο είναι το όραμα για τις ΕΥΜ/DRT;

| ΖΗΤΗΜΑ                            | ΣΤΟΧΟΣ  |
|-----------------------------------|---|
| <b>1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Πλήρης ελευθερία ως προς το σχεδιασμό των ευέλικτων δρομολογίων και διαδρομών (κάθε περίπτωση μελέτης είναι πολύ ξεχωριστή !)</li> <li>✓ Έγκριση του σχεδιασμού από μια αρμόδια Αρχή</li> </ul>  |
| <b>2. ΟΧΗΜΑ</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Διευκόλυνση της κυκλοφορίας οχημάτων, ειδικά όσων κυκλοφορούν ήδη σε άλλες χώρες της Ε.Ε.</li> <li>✓ Χρήση όλων των τύπων οχημ. (mini-bus, medi-bus)</li> <li>✓ Χρήση ιδιόκτητων αλλά και ενοικιαζόμενων οχημ.</li> <li>✓ Ελάχιστος αριθμός προσβάσιμων οχημάτων ανά νομό</li> </ul> |
| <b>3. ΠΛΗΡΩΜΗ</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ δικαίωμα είσπραξης κομίστρου ανεξαρτήτως κατηγορίας παρόχου, π.χ. Δήμος</li> <li>✓ ηλεκτρονικές κάρτες για τροφοδοτικές γραμμές (ολοκλήρωση του συστήματος)</li> <li>✓ μέσω διαδικτύου, SMS, αλλά και συμβατικοί τρόποι για ηλικιωμένους</li> </ul>                                  |



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

## Που θέλουμε να πάμε; Ποιο είναι το όραμα για τις ΕΥΜ/DRT;

| ΖΗΤΗΜΑ                        | ΣΤΟΧΟΣ  |
|-------------------------------|---|
| <b>4. ΠΑΡΟΧΟΣ</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Όλοι οι δυνητικά ενδιαφερόμενοι:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ΚΤΕΛ και μελλοντικοί πάροχοι τακτικών δημοσίων συγκοινωνιών (με έμφαση στα μίνιμπας &gt; 9 θ.)</li> <li>✓ Εταιρίες νέων ταξί και ΕΙΔΜΙΣΘ (έμφαση σε οχημ. &lt;9 θ.)</li> <li>✓ Δήμοι, ενώσεις Δήμων, δημοτικές επιχειρήσεις</li> <li>✓ Σύλλογοι εθελοντών, ΝΠΙΔ, ΝΠΔΔ</li> </ul> </li> <li>✓ Συνδυασμός των παραπάνω (π.χ. μέσω συμπράξεων ή σύστασης εταιρίας)</li> </ul> |
| <b>5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Μικτή χρήση από γενικό πληθυσμό και συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού (π.χ. μαθητές)</li> <li>✓ Ικανοποίηση ειδικών αναγκών (ηλικιωμένων, ΑμεΑ)</li> </ul>  |





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



FLIPPER Flexible transport services and ICT Platform for eco-mobility in urban and rural European Areas

## Εναλλακτικά σενάρια για την υλοποίηση θεσμικών παρεμβάσεων

**ΣΕΝΑΡΙΟ Α:**  
**Σημειακές παρεμβάσεις**

- ✓ Επιμέρους παρεμβάσεις
- ✓ Μικρές βελτιωτικές αλλαγές
- ✓ Προσθήκες σε σχέδια νόμου υπό διαβούλευση
- ✓ Ρεαλιστικά εφικτό σενάριο, άμεσης υλοποίησης, χωρίς υψηλές απαιτήσεις
- ✓ Τακτική στενού χρονικού ορίζοντα

**ΣΕΝΑΡΙΟ Β:**  
**Θεώρηση «λευκού πίνακα»**

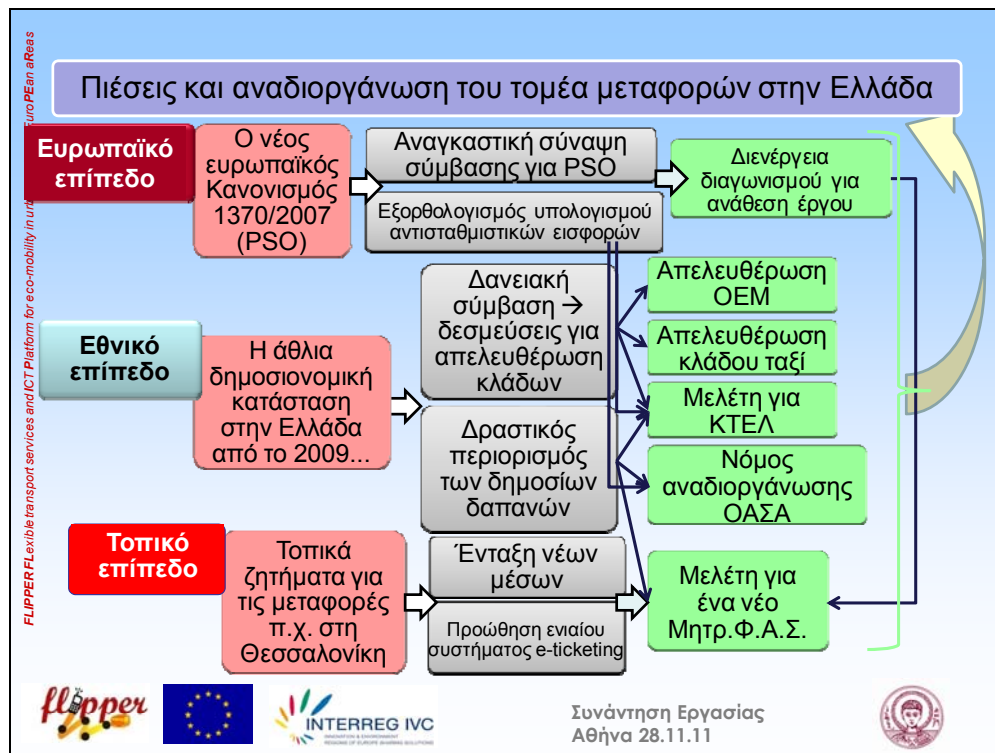
- ✓ Προσέγγιση στο πλαίσιο της **υπό εξέλιξη αναδιοργάνωσης**
- ✓ Συνολική αντιμετώπιση
- ✓ Εφαρμογή πιο ουσιαστικών λύσεων για τις σύγχρονες ανάγκες
- ✓ Πρωτοβουλία σε επίπεδο Ευρώπης
- ✓ Στρατηγική μακροχρόνιου ορίζοντα





Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11





## ΣΕΝΑΡΙΟ Β: Θεώρηση «λευκού πίνακα»

- Διασφάλιση ορισμένων ελάχιστων απαραίτητων προϋποθέσεων για την παροχή μιας ΕΥΜ
  - Τεκμηρίωση **σκοπιμότητας**, π.χ. περιοχές με μη ικανοποιητική συγκοινωνία, δημιουργία νέας ζήτησης κα.
  - **Συμπληρωματικότητα** των παραδοσιακών υπηρεσιών, π.χ. τροφοδοτικές γραμμές
  - **Οικονομική βιωσιμότητα** με εύρεση της αναγκαίας χρηματοδότησης
- Αξιολόγηση παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μεταφορικών υπηρεσιών



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## Ευχαριστώ ...

*Βαγγέλης Γενίταρης*  
[genitsaris@gmail.com](mailto:genitsaris@gmail.com)

*Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς ΑΠΘ*  
[naniopou@civil.auth.gr](mailto:naniopou@civil.auth.gr)

*Ιστοσελίδα έργου FLIPPER*  
[www.interreg4cflipper.eu](http://www.interreg4cflipper.eu)

«Φορτοταξί»: μια άτυπη,  
«πειρατική», όμως κοινωνικά καταλυτική  
«ΕΥΜ»...στην Κάλυμνο!



Συνάντηση Εργασίας  
Αθήνα 28.11.11



## **2.4 Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS). Θεσμικό πλαίσιο και προοπτικές ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο**

*Βασιλική Κολοβού*

*Προϊσταμένη Τμήματος Διεθνών Σχέσεων τομέα Μεταφορών*

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

## Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) Θεσμικό πλαίσιο και προοπτικές ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο

Βασιλική Κολοβού  
Προϊσταμένη Τμήματος Διεθνών Σχέσεων  
τομέα Μεταφορών

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

### Γενικό πλαίσιο

- αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση στο σύστημα μεταφορών
  - ❖ έως το 2020 αναμένεται αύξηση των μεταφορών φορτίου κατά 55% και των οδικών μεταφορών επιβατών κατά 36%
- αυξανόμενη κατανάλωση ενέργειας με αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον
  - ❖ οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που προέρχονται από τις μεταφορές θα αυξηθούν κατά 15% επιπλέον έως το 2020
- ↙ Βελτιστοποίηση της χρήσης υφιστάμενων υποδομών με χρήση **νέων τεχνολογιών και καινοτομιών**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

## Συστήματα Ευφυών Μεταφορών (ITS)

Προηγμένες εφαρμογές πληροφοριών και επικοινωνιών που επιτρέπουν την πληροφόρηση σε απευθείας σύνδεση και σε πραγματικό χρόνο σε όλους τους εμπλεκόμενους στην μεταφορική διαδικασία

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

## Οδηγία 2010/40/ΕΕ «περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών μεταφορών»

- Πεδίο εφαρμογής
  - οδικές μεταφορές, υποδομή, οχήματα και χρήστες
  - διαχείριση κυκλοφορίας και κινητικότητας
  - διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς
- Προβλέπει
  - ανάπτυξη προδιαγραφών από την Ευρ. Επιτροπή και τα Κ-Μ
  - έγκριση προτύπων από τους φορείς τυποποίησης
  - υποβολή Εκθέσεων από τα Κ-Μ για τις εθνικές δραστηριότητες και τα έργα των ITS
- Προθεσμία ενσωμάτωσης
  - 27 Φεβρουαρίου 2012

## Στόχοι της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ

- εξάπλωση χρήσης των Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών,
- αποτελεσματικότερη, φιλικότερη για το περιβάλλον και ασφαλέστερη κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση,
- διαλειτουργικότητα των συστημάτων,
- αδιάλειπτη πρόσβασης στα συστήματα,
- συνέχεια υπηρεσιών,
- συνεργασία εμπλεκόμενων φορέων των ITS

## Τομείς προτεραιότητας της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ

- Βέλτιστη χρήση δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις,
- Αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών,
- Εφαρμογές ITS σχετικά με την οδική ασφάλεια και την προστασία,
- Σύνδεση του οχήματος με την υποδομή

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

## Δράσεις προτεραιότητας της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ

- παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης
  - ➔ για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο,
  - ➔ για τις πολυτροπικές μετακινήσεις,
- παροχή στους χρήστες πληροφοριών για την κυκλοφορία,
- παροχή διαλειτουργικού eCall σε επίπεδο Ένωσης,
- παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης και κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και εμπορικών οχημάτων

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

## Εθνικές δραστηριότητες και έργα που υλοποιούνται στους τομείς προτεραιότητας των ITS

- Ολοκληρωμένα συστήματα ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των συμβάντων στην Αττική Οδό
  - ➔ Συλλογή στοιχείων ροής κυκλοφορίας, συμβάντων και πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο των οδηγών-χρηστών της οδού.
- “ICT PSP project HeERO” Information Communication Technology (ICT) Policy Support Programme (PSP)
  - ➔ Εναρμονισμένο Ευρωπαϊκό πιλοτικό σύστημα κλήσης (e-Call) εκτάκτου ανάγκης από το όχημα.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

- Προμήθεια, εγκατάσταση, προσωρινή λειτουργία και συντήρηση συστημάτων ηλεκτρονικών διοδίων απρόσκοπτης διέλευσης από πολλαπλές λωρίδες κυκλοφορίας (multilane freeflow) στον αυτοκινητόδρομο ΕΓΝΑΤΙΑ».
- Σύστημα τηλεματικής εντοπισμού των λεωφορείων και διαχείριση κυκλοφορίας και πληροφόρησης των επιβατών
  - Εφαρμογή συστήματος τηλεματικής ΟΑΣΘ
  - Εντοπισμός λεωφορείων και πληροφόρηση επιβατών
- Ολοκληρωμένο τηλεματικό σύστημα δυναμικής πληροφορικής κοινού και αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων Αστικών Συγκοινωνιών-ΚΤΕΛ.
  - Δημιουργία έξυπνων στάσεων, χρήσης οπτικοακουστικών σημάτων εντός του οχήματος
  - Παροχή πληροφοριών στο διαδίκτυο σε πραγματικό χρόνο
  - On line έκδοση και ακύρωση εισιτηρίων

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

## Βασικοί Τύποι Υπηρεσιών ITS

- **ATMS** – Advanced Traffic Management  
(βελτίωση κυκλοφοριακής ροής/χρήσης διαθέσιμων υποδομών)
- **APTS** – Public Transportation  
(βελτιστοποίηση Δημόσιων Συγκοινωνιών)
- **ATIS** – Traveler Information  
(αύξηση κινητικότητας/μείωση συμφόρησης και καθυστερήσεων)
- **ARTS** – Rural Transportation  
(ευέλικτες λύσεις για τα προβλήματα των αγροτικών περιοχών)
- **CVO** – Commercial Vehicle Operations  
(εμπορικά οχήματα: αύξηση ασφάλειας & αποτελεσματικότητας)
- **AHS** – Automated Highway Systems  
(μείωση των επιπτώσεων ανθρώπινου σφάλματος)

## Τα ITS μπορούν να κάνουν τις μεταφορικές υπηρεσίες :

- **Πιο άνετες** → real-time on-line πληροφόρηση επιβατών  
έξυπνα φανάρια & στάσεις, e-ticketing, ηλεκτρονικά δρόδια  
αποτελεσμ. διαχείριση κυκλοφορίας, μείωση συμφόρησης
- **Πιο ασφαλείς** → μείωση τροχαίων ατυχημάτων  
γρήγορη απόκριση σε συμβάντα
- **Πιο πράσινες** → μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης  
μείωση κατανάλωσης καυσίμων
- **Πιο οικονομικές** → μείωση χρόνου & κόστους μετακ/σης  
μείωση διοικητικού κόστους & δαπανών
- **Πιο ευέλικτες** → προάγονται οι συνδυασμένες μεταφορές  
διευκολύνεται η πρόσβαση ειδικών & απομα-  
κρυσμένων ομάδων στις συγκοιν/κές υπηρεσίες

## ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- Σημαντικά αναπτυξιακά πλεονεκτήματα με πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην οικονομία :
  - νέες θέσεις εργασίας, πράσινη ανάπτυξη
  - τεχνολογική ανάπτυξη, πληροφορική, ηλεκτρονικά μέσα
  - μπορούν να παρέχουν όφελος 32 εκ. € / έτος για το Λεκ. Αττικής
- Οφέλη για
  - την ασφάλεια και άνεση των μεταφορών
  - την ενέργεια, το περιβάλλον, την υγεία
  - την εθνική οικονομία
  - την βιώσιμη ανάπτυξη
  - την βελτίωση της ποιότητας ζωής
  - προσέλκυση επενδύσεων ιδιωτ. κεφαλαίων
- Το σημαντικότερο όφελος είναι ότι τα ITS **ΣΩΖΟΥΝ ΖΩΕΣ!**



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**

- Για κάθε **1 €** που επενδύεται σε ITS για αστική διαχείριση κ πληροφορόρηση, προκύπτει όφελος **26-41 €** από την μείωση :
  - του χρόνου & κόστους μετακίνησης
  - της κατανάλωσης ενέργειας
  - της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- Η συγκυρία **εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας** σε συνδυασμό με την δυνατότητα **ιδιαίτερης χρηματοδότησης** των τεχνολογικών εφαρμογών μέσω του ΕΣΠΑ, μπορεί να διαμορφώσει το κατάλληλο περιβάλλον για την ανάπτυξη των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στην Ελλάδα.
- Η τεχνολογική ανάπτυξη και η πλήρης ανταποδοτικότητά τους θα προσελκύσουν επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών. Το ΥΠΥΜΕΔΙ μπορεί να μετατρέψει τις προκλήσεις σε αποτελεσματικές λύσεις **με πολλαπλά και διαχρονικά οφέλη για τους πολίτες!**

### **3. Β' ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**

Το αντικείμενο της στρογγυλής τράπεζας ήταν οι «Αναγκαίες θεσμικές παρεμβάσεις για την ανάπτυξη των ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς (FTS) στην Ελλάδα». Στη στρογγυλή τράπεζα συμμετείχαν εκπρόσωποι διάφορων φορέων και οργανισμών, οι οποίοι εμπλέκονται στη μελέτη, την εποπτεία και την εκτέλεση των επιβατικών μεταφορικών υπηρεσιών:

- ✓ **Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης:**  
**Αριστοτέλης Νανιόπουλος**, καθηγητής ΑΠΘ  
**Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου**, συγκοινωνιολόγος, πολ. μηχ.  
**Ευάγγελος Γενίτσαρης**, συγκοινωνιολόγος, πολ. μηχ.  
**Ξένια Κατσουπάκη**, νομικός σύμβουλος
- ✓ **Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων (ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.):**  
**Νικόλαος Σαρρής**, σύμβουλος γραφείου Υπουργού, συγκοινωνιολόγος
  - **ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. – Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών:**  
**Αθανάσιος Κουτσονίκας**, προϊστάμενος Τμ. Αστικών Συγκοινωνιών Δ/σης Επιβ. Μεταφ.  
**Κατερίνα Σαρρή**, στέλεχος  
**Ασπασία Ιορδανίδου**, στέλεχος
  - **ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. - Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Μεταφορών:**  
**Βασιλική Κολοβού**, προϊσταμένη  
**Ροδάνθη Σφακιανάκη**, στέλεχος, πολιτικός μηχανικός  
**Θεοδώρα Ρίσκα**, στέλεχος, μέλος ομάδας ενσωμάτωσης Οδηγίας 2010/40
- ✓ **Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών:**  
**Αλεξάνδρα Καλαπούτη**, στέλεχος, συγκοινωνιολόγος
- ✓ **Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης:**  
**Παναγιώτης Παπαϊωάννου**, πρόεδρος, καθηγητής ΑΠΘ
- ✓ **Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών (αστικά ΚΤΕΛ):**  
**Μιχάλης Σακελλαρίου**, αντιπρόεδρος ΠΟΑΣ, πρόεδρος αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας
- ✓ **Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης:**  
**Γεώργιος Σπανός**, δρ. συγκοινωνιολόγος, τμηματάρχης συγκοινωνιακού σχεδιασμού
- ✓ **ΤΡΑΙΝΟΣΕ:**  
**Θεόδωρος Τόλιας**, Δ/ντής Διεύθυνσης Μεταφοράς Επιβατών
- ✓ **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων:**  
**Κωνσταντίνος Αντωνίου**, γενικός γραμματέας ΣΕΣ, επίκουρος καθηγητής ΕΜΠ
- ✓ **ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ Δήμου Βόλου:**  
**Σπύρος Ιατρόπουλος**, κοινωνιολόγος
- ✓ **Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο:**  
**Αντώνης Σταθόπουλος**, καθηγητής

**✚ Παναγιώτης Παπαϊωάννου: πρόεδρος ΣΑΣΘ, καθηγητής ΑΠΘ**

Ο κ. Παναγιώτης Παπαϊωάννου (Π.Π.) έλαβε πρώτος το λόγο. Αναφέρθηκε αρχικά στο σημαντικό ζήτημα της μεταφοράς των μαθητών και στο μεγάλο κόστος των τακτικών γραμμών για ορισμένες περιοχές και εξέφρασε τον προβληματισμό του για το εάν επιτρέπεται στο ΣΑΣΘ να αναλάβει αρμοδιότητες για ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς. Η οικονομική ύφεση όπως παρατήρησε δημιουργεί μια σχετική τάση επιστροφής στις επαρχίες, οι οποίες όμως χαρακτηρίζονται από ανεπάρκεια εξυπηρέτησης από δημόσιες συγκοινωνίες. Τόνισε ότι απασχολεί ιδιαίτερα το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης η οικονομική βιωσιμότητα και η νομική δυνατότητα για την υλοποίηση μιας ευέλικτης υπηρεσίας μεταφοράς στην περιοχή του Λαγκαδά της Θεσσαλονίκης, αξιοποιώντας όπου είναι δυνατό και τη σχετική μελέτη σκοπιμότητας που εκπονήθηκε από την ΕΟΣΜ/ ΑΠΘ στο πλαίσιο του έργου FLIPPER. Επισήμανε ότι ο νέος Δήμος Λαγκαδά εκτείνεται πλέον σε μια μεγάλη περιοχή, συνιστώντας έναν από τους πέντε τουλάχιστον μεγαλύτερους σε έκταση δήμους της χώρας. Ο κ. Π.Π. υποστήριξε ότι απαιτούνται διευρυμένες μελέτες σκοπιμότητας για τις ΕΥΜ που να εξετάζουν το θέμα της σκοπιμότητας υπό το πρίσμα της κοινωνικής συνοχής, της εξυπηρέτησης των αναγκών μετακίνησης εντός ενός δήμου με τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών αντί του ιδιωτικού αυτοκινήτου, καθώς και της συνεισφοράς των ΕΥΜ στην ανάπτυξη (δηλαδή την επίτευξη μιας διαδικασίας αντίθετης προς την αστυφιλία). Ο κ. Π.Π. θεωρεί ότι χρειάζεται ενδυνάμωση του ρόλου του ΣΑΣΘ, άμεσα αλλά όχι βιαστικά σε βάθος χρόνου για παράδειγμα διετίας, και ως προς τη δυνατότητα παροχής ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς, ακολουθώντας κατά προτίμηση το γαλλικό μοντέλο, όπως αυτό περιγράφηκε κατά την παρουσίαση της κας. Ιφιγένειας Μπαλαμπέκου. Επιπρόσθετα, επισήμανε την έλλειψη της κουλτούρας συνεργασίας και συλλογικής δουλειάς και την ανάγκη για την καλλιέργειά της. Υπάρχει αναγκαιότητα για την «ωρίμανση» των δομών, των φορέων εποπτείας, καθώς και των Δήμων και θα είναι ευτύχημα αν ο νέος διοικητικός χάρτης με το σχέδιο ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ θα συμβάλει προς την κατεύθυνση αυτή δεδομένου ότι προσφέρει ένα κατάλληλο πλαίσιο. Στη συνέχεια τονίστηκε η ανάγκη για πραγματοποίηση επενδύσεων στο στόλο, διερευνώντας πιθανά τις δυνατότητες χρηματοδότησης μέσω ΕΣΠΑ, ώστε σε αυτόν να περιλαμβάνονται διάφοροι τύποι οχημάτων, ο καθένας από τους οποίους ανταποκρίνεται καλύτερα σε συγκεκριμένες συνθήκες. Επισημάνθηκε ότι επιχορήγηση από το ΣΑΣΘ για την παροχή μιας ευέλικτης υπηρεσίας μεταφοράς θα ήταν «τεχνικά» δυνατή εφόσον θα γινόταν ηλεκτρονική παρακολούθηση της υπηρεσίας. Αυτό θα μπορούσε ιδανικά να εφαρμοστεί με την εισαγωγή ενός ενιαίου εισιτηρίου ώστε να επιτευχθεί η «ολοκλήρωση» του συστήματος. Τέλος, ο Π.Π. αναφέρθηκε στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο λέγοντας ότι το ΣΑΣΘ το εξετάζει για την περιοχή της Θεσσαλονίκης και διατύπωντας την εκτίμηση ότι με διασταλτική ερμηνεία του ισχύοντος πλαισίου θα ήταν δυνατή η εφαρμογή μιας ΕΥΜ.

**✚ Γεώργιος Σπανός: τμηματάρχης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού ΟΑΣΘ**

Ο κ. Γεώργιος Σπανός αναφέρθηκε στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τη σπουδαιότητα μιας υπηρεσίας μεταφοράς με ανταπόκριση στη ζήτηση (DRT), περιγράφοντας ανάγλυφα δυο αντιπροσωπευτικά παραδείγματα. Το πρώτο παράδειγμα αναφερόταν στην ειδική για ΑμεΑ ανταποκρινόμενη στη ζήτηση υπηρεσία μεταφοράς με μίνιμπας του ΟΑΣΘ, στα δρομολόγια της οποίας τέσσερα άτομα με αναπηρία γνωρίστηκαν μεταξύ τους αναπτύσσοντας στενές φιλικές σχέσεις. Οι επιβάτες αυτοί μέσα από τη χρήση της υπηρεσίας ήρθαν σε επαφή και κατέληξαν να γίνουν φίλοι, συνεχίζοντας να χρησιμοποιούν την υπηρεσία μεταφοράς για να κανονίζουν πλέον, μεταξύ άλλων, και τις συναντήσεις και εξόδους μεταξύ τους. Η γνωριμία αυτή, η κοινωνικοποίησή τους δηλαδή μέσα από τη χρήση της υπηρεσίας άλλαξε τον τρόπο ζωής τους, καθώς τους έβγαλε από την απομόνωση στην οποία βρίσκονταν. Οι ίδιοι έχουν εύγλωττα δηλώσει «μας αλλάξατε τη ζωή!». Το δεύτερο παράδειγμα που παρουσίασε ο κ. Σπανός αφορούσε την ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς στο δήμο του Purbach στην Αυστρία, η οποία παρέχει πλήρη ευελιξία διαδρομής και στάσεων και τη βιωματική εμπειρία που είχε βλέποντας την εξυπηρέτηση μιας ηλικιωμένης κυρίας. Τόνισε στο σημείο αυτό την ανεξαρτησία που παρέχει μια τέτοια υπηρεσία στα άτομα που τη χρησιμοποιούν, ιδιαίτερα στα μεγάλης ηλικίας άτομα που δεν είναι σε θέση να αυτοεξυπηρετηθούν εύκολα. Μια ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς σε τοπικό επίπεδο, όπου οι οδηγοί γνωρίζονται με τους επιβάτες και τους συχνούς χρήστες, μπορεί να προσφέρει μια εξυπηρέτηση σχεδόν εξατομικευμένη. Οι χρήστες νιώθουν ευγνώμονες για αυτό και είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση η ηλικιωμένη κυρία αφότου εξυπηρετήθηκε για την μετακίνησή της με σκοπό τα ψώνια (αναφέρεται ότι το μίνιμπας σταμάτησε ακόμα και μπροστά στο κατάστημα από όπου η γιαγιά αυτή θα προμηθευόταν μια εφημερίδα), θέλησε να εκφράσει την ικανοποίησή της προσφέροντας κεράσματα στον οδηγό! Ο κ. Σπανός αναφέρθηκε στη συνέχεια στα προβλήματα που συναντήθηκαν κατά την προσπάθεια εφαρμογής της πιλοτικής ΕΥΜ στην περιοχή της Καστοριάς. Στα προβλήματα αυτά περιλαμβάνονταν η ανάγκη διασφάλισης των συμμετεχόντων οδηγών ταξί ότι δε θα κατηγορηθούν για τη μη λειτουργία του ταξίμετρου, καθώς και ο προσδιορισμός του τρόπου με τον οποίο θα θεωρούνταν τα χρησιμοποιούμενα εισιτήρια από την Εφορία. Επισημάνθηκε ακόμα ότι για την εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων για τη λειτουργία μιας ΕΥΜ θα πρέπει να επιχειρείται πάντα η προσπάθεια αυτοχρηματοδότησης με την ενεργοποίηση του θεσμού της εθελοντικής εργασίας, όπως στην περίπτωση του επιτυχημένου μοντέλου της Ιρλανδίας. Η καταφυγή στην επιδότηση θα πρέπει να αποτελεί την τελευταία λύση. Σε ότι αφορά το αρχικό κόστος υλοποίησης, ο κ. Σπανός σημείωσε ότι σε πολλές περιπτώσεις είναι πράγματι σημαντικό. Παρόλα αυτά, είναι αναγκαίο να αναδειχθεί ότι οι ΕΥΜ μπορούν να δημιουργήσουν μια νέα αγορά απευθυνόμενες στην ικανοποίηση της λανθάνουσας ζήτησης. Επίσης είναι δυνατό σε ορισμένες περιπτώσεις να αξιοποιηθεί υπάρχουσα υποδομή π.χ. ένα υφιστάμενο τηλεφωνικό κέντρο. Σε ότι αφορά το διευρυμένο δήμο Λαγκαδά υπογραμμίστηκε ότι αποτελεί μια γενικά καλή περίπτωση για την εφαρμογή μιας ΕΥΜ. Η δυνατότητα όμως ενδεχόμενης παροχής της από τον ΟΑΣΘ μπορεί να προσκρούσει στην προκαθορισμένη με νόμο συνολική προσφορά συγκεκριμένου αριθμού θέσεων επιβατών, όπως επίσης και στο μεγαλύτερο λειτουργικό κόστος καθώς θα απαιτηθεί αύξηση των οδηγών και των τεχνητών. Η αύξηση του αριθμού θέσεων του στόλου του ΟΑΣΘ μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με σχετική νομοθετική ρύθμιση και κατόπιν επαρκούς

τεκμηρίωσης της προωθούμενης αλλαγής. Εναλλακτικά, αντί της απλής προσθήκης οχημάτων και αύξησης των θέσεων επιβατών είναι δυνατή η αλλαγή του τύπου των οχημάτων με την προϋπόθεση όμως ότι ο συνολικός αριθμός θέσεων του στόλου παραμένει σταθερός.

 **Αλεξάνδρα Καλαπούτη: συγκοινωνιολόγος ΟΑΣΑ**

Στη συνέχεια τοποθετήθηκε η κα. Καλαπούτη, η οποία σημείωσε την ιδιαιτερότητα σε ότι αφορά τη δυνατότητα παροχής συγκοινωνιακού έργου από τους δήμους στην περιοχή της Αθήνας συγκριτικά με τις προβλέψεις για τους δήμους της υπόλοιπης Ελλάδας. Αναφέρθηκε στους νόμους 2669/98 και 3920/2011, οι οποίοι προσδιορίζουν τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών και βάσει των οποίων οι Δήμοι της Αθήνας μπορούν να παρέχουν συγκοινωνίες υπό προϋποθέσεις και μόνο με την άδεια του ΟΑΣΑ. Οι σχετικές εκθέσεις σκοπιμότητας υποβάλλονται στον ΟΑΣΑ προς έγκριση. Ο ΟΑΣΑ δύναται να αναθέσει πρόσθετο συγκοινωνιακό έργο, αν αυτό όμως υπερβαίνει ένα συγκεκριμένο ποσό κοντά στο 1 εκατ. Ευρώ, τότε θα πρέπει να γίνει με διαγωνισμό και να ενημερωθεί η ευρωπαϊκή επιτροπή.

 **Παναγιώτης Παπαϊωάννου: πρόεδρος ΣΑΣΘ, καθηγητής ΑΠΘ**

Στο σημείο αυτό, παρενέβη ξανά ο κ. Παπαϊωάννου αναφερόμενος στο ζήτημα του οικονομικού περιορισμού που θέτει ο ευρωπαϊκός κανονισμός 1370/2007 για την ανάθεση των υπηρεσιών μεταφοράς. Σύμφωνα με αυτόν τον περιορισμό, απαιτείται η διεξαγωγή διαγωνισμού ακόμα και σήμερα εφόσον το συγκοινωνιακό έργο που ανατίθεται υπερβαίνει ένα ελάχιστο οριζόμενο χρηματικό ποσό.

 **Κωνσταντίνος Αντωνίου: γενικός γραμματέας ΣΕΣ, επίκουρος καθηγητής ΕΜΠ**

Ο κ. Αντωνίου ανέδειξε διάφορα θέματα γύρω από τις μεταφορές. Αναφέρθηκε ακόμα στο θέμα της γήρανσης του πληθυσμού και της αύξησης των ηλικιωμένων, στη σημασία και τη δυνατότητα αξιοποίησης των «κοινωνικών δικτύων», στην ανάγκη δημιουργίας ad hoc υπηρεσιών και στην πάγια θέση του ΣΕΣ για τη δημιουργία ενισχυμένων Αρχών Μεταφορών. Επιπλέον, ανέφερε μια σειρά από πρωτότυπα σχήματα υπηρεσιών ευρύτερα στον τομέα των μεταφορών, όπως για παράδειγμα, την υπηρεσία “get around” στην Αγγλία για την ενοικίαση Ι.Χ. αυτοκινήτου ιδιώτη που είναι αναξιοποίητο στο γκαράζ το μεγαλύτερο μέρος της μέρας, το “Super Bus”, ένα λεωφορείο 25 θέσεων του Πανεπιστημίου του Delft, το “e-call” για τη διαχείριση των συμβάντων και το πρόσφατο “taxibeat” για την αξιολόγηση και εύρεση πληροφοριών για τις υπηρεσίες ταξί.

✚ **Κ. Μιχαλόπουλος: στέλεχος ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ**

Ο κ. Μιχαλόπουλος αναφέρθηκε στο συνεπιβατισμό και σε άλλες πρωτότυπες υπηρεσίες για τον τομέα των μεταφορών, όπως το e-call και το taxibeat. Έθιξε επίσης το ζήτημα της νομικής κατοχύρωσης των υπηρεσιών αυτών καθώς και το θέμα της αξιοποίησης του ΕΣΠΑ προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης των υπηρεσιών.

✚ **Μιχάλης Σακελαρίου: αντιπρόεδρος ΠΟΑΣ, πρόεδρος αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας**

Ο κ. Σακελαρίου παρουσίασε αρχικά σε συντομία τις πρωτοβουλίες που έχει λάβει το αστικό ΚΤΕΛ Λάρισας, όπως για παράδειγμα την ανανέωση του στόλου το 2004. Το 95% περίπου των οχημάτων του ΚΤΕΛ είναι προσβάσιμα. Από τα 53 συνολικά οχήματα τα 30 είναι του 2004, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας των υπολοίπων είναι μεταξύ 12 και 13 ετών. Σημείωσε ακόμα ότι 18 αστικά ΚΤΕΛ προχώρησαν στην υλοποίηση κάποιου συστήματος τηλεματικής μέσω του προγράμματος της «Κοινωνίας της Πληροφορίας». Δήλωσε τη διαθεσιμότητα της ΠΟΑΣ σε ότι αφορά την κατάδειξη κατάλληλων και πιο πρόσφορων περιοχών προς επιλογή για την εφαρμογή πιλοτικών υπηρεσιών στο πλαίσιο έργων. Τοποθετήθηκε στο ζήτημα που αναδείχτηκε από την παρουσίαση του κ. Γενίτσαρη για τη διάταξη του νόμου για τα ΚΤΕΛ, η οποία αφορά στη δυνατότητα παροχής κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου από ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις που θα ιδρύουν οι ΚΤΕΛ Α.Ε., λέγοντας ότι η διάταξη αυτή πράγματι θα μπορούσε κατά τη γνώμη του να αποτελέσει «παράθυρο» για την παροχή ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς. Πρότεινε την πιθανή δοκιμαστική εφαρμογή ενός νέου μοντέλου σε κάποιες περιοχές για την οργάνωση του συγκοινωνιακού έργου. Το μοντέλο αυτό θα μπορούσε δυνητικά να αφαιρεί ή να προσθέτει συγκοινωνιακό έργο από ορισμένους σημερινούς παρόχους και εφόσον η εφαρμογή του αξιολογηθεί θετικά θα μπορούσε να υποδείξει τις αναγκαίες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της οργάνωσης των μεταφορικών υπηρεσιών. Επισημάνε επίσης ότι η διάρκεια της παροχής μιας πιθανής ΕΥΜ στο χρόνο θα είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη χρηματοδότηση που θα εξασφαλιστεί για αυτήν. Ο κ. Σακελαρίου σημείωσε ότι ορισμένες ενδιαφέρουσες περιπτώσεις εφαρμογής των ΕΥΜ θα μπορούσαν να είναι η χρήση τους για την τροφοδοσία του κύριου κορμού των γραμμών. Σε ότι αφορά το πρόγραμμα ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ που υλοποιήθηκε υπογράμμισε ότι μέσω αυτού δόθηκε η ευκαιρία για την εφαρμογή παραπλήσιων υπηρεσιών με αυτές του έργου FLIPPER. Παρόλο αυτά βέβαια, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις που είχαν τη δυνατότητα επιλογής της επιθυμητής δράσης, προτίμησαν να στηρίξουν τη δημιουργία νέων συμβατικού χαρακτήρα γραμμών ή την άσκηση πολιτικής κομίστρων με τη μείωση των εισιτηρίων ή τη δωρεάν μετακίνηση για ορισμένες πληθυσμιακές ομάδες. Επιπρόσθετα, τόνισε την ανάγκη να συνεχιστεί η χρηματοδότηση ώστε να αρθεί κατά το δυνατό η άνιση μεταχείριση της επαρχίας σε σχέση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Τέλος, δήλωσε το ενδιαφέρον του για τη νέα αυτή αγορά που συγκροτούν οι ΕΥΜ, συμπληρώνοντας όμως παράλληλα ότι για την ανάπτυξη της προϋπόθεση αποτελεί η συμμετοχή της Πολιτείας και η επιδότηση του αναγκαίου στόλου που θα απαιτηθεί.

✚ **Σπύρος Ιατρόπουλος: στέλεχος ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ Δήμου Βόλου, κοινωνιολόγος**

Με τη σειρά ο κ. Ιατρόπουλος τόνισε την αναγκαιότητα της συνέργιας μεταξύ των εμπλεκομένων ώστε να εξασφαλίζεται η συμπληρωματικότητα των δράσεων και να περιορίζεται στο ελάχιστο το «αίσθημα» του ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων. Επιπλέον, εκτίμησε ότι το αντίτιμο θα πρέπει να διαμορφώνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να καθιστά την υπηρεσία μεταφορών προσιτή αλλά ταυτόχρονα και βιώσιμη. Ένα πολύ υψηλό κόμιστρο θα οδηγούσε σε μείωση των χρηστών και των ωφελουμένων. Επισήμανε τέλος την ανάγκη χρηματικής ενίσχυσης για τη διατήρηση του κομίστρου σε προσιτά επίπεδα και προβληματίστηκε για τις πιθανές επιπτώσεις στην επιβατική κίνηση της πρόσφατης απόφασης του Δήμου Βόλου να αυξήσει το κόμιστρο για την υπηρεσία μεταφοράς ΑμεΑ του ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ, από τα 2,5 στα 5 ευρώ.

✚ **Αριστοτέλης Νανιόπουλος: καθηγητής ΑΠΘ, υπεύθυνος ΕΟΣΜ/ ΑΠΘ**

Στο σημείο αυτό έκανε μια παρέμβαση ο καθηγητής Αριστοτέλης Νανιόπουλος σημειώνοντας ότι η ιδέα του “community transport”, το οποίο είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο στο Ηνωμένο Βασίλειο, θα μπορούσε πιθανά να αποτελέσει μια από τις απαντήσεις στο θέμα της διασφάλισης της βιωσιμότητας, καθώς ενεργοποιεί τον εθελοντισμό και προωθεί τη συνεργασία εθελοντών και επαγγελματιών. Έφερε ως καλό παράδειγμα λειτουργίας ενός φορέα με τα χαρακτηριστικά αυτά, τον ιρλανδικό φορέα RAL, ο οποίος εξυπηρετεί περιοχές πολύ αραιοκατοικημένες. Υποστήριξε ακόμα ότι πρέπει να υποστηριχτούν, όχι τόσο οι ΜΚΟ των οποίων το έργο είναι αμφιλεγόμενο, αλλά κύρια οι πολιτιστικοί σύλλογοι σε τοπικό επίπεδο, οι οποίοι λειτουργούν συνήθως αθόρυβα, ιδιαίτερα όμως αποτελεσματικά, ειδικά στην επαρχία, προσφέροντας εθελοντικό έργο σε πολλά θέματα. Οι σύλλογοι αυτοί θα μπορούσαν να βοηθήσουν τα μέγιστα στη λειτουργία ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς.

✚ **Κωνσταντίνος Αντωνίου: γενικός γραμματέας ΣΕΣ, επίκουρος καθηγητής ΕΜΠ**

Ο κ. Αντωνίου παρενέβη στο θέμα αυτό, τονίζοντας ότι δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι παρά την οικονομική κρίση εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένες κατηγορίες επιβατών που δύνανται να ανταποκριθούν στο υψηλό κόμιστρο μιας υπηρεσίας μεταφοράς υψηλά ποιοτικής. Συνεπώς, πρωτοβουλίες για την παροχή υπηρεσιών που να απευθύνονται στις πληθυσμιακές αυτές ομάδες δεν θα πρέπει να ακυρώνονται και να περιορίζονται μέσα στο κλίμα της γενικότερης κρίσης, εφόσον υπάρχει κοινό το οποίο μπορεί και να πληρώσει για τις υπηρεσίες αυτές αλλά δεν έχει τρόπο να μετακινηθεί με άλλο τρόπο.

✚ **Μιχάλης Σακελαρίου: αντιπρόεδρος ΠΟΑΣ, πρόεδρος αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας**

Ο κ. Σακελαρίου ανέδειξε τα ισχύοντα προβλήματα φέρνοντας ως παράδειγμα την αποτυχία της προσπάθειάς του να μεταφέρει ως ΚΤΕΛ Λάρισας ένα άτομο μειωμένης κινητικότητας, το οποίο ήταν διατεθειμένο να μισθώσει το ειδικό όχημα που θα χρειαζόταν. Η μεταφορά δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ καθώς το ΚΤΕΛ δεν μπόρεσε να εξασφαλίσει τη σύμφωνη γνώμη άλλων παρόχων, οι οποίοι θα μπορούσαν να προβάλλουν αξιώσεις.

✚ **Σπύρος Ιατρόπουλος: στέλεχος ΚΕΚΠΑ – ΔΙΕΚ Δήμου Βόλου, κοινωνιολόγος**

Το λόγο πήρε ξανά ο κ. Ιατρόπουλος αναφερόμενος στο ζήτημα της συνοδείας των μεταφερόμενων ατόμων με αναπηρία, το οποίο αποτελεί ένα από τα πιο καίρια σημεία και βασικό στοιχείο της προσφερόμενης ποιότητας. Έφερε το παράδειγμα μια ηλικιωμένης κυρίας, η οποία δεν εμπιστεύεται το οδηγό ταξί γενικά, καθώς της ζητά να κινηθεί γρήγορα. Επισήμανε ότι η μεταφορά ηλικιωμένων και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα απαιτεί μεγάλη υπομονή.

✚ **Μιχάλης Σακελαρίου: αντιπρόεδρος ΠΟΑΣ, πρόεδρος αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας**

Ο κ. Σακελαρίου συμπλήρωσε ότι το θέμα κομίστρου είναι ιδιαίτερα κρίσιμο φέρνοντας ως παράδειγμα το «λευκό ταξί» στη Λάρισα, το οποίο δε λειτουργεί καθότι δεν είναι βιώσιμο.

✚ **Αριστοτέλης Νανιόπουλος: καθηγητής ΑΠΘ, υπεύθυνος ΕΟΣΜ/ ΑΠΘ**

Ο κ. Νανιόπουλος έθιξε το ζήτημα της εμπιστοσύνης στη χρήση ενός ταξί για άτομα με αναπηρία φέρνοντας ως παράδειγμα τις τυφλές γυναίκες, οι οποίες έχουν έντονους ενδοιασμούς όταν χρησιμοποιούν μεταφορικές υπηρεσίες. Η χρήση σύντομων μηνυμάτων σε γραφή braille υπό τη μορφή κάρτας που θα πρέπει να φέρουν οι πιστοποιημένοι οδηγοί ταξί θα μπορούσε να ενισχύσει το βαθμό εμπιστοσύνης.

✚ **Αθανάσιος Κουτσονίκας: προϊστάμενος Τμήματος Αστικών Συγκοινωνιών ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.**

Ο κ. Κουτσονίκας διερωτήθηκε πάνω στην αναγκαιότητα των ΕΥΜ και τη φύση και το χαρακτήρα των υπηρεσιών αυτών, ο βαθμός ευελιξίας, των οποίων μη δυνάμενος να οριστεί εξ αρχής για την κάθε περίπτωση, τις διαφοροποιεί από τις υπόλοιπες με σαφώς πιο συγκροτημένο ορισμό και προβλέψιμο τρόπο λειτουργίας και ταυτόχρονα καθιστά πιο δύσκολη την ανάπτυξή τους. Διατύπωσε τον προβληματισμό του για το εάν εξυπηρετούν μόνο ΑμεΑ και το εάν πρόκειται ή θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τις συμβατικές μεταφορικές υπηρεσίες. Υποστήριξε ακόμη ότι οι ΕΥΜ για να υπάρξουν προαπαιτείται η ύπαρξη ευέλικτων φορέων και η ισχύς ενός ευέλικτου θεσμικού πλαισίου ώστε να αξιοποιηθεί η νέα αγορά. Και οι δυο όμως προϋποθέσεις δεν ικανοποιούνται σήμερα. Στη συνέχεια πρόσθεσε ότι 15 οχήματα συνολικά δόθηκαν από το κράτος στη Εθνική Συνομοσπονδία για τα άτομα με αναπηρία. Τέλος, πρότεινε να δοκιμαστούν πρώτα οι ΕΥΜ σε ορισμένες περιοχές και έπειτα να προχωρήσει η προσθήκη ορισμένων νομοθετικών διατάξεων ώστε να διευκολυνθεί η αξιοποίησή τους.

✚ **Ευάγγελος Γενίσαρης: συγκοινωνιολόγος, συνεργάτης ΕΟΣΜ/ ΑΠΘ.**

Ο κ. Γενίσαρης υποστήριξε ότι η μεταβολή των χαρακτηριστικών μετακίνησης με την πάροδο του χρόνου, όπως η χρονική διασπορά τους, καθώς και η αύξηση των αναγκών για μεταφορά από άτομα με αναπηρία και ηλικιωμένους έχουν αυξήσει το ενδιαφέρον και τη ζήτηση για τις ΕΥΜ, οι οποίες εισάγουν την ευελιξία κατά το σχεδιασμό. Διευκρίνησε ότι οι ΕΥΜ δε μπορούν να αντικαταστήσουν τις παραδοσιακές μεταφορικές υπηρεσίες, όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, μετρό κ.α.) ή τα ταξί καθώς ο χαρακτήρας τους είναι διαφορετικός. Τα ταξί παραμένουν η ιδανικότερη μεταφορική υπηρεσία αλλά αυτή παρέχεται εύλογα με υψηλό κόστος. Από την άλλη μεριά, τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι ιδανικά για τις πόλεις, καθίστανται όμως ασύμφορα όσο μειώνεται ο πληθυσμός και η συγκέντρωσή του. Οι ΕΥΜ μπορούν συνεπώς να αποτελέσουν ένα συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς, ανάμεσα στα υπόλοιπα, με εφαρμογές κατά κύριο λόγο για την εξυπηρέτηση, είτε ευάλωτων πληθυσμιακών ομάδων στις οποίες τα ΑμεΑ αποτελούν μόνο μια συνιστώσα (ηλικιωμένοι, ΑμεΑ, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, μαθητές κ.), είτε ιδιαίτερως αραιοκατοικημένων περιοχών με παροχή υπηρεσιών για το γενικό πληθυσμό.

✚ **Θεόδωρος Τόλιας: Διευθυντής Διεύθυνσης Μεταφοράς Επιβατών ΤΡΑΙΝΟΣΕ**

Ο κ. Τόλιας παραλλήλισε την κεντρική ιδέα των ΕΥΜ με το βιομηχανικό σύστημα παραγωγής και διάθεσης προϊόντων “just in time”. Διατύπωσε ακόμη την υπόθεση ότι οι ΕΥΜ θα μπορούσαν να λειτουργήσουν για τον τομέα των μεταφορών με τον ίδιο τρόπο που λειτούργησε το «ιαπωνικό» μοντέλο βιομηχανικής παραγωγής, το οποίο έσπασε με την εισαγωγή του το καθιερωμένο τότε μοντέλο. Αναφέρθηκε στην κατηγορία των “business class commuters”, οι οποίοι αν και δεν

αποτελούν σήμερα πελάτες για τα τρένα, χρειάζεται να γίνουν. Η κατηγορία αυτή των επιβατών χρειάζεται να μεταφερθεί στους σταθμούς σε πολύ πρωινή ώρα. Ένας συνδυασμός ταξί και τρένου με συνεκμετάλλευση κοινών διαθέσιμων πόρων (π.χ. τηλεφωνικό κέντρο/δρομολόγηση) θα μπορούσε να προσφέρει το αναγκαίο επίπεδο εξυπηρέτησης για την προσέλκυση των επιβατών αυτής της κατηγορίας. Πρόσθεσε ότι άρχισαν ήδη να αναπτύσσονται επιχειρηματικές δράσεις για τη διευκόλυνση της συνδυαστικής χρήσης τρένου και ταξί για τη διαδρομή «Αθήνα – Θεσσαλονίκη», οι οποίες δεν αφορούν στην καθεαυτή προσφορά του συγκοινωνιακού έργου, αλλά προσφέρουν υπηρεσίες στο «χώρο» ανάμεσα στον καταναλωτή και τους παρόχους. Οι επιχειρηματίες αυτοί ενεργούν με άλλα λόγια ως «ενδιάμεσοι/ μεσάζοντες», π.χ. με τη διατήρηση και λειτουργία μιας σχετικής ιστοσελίδας ώστε να κάνουν το συνδυασμό απλά των μεταφορικών μέσων. Εκτίμησε επίσης ότι οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες «ακουμπώντας» στις υπηρεσίες ταξί θα μπορούσαν να προτείνουν ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο.

## **Β' ΜΕΡΟΣ**

### Έκθεση θεσμικού πλαισίου

**«Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς στην Ελλάδα. Δυνατότητες που προσφέρονται από το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και αναγκαίες προβλέψεις στο υπό διαμόρφωση.»**

*Συγγραφή:*

Ξένη Δ. Κατσουπάκη, *Δικηγόρος*

*Επιμέλεια:*

Ευάγγελος Γενίτσαρης, *Συγκοινωνιολόγος*  
Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου, *Συγκοινωνιολόγος*

Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης  
ΕΟΣΜ/ΑΠΘ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Β΄ ΜΕΡΟΥΣ – ΕΚΘΕΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

|   |    |
|---|----|
| I. Σύντομη περιγραφή της έννοιας των Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς (ΕΥΜ) και αναφορά στην υφιστάμενες μορφές ΕΥΜ που συναντώνται στην Ελλάδα..... | 79 |
| II. Παρουσίαση των κύριων στοιχείων του θεσμικού πλαισίου για τις ΕΥΜ στις χώρες: Ιταλία, Αυστρία, Γερμανία.....                                  | 81 |
| III. Παρουσίαση των βασικών νομοθετημάτων που ρυθμίζουν τις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα.....   | 83 |
| i) ΚΤΕΛ.....  | 83 |
| ii) Ο.Α.Σ.Θ – Σ.Α.Σ.Θ.....  | 86 |
| iii) Ο.Α.Σ.Α.....   | 87 |
| iv) ΤΑΞΙ.....   | 88 |
| IV. Προοπτικές παροχής Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς στην Ελλάδα. Σενάρια θεσμικών παρεμβάσεων.....   | 91 |
| α) Επιβολή υποχρέωσης για παροχή ΕΥΜ από τους ήδη υφιστάμενους παρόχους επιβατικών μεταφορών; .....   | 92 |
| β) Εκτέλεση ΕΥΜ από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης;.....  | 92 |
| γ) Δημιουργία νομοθετικού πλαισίου με δυνητική παροχή ΕΥΜ;.....   | 94 |
| δ) Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς και Οδηγία 2010/40/EC.....   | 95 |
| ε) Πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Νομοθέτη για παροχή ΕΥΜ;.....   | 96 |
| V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....  | 98 |

## **Ι. Σύντομη περιγραφή της έννοιας των Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς (ΕΥΜ) και αναφορά στην υφιστάμενες μορφές ΕΥΜ που συναντώνται στην Ελλάδα.**

Η σύγχρονη πραγματικότητα και η επακόλουθη αύξηση των απαιτήσεων κινητικότητας, δεν οδήγησε μόνο στην αύξηση της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων αλλά και στην ανάδειξη της ανάγκης βελτιώσεων στον τομέα των μέσων μαζικής μεταφοράς. Είναι φανερό πως τα συμβατικά μέσα μαζικής μεταφοράς καλύπτουν μόνο ένα τμήμα των αναγκών του επιβατικού κοινού και πως οι ελλειπείς υποδομές μεταφοράς συνιστούν εμπόδιο στην κοινωνική ενσωμάτωση του ατόμου. Συνεπώς, η μεγαλύτερη ευελιξία είναι επιθυμητή, αν όχι απαραίτητη.

Οι Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (ΕΥΜ) αποτελούν έναν ενδιάμεσο τρόπο μεταφοράς, λειτουργούν μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιών και των ταξί, και μπορούν να καλύψουν ένα ευρύ φάσμα μεταφορών εφόσον υπάρξει ο κατάλληλος σχεδιασμός και οργάνωση. Οι ΕΥΜ παρέχουν ευελιξία σε διάφορες πτυχές της μετακίνησης, π.χ. στο δρομολόγιο και τη διαδρομή, στο όχημα, στον πάροχο της υπηρεσίας και στον τρόπο πληρωμής. Η ευελιξία αυτή που τις χαρακτηρίζει μπορεί να μειώσει, τουλάχιστον για κάποιους επιβάτες, τον χρόνο ταξιδιού, τη διανυθείσα απόσταση και τον καταβαλλόμενο κόπο, ενώ βελτιώνει ταυτόχρονα την ποιότητα του ταξιδιού σε σχέση με το αυστηρά προκαθορισμένο πρόγραμμα και την άκαμπτη διαδρομή που προσφέρονται από τις συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες.

Μέχρι στιγμής στην Ελλάδα, αποσπασματικά και μόνο παρέχονται κάποιες μορφές ΕΥΜ και αυτές όχι για το σύνολο του επιβατικού κοινού αλλά για την εξυπηρέτηση ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Συγκεκριμένα, μία από τις λιγότες περιπτώσεις εφαρμογής των ΕΥΜ στην Ελλάδα, και ίσως η πιο συνήθης, είναι η μεταφορά Ατόμων με Αναπηρία (Α.με.Α). Τόσο ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ), όσο και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α) διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένα λεωφορεία τα οποία εξυπηρετούν δωρεάν Άτομα με Αναπηρία (Α.με.Α). Στο πλαίσιο μετακίνησης των Α.με.Α και των συνοδών τους με τα ειδικά λεωφορεία του ΟΑΣΘ και του ΟΑΣΑ, οι διαδρομές δεν είναι προκαθορισμένες όπως ισχύει στις συμβατικές μεταφορές. Κάθε μετακίνηση προγραμματίζεται

από την προηγούμενη για την επόμενη ημέρα κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας σε συγκεκριμένες τηλεφωνικές γραμμές που διατίθεται αποκλειστικά για την εν λόγω υπηρεσία.

Ένας άλλος τύπος μετακίνησης που εφαρμόζεται στην Ελλάδα και εντάσσεται στο πνεύμα των ΕΥΜ, θα μπορούσε να εντοπιστεί στη μεταφορά μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, η οποία καθιερώνεται νομοθετικά με την Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α) IB 6071/98, όπως αυτή τροποποιήθηκε από τη μεταγενέστερη Κ.Υ.Α IB 35782/2005. Συγκεκριμένα στο άρθρο 1 της ΚΥΑ IB 6071/98 ορίζεται :

- «1. Οι μαθητές της Π/βάθμιας και Δ/βάθμιας εκπαίδευσης, που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου τους, μπορεί να μεταφέρονται δωρεάν από τον τόπο κατοικίας τους στο σχολείο που οφείλουν να φοιτούν και αντίστροφα, με δαπάνη και φροντίδα του οικείου Δήμου ή Κοινότητας...
2. Η μεταφορά γίνεται από τους Δήμους ή Κοινότητες εφόσον διαθέτουν δικά τους κατάλληλα μεταφορικά μέσα που πληρούν τους όρους ασφαλείας και μπορούν να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά.
3. Εφόσον οι Δήμοι ή οι Κοινότητες δεν διαθέτουν ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα, η μεταφορά των μαθητών γίνεται με τα οικεία ΚΤΕΛ...
5. Εάν η μεταφορά των μαθητών δεν είναι δυνατή σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, τότε ο οικείος ΟΤΑ μεριμνά για την μεταφορά των μαθητών με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο.»

Από την ανάγνωση του παραπάνω άρθρου, καθίσταται σαφές πως στην περίπτωση μεταφοράς μαθητών υπάρχει μία ελαστικότητα ως προς το χρησιμοποιούμενο όχημα, το οποίο διαφέρει κατά περίπτωση, και την ακολουθούμενη διαδρομή, η οποία καθορίζεται από τον τόπο κατοικίας των μαθητών. Ωστόσο, δεν υπάρχει καμία απολύτως ευελιξία ως προς τους χρήστες, καθότι οι συγκεκριμένες υπηρεσίες μεταφοράς εξυπηρετούν μόνο μία κοινωνική ομάδα, δηλαδή τους μαθητές Π/βάθμιας και Δ/βάθμιας εκπαίδευσης, και δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν από το σύνολο του επιβατικού κοινού.

## **II. Παρουσίαση των κύριων στοιχείων του θεσμικού πλαισίου για τις ΕΥΜ στις χώρες: Ιταλία, Αυστρία, Γερμανία**

### **i. Ιταλία:**

- Ο τομέας των μεταφορών υπάγεται κυρίως στις αρμοδιότητες της τοπικής διοίκησης. Αυτό σημαίνει ότι μπορούν να υπάρξουν τόσα πλαίσια εφαρμογής των ΕΥΜ, όσες και οι διοικητικές περιφέρειες τις οποίες καλούνται να εξυπηρετήσουν. Στην πράξη, όπου εκτελούνται ΕΥΜ, οι τοπικοί νόμοι καθορίζουν τις λεπτομέρειες της εκτέλεσής τους καλύπτοντας τα κενά της εθνικής νομοθεσίας.
- Κρατική επιχορήγηση υπάρχει μόνο όταν οι ΕΥΜ αντικαθιστούν τμήμα των συμβατικών δημοσίων μεταφορών (PS), ενώ όταν λειτουργούν συμπληρωματικά ως προς το σύστημα των συμβατικών δημοσίων μεταφορών (PS), η διοικητική περιφέρεια καλείται να εξασφαλίσει τα απαραίτητα για τη λειτουργία τους χρήματα. Συνήθως, η διοίκηση συνεισφέρει μόνο εν μέρει για την κάλυψη του ναύλου.
- Σε κάθε περίπτωση ωστόσο ο γενικός κανόνας που εφαρμόζεται στις ΕΥΜ είναι ότι δεν μπορούν να κοστίζουν περισσότερο από ότι οι συμβατικές μεταφορές. Οι αρχές της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας αποτελούν τον γνώμονα για την ύπαρξη και την ανάπτυξή τους.
- Οι ΕΥΜ στοχεύουν κυρίως στην εξυπηρέτηση περιοχών (π.χ. ορεινές περιοχές) και όχι συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων (π.χ. ηλικιωμένοι, Α.με.Α, κ.λπ.).
- Χρησιμοποιούνται κυρίως μικρά λεωφορεία (minibuses) και αυτό όχι γιατί το επιβάλλει κάποια διάταξη νόμου, αλλά διότι προτιμώνται στην πράξη λόγω μειωμένου κόστους.

### **ii. Αυστρία**

- Δεν υπάρχει συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο για τις ΕΥΜ. Εκτελούνται υπό τον έλεγχο των φορέων δημοσίων μεταφορών και οργανώνονται από τους δήμους και τις κατά τόπους κοινοπραξίες μεταφορών.

- Στην Αυστρία οι δημόσιες μεταφορές βρίσκονται υπό αυστηρό έλεγχο (π.χ. συγκεκριμένο πρόγραμμα δρομολογίων, συγκεκριμένες στάσεις κ.λπ.), γεγονός που έρχεται σε πλήρη αντίθεση με το γενικότερο «πνεύμα» των ΕΥΜ. Επίσης, εάν έχει δοθεί άδεια σε έναν πάροχο δημοσίων μεταφορών να εκτελεί συγκεκριμένο δρομολόγιο, τότε μόνο αυτός έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να εκτελεί τη συγκεκριμένη διαδρομή. Χωρίς την συγκατάθεση του κατόχου της άδειας, κανένας άλλος πάροχος, είτε ευέλικτων, είτε συμβατικών μεταφορών δεν μπορεί να εκτελέσει την ίδια διαδρομή.
- Κατά συνέπεια, παρόλο που η «Πράξη περί Δημοσίων Μεταφορών» (Kraftsfahrlineingesetz) προβλέπει την ύπαρξη λεωφορείων ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (“buses on demand”) και «συλλογικών ταξί» (“collective taxis”), οι ΕΥΜ δεν έχουν ανθίσει υπό το παρόν νομοθετικό καθεστώς, κυρίως διότι οι πάροχοι ΕΥΜ είναι υποχρεωμένοι να λάβουν ειδική άδεια, η οποία όμως δεν μπορεί να δοθεί για διαδρομές που ήδη καλύπτονται από τις υπάρχουσες άδειες των PS παρόχων. Κατά συνέπεια, οι πάροχοι ΕΥΜ προτιμούν να αναπροσδιορίζονται ως «φορείς εκμετάλλευσης ΤΑΞΙ» προκειμένου να μην εφαρμόζεται ο παραπάνω νόμος στις δραστηριότητές τους.
- Οι δήμοι πληρώνουν για τις ΕΥΜ. Κρατικά κεφάλαια δίνονται μόνο κατά την αρχική φάση της υπηρεσίας (π.χ. για αγορά οχημάτων).
- Στην Αυστρία οι ΕΥΜ εκτελούνται στην πράξη κυρίως από ΤΑΞΙ ή ταξιδιωτικούς πράκτορες. Φορείς δημόσιων μεταφορών εμπλέκονται μόνο κατ’ εξαίρεση.

### iii. Γερμανία

- Το ζήτημα των μεταφορών στην Γερμανία δεν ρυθμίζεται σε κεντρικό επίπεδο αλλά από τα επιμέρους ομόσπονδα κρατίδια. Σε αρκετές περιοχές οι τοπικοί κανόνες έχουν ευνοήσει την δημιουργία ενός συστήματος ευέλικτων μεταφορών, οι οποίες εκτελούνται από ταξί ή μικρά λεωφορεία (minibuses).

- Οι χρήστες μπορούν να κάνουν κράτηση εκ των προτέρων μέσω τηλεφώνου και το όχημα τους παραλαμβάνει από το προκαθορισμένο σημείο συνάντησης για να τους μεταφέρει στον προορισμό τους.

### **III. Παρουσίαση των βασικών νομοθετημάτων που ρυθμίζουν τις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα.**

Στο ελληνικό νομικό σύστημα δεν υπάρχει ένας ενιαίος νόμος που να ρυθμίζει συλλογικά το ζήτημα των επιβατικών μεταφορών. Αντίθετα, ο Έλληνας Νομοθέτης επέλεξε να ρυθμίσει κάθε μορφή μετακίνησης ξεχωριστά και η ratio πίσω από την συγκεκριμένη επιλογή του φαίνεται να είναι η προσπάθεια να ληφθούν υπόψιν διαφορετικές παράμετροι για κάθε μέσο μεταφοράς και για κάθε περιοχή. Ως αποτέλεσμα, κάθε τομέας επιβατικών μεταφορών (π.χ. μεταφορές με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία, TAXI κ.λ.π.) λειτουργεί υπό διαφορετικό νομοθετικό καθεστώς, ενώ συναντώνται και ειδικότερες διατάξεις που ρυθμίζουν τις επιβατικές μεταφορές σε συγκεκριμένες περιοχές της Ελλάδας (π.χ. Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδος<sup>1</sup>, Κως<sup>2</sup>). Συγκεκριμένα:

#### i) ΚΤΕΛ

Τα ΚΤΕΛ αποτελούν ένα από τα πιο συχνά χρησιμοποιούμενα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα. Συστήθηκαν με βάση τις διατάξεις του Ν. Δ. 102/1973 και αποτελούν Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.) με την επωνυμία «Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορειών». Το πλαίσιο λειτουργίας των ΚΤΕΛ ορίζεται από τον Νόμο 2963/2001 «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος σημάτων, ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με τον οποίο τα ΚΤΕΛ μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρίες.

<sup>1</sup> Με το Βασιλικό Διάταγμα (Β.Δ.) 26/8/1955 (ΦΕΚ Α 250/09.09.1955) συστήθηκε η «επιχείρησης αυτοκινήτων υπό την επωνυμίας ΡΟΔΑ» με σκοπό «την διά καταλλήλων λεοφορειών εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιών της πόλεως και των χωρίων της νήσου Ρόδου». Με το Β.Δ. του 1955 καταργήθηκε το προηγούμενο νομικό πρόσωπο που είχε συσταθεί με το Β.Δ. 30/1/1951 (ΦΕΚ 47/Α/1951) με την επωνυμία «Ροδιακός Οργανισμός Δημοτικών Αυτοκινήτων Ρ.Ο.Δ.Α.».

<sup>2</sup> Βλ. Άρθρο 6 παρ. 2 του Ν. 2963/2001

Το σημαντικότερο ίσως άρθρο του Ν. 2963/2001 είναι το άρθρο 2§1 με το οποίο ανατίθεται στα κατά τόπους ΚΤΕΛ η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων. Εξαιρούνται φυσικά παραχωρήσεις που ήδη υφίστανται για την εκτέλεση όμοιου έργου από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών "ΡΟΔΑ" και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών Κω (Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ) και για την περιοχή ευθύνης τους, οι οποίες δεν θίγονται από την ανάθεση της παραγράφου 1 διότι ρυθμίζονται από επιμέρους νομοθετήματα.

Τα ΚΤΕΛ εποπτεύονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τον Περιφερειάρχη της έδρας τους. Με τον Νόμο 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης» και συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 186 II (Ε) οι αρμοδιότητες των νέων περιφερειών που αντικατέστησαν τις νομαρχίες, αφορούν, μεταξύ άλλων, τους τομείς Μεταφορών-Επικοινωνιών, στους οποίους περιλαμβάνονται ιδίως :

« .. 4. Ο καθορισμός των υπεραστικών γραμμών λεωφορείων, καθώς και της αφετηρίας, της διαδρομής, των στάσεων και του τέρματος κάθε λεωφορειακής γραμμής Κ.Τ.Ε.Λ..

5. Ο καθορισμός του ελάχιστου αριθμού των υποχρεωτικών δρομολογίων κοινών, ταχέων και υπερταχέων του Κ.Τ.Ε.Λ. και η κατανομή αυτών ανά 24ωρο, μετά από εισήγηση του Κ.Τ.Ε.Λ. και γνώμη της Τοπικής Ένωσης Δήμων προκειμένου για υπεραστικές γραμμές.

6. Ο καθορισμός του ύψους κομίστρου στα όρια ευθύνης κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

7. Ο καθορισμός κομίστρων υπεραστικών φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, με βάση τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 10 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α).

8. Η ανάκληση άδειας κυκλοφορίας υπεραστικού λεωφορείου από τον κύκλο εργασίας μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος.

9. Η συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου επιβολής κυρώσεων σε φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου και σε ιδιοκτήτες λεωφορείων.»

Τα ΚΤΕΛ διοικούνται από εκλεγμένα διοικητικά συμβούλια και λειτουργούν όπως όλες οι ανώνυμες εταιρείες. Παρά το γεγονός ότι είναι Ν.Π.Ι.Δ., που δεν επιχορηγούνται άμεσα από το κράτος, όπως συμβαίνει με τις αστικές συγκοινωνίες (ΟΑΣΘ, ΟΑΣΑ) συνεχίζουν να τελούν στην ουσία υπό την άμεση εποπτεία του κράτους, το οποίο είναι υπεύθυνο για την παροχή του ύψιστου κοινωνικού αγαθού της συγκοινωνίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 1 σκοπός των ΚΤΕΛ Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου όπως αυτό ορίζεται στο Ν. 2963/2001 αλλά και οποιοδήποτε άλλου συγκοινωνιακού έργου τους ανατεθεί. Ωστόσο, ο τρόπος παροχής υπηρεσιών μεταφοράς από τα κατά τόπους ΚΤΕΛ κάθε άλλο παρά ευέλικτος μπορεί να χαρακτηριστεί. Η συχνότητα των δρομολογίων και η ακολουθούμενη διαδρομή είναι προκαθορισμένες και δεν επιδέχονται αλλαγών σύμφωνα με τις ανάγκες του χρήστη, ενώ ακόμα και τα χρησιμοποιούμενα οχήματα είναι συγκεκριμένου τύπου λεωφορεία τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατά το άρθρο 11 παρ. 3 περ. α του Ν. 2963/2001. Κατ' εφαρμογή της παραπάνω διάταξης εκδόθηκε η Υπουργική Απόφαση 37492/1795/2003 (ΦΕΚ Β 922 2003) «Τύπος-τεχνικές προδιαγραφές λεωφορείων για ταξινόμηση και κυκλοφορία ως αστικών, υπεραστικών κλπ» η οποία τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από την Υ.Α. 57865/2848/03 (ΦΕΚ Β 607/26.04.2004).

Στο άρθρο 4 παρ. 2 προστέθηκε με τον Ν. 3710/2008 η περίπτωση ε' η οποία αναφέρει πως «..είναι δυνατή η εκτέλεση και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου (από τα ΚΤΕΛ Α.Ε.), εφόσον πληρούνται οι εκάστοτε απαιτούμενες από τον νόμο ειδικές προϋποθέσεις, και εφόσον συστήνουν ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις για τον λόγο αυτό». Με την προστεθείσα διάταξη σκοπείται να διατηρηθεί το δικαίωμα των ΚΤΕΛ να εκτελούν μεταφορικό έργο, πέραν του συγκοινωνιακού έργου που ορίζεται ήδη στο άρθρο 4 του ν. 2963/2001, όπως για παράδειγμα η ίδρυση και λειτουργία τουριστικών γραφείων γενικού ή εσωτερικού τουρισμού. Ωστόσο θα μπορούσε να γίνει χρήση της παραπάνω διάταξης και για την παροχή πιο ευέλικτων υπηρεσιών. Πράγματι, από την ανάγνωση του τροποποιημένου άρθρου 4 παρ. 2 και ειδικότερα από την προσθήκη της περ. ε' προκύπτει πως η απαρίθμηση της παραγράφου 2 δεν είναι περιοριστική ως προς το έργο που μπορούν να εκτελούν τα ΚΤΕΛ. Οι ΕΥΜ θα μπορούσαν να αποτελέσουν τμήμα των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχουν τα ΚΤΕΛ, είτε μετά από αποκλειστική ανάθεση από το κράτος είτε μετά από δική τους πρωτοβουλία εφόσον συστήσουν ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις για τον λόγο αυτό.

ii) Ο.Α.Σ.Θ – Σ.Α.Σ.Θ.

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) είναι ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου το οποίο ιδρύθηκε βάσει του Νομοθετικού Διατάγματος 3721/1957 και έργο του οποίου αποτελεί η εκτέλεση αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Ελληνικού Δημοσίου υπογράφονται συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες κυρώνονται με νόμο, και βάσει αυτών εκτελεί το συγκοινωνιακό του έργο ο ΟΑΣΘ.

Το γενικότερο πλαίσιο λειτουργίας του ΟΑΣΘ σχετικά με τις συμβατικές μεταφορές που εκτελεί ρυθμίζεται από το Ν. 2898/2001 σε συνδυασμό με το Ν. 3897/2010, οι οποίοι ουσιαστικά εξειδικεύουν τους όρους της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Ελληνικού Δημοσίου. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 α' της σύμβασης (άρθρο 8 Ν. 2898/2001), στον ΟΑΣΘ ανατίθεται η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, ενώ το Ελληνικό Δημόσιο προβαίνει κάθε χρόνο σε «αντισταθμιστική καταβολή στον ΟΑΣΘ», άλλως επιδότηση, με σκοπό την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του (άρθρο 7 Ν. 2898/2001).

Όσον αφορά την ευελιξία που προσφέρουν στον χρήστη οι παρεχόμενες από τον ΟΑΣΘ υπηρεσίες, και μόνο από την ανάγνωση του Ν. 2898/2001 είναι σαφές όχι μόνο ότι ο ΟΑΣΘ εκτελεί συμβατικές αστικές μεταφορές, αλλά και ότι δεν έχει την εξουσία να προσθέσει πιο ευέλικτες λύσεις μεταφοράς στο εκτελούμενο έργο του αυτοβούλως. Η μοναδική μορφή ΕΥΜ που παρέχεται υποχρεωτικώς από τον ΟΑΣΘ είναι η υπηρεσία μεταφοράς Α.με.Α, κατ' εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 17 του Ν. 3185/2003 (Φ.Ε.Κ. Α' 229/ 26.9.2003), η οποία προβλέπει ότι «Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης προμηθεύεται μέχρι 31. 12.2003 δύο ειδικά διασκευασμένα οχήματα για τη δωρεάν (άνευ κομίστρου) μετακίνηση ατόμων με κινητικά προβλήματα και λοιπών Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες». Με την Υ.Α. 31039/2459/25.5.2007 (ΦΕΚ Β 847/2007) & τροποποίηση και συμπλήρωση αυτής με την Υ.Α. 65033/5731/08 (ΦΕΚ Β 438/11.03.2009) εξειδικεύθηκε ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας της εν λόγω υπηρεσίας, η οποία σε γενικές γραμμές παρέχεται κατόπιν τηλεφωνικής προσυεννόησης (ραντεβού) και μεταφέρει τα Α.με.Α από και προς τον προορισμό τους («πόρτα-πόρτα»).

Όσον αφορά το γενικότερο συγκοινωνιακό έργο, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2 εδ. α' της Οικονομικής Συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ (άρθρο 8 Ν. 2898/2001), ο τελευταίος δεν δύναται να καθορίσει νέες γραμμές, να πραγματοποιεί αλλαγές επί των διαδρομών,

της συχνότητας των δρομολογίων, των σημείων αφετηρίας και τερματισμού και φυσικά των στάσεων. Ο ΟΑΣΘ μπορεί μόνο να καταθέσει τις προτάσεις του στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ) ενώ παράλληλα είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει εγγράφως και να αποστέλλει στο ΣΑΣΘ οποιοδήποτε στοιχείο σχετικά με τις εκτελεσθείσες αστικές συγκοινωνίες.

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ) αποτελεί Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή (Α.Δ.Α.) στον κύκλο αρμοδιοτήτων της οποίας εμπίπτουν ζητήματα που αφορούν στο στρατηγικό σχεδιασμό, στην οργάνωση και την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών του Νομού Θεσσαλονίκης. Ο ιδρυτικός νόμος του ΣΑΣΘ (Ν. 2898/01) ορίζει ότι το ΣΑΣΘ είναι αρμόδιο να λαμβάνει μέτρα βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών και της αστικής συγκοινωνίας εν γένει στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. (Άρθρο 1 παρ. 6 περ ββ' Ν. 2898/01).

### iii) Ο.Α.Σ.Α

Ένας ακόμα βασικός συγκοινωνιακός φορέας στην Ελλάδα είναι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α) ο οποίος, κατ' αναλογία με όσα ισχύουν για τον ΟΑΣΘ, εκτελεί το συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτησης της Αττικής. Βάσει του Ν. 3920/2011 υπήρξε αναδιάρθρωση και αναδιοργάνωση των εταιριών «ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ» (Ε.ΘΕ.Λ), «ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΗΛΠΑΠ), «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΑΜΕΛ), «ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΗΣΑΠ) και «ΤΡΑΜ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΤΡΑΜ»), επανακαθορισμός των αρμοδιοτήτων του ΟΑΣΑ και των σχέσεων του με τις παραπάνω εταιρίες.

Συγκεκριμένα, το 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο του Ν. 3920/2011 προβλέπει τη συγχώνευση των εταιριών – φορέων συγκοινωνιών σε δύο εταιρείες: Την εταιρεία «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΟΣΥ»), η οποία αποτελεί πλέον το νέο φορέα οδικών συγκοινωνιών και προκύπτει από την απορρόφηση της ΗΛΠΑΠ από την ΕΘΕΛ και την εταιρεία «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΣΤΑΣΥ»), η οποία αποτελεί το νέο φορέα μέσων σταθερής τροχιάς και προκύπτει από την απορρόφηση των ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ από την ΑΜΕΛ. Ο ΟΑΣΑ ορίστηκε να είναι ο αποκλειστικός μέτοχος των δύο εταιριών. Οι ανωτέρω

συγχωνεύσεις πραγματοποιήθηκαν με τις Υ.Α. 28738/2637/2011 και 28737/2637/2011 (ΦΕΚ Β 1454/ 17-06-2011) αντίστοιχα.

Το 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο του Ν. 3920/2011 αφορά στην οργάνωση του νέου συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών. Οριοθετείται ο ρόλος του ΟΑΣΑ, ο οποίος συνίσταται στον προγραμματισμό, την οργάνωση, τον συντονισμό και τον έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου όλων των επίγειων και υπόγειων μέσων μαζικής μεταφοράς. Αν και πρωταρχικός στόχος της συγκεκριμένης νομοθετικής πρωτοβουλίας ήταν η βελτίωση του οικονομικού αποτελέσματος του ΟΑΣΑ και των παραπάνω συγκοινωνιακών φορέων, αναδείχθηκαν δειλά ως επιμέρους στόχοι η προαγωγή της αστικής κινητικότητας, η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών.

Το πιο ενδιαφέρον σημείο του Ν. 3920/2011 εντοπίζεται στο άρθρο 5 παρ. 1 όπου αναφέρεται ρητώς ότι μεταξύ των αρμοδιοτήτων του ΟΑΣΑ συγκαταλέγεται ο σχεδιασμός και η οργάνωση παροχής συγκοινωνιακού έργου με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής, καθώς επίσης και η συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση για την πληρέστερη ικανοποίηση των αναγκών της. Από τα παραπάνω προκύπτει πως, παρά το γεγονός ότι ούτε στον πρόσφατο και εκσυγχρονιστικό Ν. 3920/2011 γίνεται σαφής πρόβλεψη για ευέλικτες μεταφορές, ο Νομοθέτης είναι αναμφισβήτητα προσανατολισμένος στην αύξηση της αστικής κινητικότητας και τη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφοράς αφήνοντας -για άλλη μια φορά- ανοιχτό το ενδεχόμενο εφαρμογής τους.

#### iv) ΤΑΞΙ

Αρχικά το νομικό πλαίσιο λειτουργίας των ΤΑΞΙ ρυθμίστηκε με δύο διαφορετικά νομοθετήματα τα οποία ψηφίστηκαν μεν ταυτόχρονα, προέβλεπαν όμως σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ΤΑΞΙ της Αττικής και των ΤΑΞΙ της υπόλοιπης χώρας :

α) το Προεδρικό Διάταγμα 244 της 10/24.6.87 «Κανονισμός λειτουργίας επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ταξί - αγοραία) όλης της χώρας εκτός εκείνων που έχουν έδρα στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων» και

β) το Π.Δ. 243 της 10/24.6.87. «Κανονισμός λειτουργίας επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με ή χωρίς μετρητή (ταξί - αγοραία) που στην άδεια κυκλοφορίας τους γράφεται ως έδρα τους διοικητική μονάδα που βρίσκεται μέσα στα όρια της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς – Περιχώρων.»

Ο Νόμος 3109/2003 «περί ρυθμίσεως θεμάτων επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων» κατήργησε αρκετές διατάξεις των Προεδρικών Διαταγμάτων του 1987, τα οποία περιέπεσαν ουσιαστικά σε αχρησία. Ο Έλληνας Νομοθέτης με το Νόμο 3109/03 επιχείρησε να θεσμοθετήσει ένα νέο και προσαρμοσμένο στις σύγχρονες συνθήκες και απαιτήσεις θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων με στόχο την καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των οχημάτων Ε.Δ.Χ., τον εκσυγχρονισμό των οχημάτων και την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον πολίτη. Συγκεκριμένα, οι σημαντικότερες παρεμβάσεις που επιχειρήθηκαν με τον εν λόγω Νόμο ήταν οι παρακάτω:

1. Η θεσμοθέτηση, σε προαιρετική βάση, της δυνατότητας οργάνωσης και λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μέσω ανώνυμων εταιριών ή συνεταιρισμών σε υποκατάσταση του ισχύοντος καθεστώτος της εκμετάλλευσης των Ε.Δ.Χ. από μεμονωμένους αυτοκινητιστές.
2. Η παροχή (οικονομικών) κινήτρων στις Α.Ε. και στους συνεταιρισμούς να προσφέρουν βελτιωμένες υπηρεσίες στους πολίτες (π.χ. συμβάσεις μίσθωσης για απεριόριστο χρόνο και με τίμημα ελευθέρως συμφωνούμενο από τα μέρη) και να θέσουν σε κυκλοφορία πολυμορφικά αυτοκίνητα αλλά μόνο μέχρι το ποσοστό του 3% επί των διατιθέμενων από την εταιρία ή τον συνεταιρισμό Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων.
3. Πρόβλεψη νέων προϋποθέσεων για την απόκτηση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Οι οδηγοί, εκτός από γραπτές εξετάσεις, θα έπρεπε πλέον να υποβάλλονται και σε προφορική συνέντευξη ενώπιον τριμελούς επιτροπής, ενώ προβλέφθηκε άμεση ανάκληση των αδειών κυκλοφορίας από φυσικά πρόσωπα που καταδικάστηκαν για σοβαρά ποινικά αδικήματα.

Το θεσμικό πλαίσιο των ΤΑΞΙ, όπως ίσχυε μέχρι σήμερα αναμένεται να μεταρρυθμιστεί σημαντικά, διότι έχει ήδη παρουσιαστεί στην Βουλή νέο νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τίτλο «Κανόνες ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα (Νέα ΤΑΞΙ, Ειδικής Μίσθωσης μέχρι εννέα (9) θέσεων) και Μοτοσυκλέτες Δημόσιας Χρήσης (Μ.Δ.Χ)». Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου

επιδιώκεται κυρίως η διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα της άδειας λειτουργίας ΤΑΞΙ, η δημιουργία θεσμικών προϋποθέσεων για την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα (απελευθέρωση) και η εξαφάνιση φαινομένων αγοραπωλησίας αδειών λειτουργίας ΤΑΞΙ υπό συνθήκες αδιαφάνειας.

Η σπουδαιότερη όμως καινοτομία του νέου νομοσχεδίου έγκειται στην εισδοχή νέων μορφών παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και εξυπηρέτησης του κοινού. Θεσπίζεται κανονιστικό πλαίσιο για την οργάνωση παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με επιβατηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης ειδικής μίσθωσης (Ε.Δ.Χ-ΕΙΔΜΙΣΘ), τα οποία θα μπορούν να διαθέτουν μέχρι 9 θέσεις, και μοτοσυκλέτες δημόσιας χρήσης (Μ.Δ.Χ.) με στόχο την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ικανοποίηση των απαιτήσεων του επιβάτη.

Συγκεκριμένα, με το Άρθρο 21 θεσπίζονται ειδικοί κανόνες σχετικά με την λειτουργία Ε.Δ.Φ. αυτοκινήτων καθώς και Μ.Δ.Φ – ΕΙΔΜΙΣΘ. Ειδικότερα, στην παράγραφο 1 προσδιορίζονται εννοιολογικά τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης ( Ε.Δ.Φ.- ΕΙΔΜΙΣΘ) ως ειδικής κατηγορίας οχήματα που εκτελούν διαδρομές ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου ανταλλάγματος και περιλαμβάνονται ρυθμίσεις περί του τύπου και τρόπου σύναψης της εν λόγω ειδικής μίσθωσης.

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 21 του σχεδίου νόμου θεσπίζονται ρυθμίσεις σχετικά με το αντάλλαγμα για την παροχή υπηρεσιών με αυτοκίνητο ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΜΔΦ και ειδικότερα για τον τρόπο καθορισμού αυτού διαζευκτικώς, ήτοι είτε δια προσχωρήσεως των επιβατών στον αναλυτικό και δεσμευτικό για την εταιρεία-πάροχο των υπηρεσιών τιμοκατάλογο - ισχύος τουλάχιστον ενός (1) μηνός, τον οποίο έχει αναρτήσει στο διαδίκτυο σε ειδικό δικτυακό τόπο - αναγνώσιμο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα - που αναγκαίως διατηρεί η εταιρεία για το σκοπό αυτό, είτε ελευθέρως κατόπιν διαπραγμάτευσης με τον πελάτη. Οι κρατήσεις μπορούν να γίνονται είτε μέσω τηλεφώνου, είτε μέσω οποιουδήποτε άλλου πρόσφορου μέσου τηλεπικοινωνίας (πχ. διαδίκτυο). Σημειώνεται ότι οι ως άνω ηλεκτρονικές διευθύνσεις των εταιριών γνωστοποιούνται στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και τηρούνται σε ειδικό χώρο του δικτυακού τόπου του ίδιου Υπουργείου.

Για την αποφυγή στρεβλώσεων των συνθηκών ανταγωνισμού, προβλέπεται (Άρθρο 21 παρ. 5) η απαγόρευση μίσθωσης αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ ή Μ.Δ.Φ χωρίς προηγούμενη

καταγεγραμμένη συνεννόηση με τον πελάτη και η καθ' οιονδήποτε τρόπο προσέγγιση πελατών, όταν αυτά βρίσκονται σε κίνηση ή σε χώρους στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες). Τέλος, το νομοσχέδιο υπογραμμίζει ότι για τα ΕΙΔΜΙΣΘ οχήματα, ως έδρα για την οποία δίνεται το δικαίωμα κυκλοφορίας νοείται, η ηπειρωτική και νησιωτική χώρα ανεξάρτητα από την έδρα της εταιρίας (άρθρο 2 παρ. 13 β').

Συμπερασματικά, από την ανάγνωση του νέου νομοσχεδίου για τα ΤΑΞΙ προκύπτει μία διάθεση του Νομοθέτη να εγκαινιάσει νέους, πιο ευέλικτους τρόπους μετακίνησης. Πράγματι, τα ΕΙΔΜΙΣΘ οχήματα χαρακτηρίζονται από ευελιξία ως προς:

- την ακολουθούμενη διαδρομή
- τον τρόπο μίσθωσης (εγγράφως, τηλεφωνικά ή μέσω διαδικτύου)
- την τιμή του κομίστρου, η οποία διαμορφώνεται ελευθέρως μεταξύ παρόχου και χρήστη της υπηρεσίας.

Στα αρνητικά του νομοσχεδίου συγκαταλέγεται το γεγονός ότι θέτει περιορισμούς ως προς τον τύπο των οχημάτων (μεταφορά μόνο με ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκίνητα μέχρι 9 θέσεων και μοτοσυκλέτες) και ότι θεσμοθετεί το πλαίσιο παροχής ΕΥΜ μόνο από έναν πάροχο (εταιρίες ΤΑΞΙ υπό την μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε.) αφήνοντας αρρύθμιστο το ενδεχόμενο παροχής ΕΥΜ και από άλλους συγκοινωνιακούς φορείς, όπως π.χ. ΚΤΕΛ, ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ.

#### **IV. Προοπτικές παροχής Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς στην Ελλάδα. Σενάρια θεσμικών παρεμβάσεων.**

Η αδυναμία των συμβατικών δημόσιων συγκοινωνιών να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες του επιβατικού κοινού από τη μία μεριά, και το ύψος του κομίστρου των ΤΑΞΙ από την άλλη, έχουν αναδείξει πέρα από κάθε αμφιβολία την ανάγκη για νέες, πιο ευέλικτες μεταφορές στην Ελλάδα που να εξυπηρετούν όμως όχι μόνο συγκεκριμένες ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, όπως τα Άτομα με Αναπηρία, αλλά το σύνολο του πληθυσμού. Το βασικό ερώτημα που εύλογα προκύπτει είναι ποιος είναι βέλτιστος τρόπος παροχής των ΕΥΜ σύμφωνα με τα ισχύοντα ελληνικά δεδομένα.

### **α) Επιβολή υποχρέωσης για παροχή ΕΥΜ από τους ήδη υφιστάμενους παρόχους επιβατικών μεταφορών;**

Το Κράτος θα μπορούσε να παρέμβει νομοθετικά και να εισάγει υποχρεωτικώς πιο ευέλικτους τρόπους μεταφοράς παράλληλα με τα συμβατικά μέσα μαζικής μεταφοράς. Σε μία τέτοια περίπτωση πιθανότατα θα όριζε ο ίδιος ο Νομοθέτης ποιοι θα ήταν οι πάροχοι της υπηρεσίας, τις προϋποθέσεις αδειοδότησης, τον σχεδιασμό και τον τρόπο λειτουργίας της υπηρεσίας. Ωστόσο, οι υφιστάμενοι πάροχοι συγκοινωνιακού έργου οι οποίοι πιθανότατα θα αναλάμβαναν και την παροχή των ΕΥΜ, δηλαδή τα ΚΤΕΛ, ο ΟΑΣΘ και ο ΟΑΣΑ, δεν συνιστούν Νομικά πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου σκοπός των οποίων είναι εξυπηρέτηση του πολίτη. Αντιθέτως, αποτελούν Ν.Π.Ι.Δ. και συγκεκριμένα ανώνυμες εταιρίες προσανατολισμένες στην απόκτηση κέρδους. Συνεπώς, είναι προφανές το ενδεχόμενο αντιδράσεων εκ μέρους τους στην νομοθετικώς επιβεβλημένη προοπτική παροχής ΕΥΜ.

Για να είναι σε θέση να παρέχουν ευέλικτες μεταφορές τα ΚΤΕΛ, ο ΟΑΣΑ ή ο ΟΑΣΘ θα πρέπει να γίνουν σημαντικές επενδύσεις (πχ αύξηση του στόλου και του προσωπικού τους, νέα λογισμικά και τεχνολογίες, ανάγκη δημιουργίας και στελέχωσης μιας υπηρεσίας υποβολής αιτημάτων και αποστολής οχημάτων κ.λ.π.). Πιθανότατα, δεν θα είναι διατεθειμένα να αναλάβουν ένα τόσο μεγάλο οικονομικό βάρος. Εάν ωστόσο αναγκαστούν από το Νομοθέτη, με τροποποίηση ενδεχομένως των υπάρχοντων νόμων που κυρώνουν τις συμβάσεις παραχώρησης που έχουν υπογράψει με το Ελληνικό Δημόσιο, είναι σχεδόν βέβαιο ότι το Κράτος, προκειμένου να κάμψει τις αντιδράσεις τους, θα αναγκαστεί να παράσχει οικονομική υποστήριξη τουλάχιστον ως προς τα λειτουργικά τους έξοδα. Το κατά πόσο το Ελληνικό Δημόσιο είναι διατεθειμένο να προβεί σε μία τέτοιου είδους χρηματοδότηση μέσα σε ένα γενικότερο κλίμα περιορισμού των κρατικών δαπανών, είναι αντικείμενο αμφισβήτησης.

### **β) Εκτέλεση ΕΥΜ από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης;**

Ένα διαφορετικό σενάριο, το οποίο θα μπορούσε ενδεχομένως να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια ενός Κοινωνικού Κράτους που επιθυμεί να παρέχει κατά τον πληρέστερο δυνατό τρόπο το ύψιστο αγαθό της συγκοινωνίας, είναι να αναλάβουν οι ίδιοι οι Ο.Τ.Α. τον ρόλο του παρόχου ΕΥΜ. Με το άρθρο 83 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων, οι πρωτοβάθμιοι Ο.Τ.Α. έχουν την

αρμοδιότητα να αναλαμβάνουν συγκοινωνιακό έργο, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή. Η αρμοδιότητα τους αυτή περιορίζεται προς το παρόν στην παροχή συμβατικών υπηρεσιών μεταφοράς, ωστόσο θα μπορούσε μία μελλοντική τροποποίηση του εν λόγω άρθρου να δώσει την δυνατότητα στους Ο.Τ.Α. να παρέχουν και πιο ευέλικτους τρόπους μετακίνησης στους κατοίκους της περιφέρειάς τους.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Ν. 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» :

«1.Οι Δήμοι και οι Κοινότητες<sup>3</sup> μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων της περιφέρειάς τους, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως τούτο διαπιστώνεται από τον οικείο Νομάρχη<sup>4</sup>. Για την εκτέλεση του έργου αυτού επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, η επιβολή κομίστρου, το οποίο έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και καλύπτει αποκλειστικώς λειτουργικές ανάγκες.

.....

3. Η εκτέλεση του έργου του άρθρου αυτού μπορεί να γίνεται και εκτός των διοικητικών τους ορίων, πραγματοποιείται δε, είτε με ιδιότητα μέσα, είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων, είτε με μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων.»

Το παραπάνω άρθρο θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για την εκτέλεση ευέλικτων μεταφορών από τους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ για τη μετακίνηση των κατοίκων της περιφέρειας τους. Ο Ν. 3463/2006 ρητώς ορίζει πως το κόμιστρο θα έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και πως θα εισπράττεται αποκλειστικώς για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών. Θεωρητικά λοιπόν, στην περίπτωση που δεν υπάρξει προθυμία από την πλευρά των ΚΤΕΛ, ΟΑΣΘ, ΟΑΣΑ να εφαρμόσουν ΕΥΜ και εφόσον δεν υπάρξει κάποιο νομοθετικό πλαίσιο που να επιβάλλει την εμπλοκή τους στην παροχή ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς, το άρθρο 83 του Ν. 3463/2006 διασφαλίζει πως η μονοπωλιακή θέση των ΚΤΕΛ στις υπεραστικές συγκοινωνίες με λεωφορείο δεν θα αποτελέσει κώλυμα αφού οι ίδιοι οι ΟΤΑ θα μπορούν, νομικά τουλάχιστον, να παρέχουν στους κατοίκους της περιφέρειάς τους πιο ευέλικτες μεταφορές. Φυσικά το άρθρο 83 αποτελεί μόνο το έναυσμα για μία νέα προσέγγιση του Νομοθέτη ο οποίος, εάν επιλέξει να χρήσει παρόχους των ΕΥΜ τους ίδιους

<sup>3</sup> Με το Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», οι Κοινότητες καταργήθηκαν και ενσωματώθηκαν στους νέους Δήμους, οι οποίοι αποτελούν πλέον τον πρώτο βαθμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

<sup>4</sup> Με το Ν. 3852/2010, οι Νομαρχίες αντικαταστάθηκαν από τις Περιφέρειες. Συνεπώς, όπου συναντάνται όρος «Νομάρχης» στο εξής, θα εννοείται Περιφερειάρχης.

τους ΟΤΑ, θα κληθεί να ορίσει λεπτομερώς το σχεδιασμό και τον τρόπο οργάνωσης ενός νέου για τα ελληνικά δεδομένα τρόπου μετακίνησης.

Για άλλη μια φορά όμως, ο βασικός προβληματισμός που προκύπτει από τα προεκτεθέντα είναι εάν το Ελληνικό Δημόσιο έχει την πρόθεση ή τους πόρους να δράσει ως κοινωνικό κράτος και να προβεί σε μία τόσο μεγάλη επένδυση προκειμένου να βελτιώσει τις υπηρεσίες μετακίνησης που προσφέρονται στο επιβατικό κοινό. Είναι πρόδηλο, πως στην παρούσα οικονομική συγκυρία και μέσα σε ένα κλίμα περικοπών, οποιοσδήποτε εχέφρων νους θα θεωρούσε ένα τέτοιο σενάριο ουτοπικό.

#### **γ) Δημιουργία νομοθετικού πλαισίου με δυναμική παροχή ΕΥΜ;**

Ένα πιο ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο σενάριο είναι να παραμείνει το Κράτος εγγυητής και χρηματοδότης μόνο των συμβατικών τρόπων μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς δίνοντας όμως τη δυνατότητα, σε προαιρετική βάση, σε όλους τους υφιστάμενους παρόχους υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών (ΚΤΕΛ, ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ, ΤΑΞΙ ) να εκτελούν ΕΥΜ, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις ασφάλειας του επιβατικού κοινού και προστασίας των αρχών του ανταγωνισμού.

Ο Έλληνας Νομοθέτης σε αυτήν την περίπτωση θα μπορούσε να καταργήσει ή να τροποποιήσει τυχόν διατάξεις που κωλύουν νομικά την εκτέλεση ΕΥΜ από συγκοινωνιακούς φορείς που έχουν υπογράψει οικονομικές συμφωνίες παραχώρησης και να αφήσει την πρωτοβουλία στους ίδιους να επιλέξουν εάν θα παρέχουν ευέλικτες μεταφορές, συμπληρωματικά προς τις συμβατικές για την εκτέλεση των οποίων υποχρεώνονται βάσει Νόμου. Επιπροσθέτως, μέσα από τις ζυμώσεις της ελεύθερης αγοράς θα μπορούσαν να αναδειχθούν ως πάροχοι ΕΥΜ όχι μόνο τα ήδη υφιστάμενα ΝΠΙΔ που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο αλλά και νέες επιχειρήσεις που θα συσταθούν ενδεχομένως για τον λόγο αυτό. Οικονομικές μελέτες σχετικά με το κατά πόσο η παροχή ευέλικτων μεταφορών μπορεί να είναι δραστηριότητα προσοδοφόρα για τον πάροχο, διατηρώντας το κόστος για το χρήστη χαμηλότερο εκείνου της μετακίνησης με ΤΑΞΙ, θα παίξουν καθοριστικό ρόλο για την ανάληψη ή μη ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Σε κάθε περίπτωση, θα μπορούσε να υπάρξει και μια ενθάρρυνση εκ μέρους του Κράτους με επιδοτήσεις, οι οποίες όμως δεν θα αποσκοπούν στην κάλυψη όλων των λειτουργικών εξόδων των παρόχων ΕΥΜ, όπως

προβλέπεται π.χ. στις ισχύουσες οικονομικές συμβάσεις που αφορούν τα ΚΤΕΛ και τους ΟΑΣΑ-ΟΑΣΘ, αλλά θα αποτελούν απλώς ένα επιπλέον κίνητρο για τους παρόχους, προκειμένου να εγκαινιάσουν νέες μορφές μεταφορών.

Το υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου για τα ΤΑΞΙ εντάσσεται στο γενικότερο πνεύμα της δημιουργίας νομοθετικού πλαισίου για τη δυναμική εισδοχή νέων, ευέλικτων υπηρεσιών μεταφοράς. Έχει, πράγματι, πολλά μελανά σημεία και ελλείψεις, παρόλα αυτά δεν θα ήταν όρθο να παραγνωριστεί η συμβολή του στην απόπειρα ενσωμάτωσης των ΕΥΜ στον τομέα των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα. Επιμέρους τροποποιήσεις φυσικά θα ήταν επιθυμητές ,αν όχι αναγκαίες, σχετικά με:

- ✓ τους παρόχους των ΕΥΜ, οι οποίοι δεν θα πρέπει να περιορίζονται μόνο στις εταιρίες ΤΑΞΙ,
- ✓ την άρση των περιορισμών ως προς την χωρητικότητα των οχημάτων,
- ✓ συγκεκριμένη νομοθετική πρόβλεψη και ως προς έναν ευέλικτο τρόπο πληρωμής (π.χ. ηλεκτρονική πληρωμή),
- ✓ την προσφορά οικονομικών κινήτρων στους παρόχους ΕΥΜ τουλάχιστον κατά το αρχικό στάδιο της εκτέλεσης των υπηρεσιών τους.

#### **δ) Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς και Οδηγία 2010/40/EC**

Στις 07.07.2010 το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ψήφισε την Οδηγία 2010/40/EC «περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς». Όπως αναφέρεται και στο ίδιο το προοίμιο της Οδηγίας, η εφαρμογή των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών θα συμβάλει σημαντικά όχι μόνο στη βελτίωση της απόδοσης, της ασφάλειας και της προστασίας των οδικών μεταφορών, αλλά κυρίως στη διευκόλυνση της κινητικότητας των επιβατών.

Η Οδηγία 2010/40/EC τέθηκε ήδη σε ισχύ, ενώ η Ελλάδα είναι υποχρεωμένη να την μεταφέρει στην εθνική έννομη τάξη μέχρι τις 27 Φεβρουαρίου 2012, θεσπίζοντας όλες τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που θα επιτυγχάνουν συμμόρφωση του ελληνικού δικαίου με την εν λόγω Οδηγία.

Με τον όρο «Ευφυή Συστήματα Μεταφορών» (Intelligent Transport Systems-ITS) νοούνται όλα τα συστήματα και οι υπηρεσίες που καθιστούν την μετακίνηση ατόμων και αγαθών πιο αποδοτική, οικονομική και ασφαλή και επομένως πιο «έξυπνη». Τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ΕΣΜ) συναντώνται και με τον όρο «Τηλεματική» (telematics) και χρησιμοποιούνται ήδη σε διάφορα ευρωπαϊκά κράτη.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να υπογραμμιστεί πως οι Ευέλικτες Μεταφορές και τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών δεν είναι έννοιες ταυτόσημες, είναι όμως παραπληρωματικές. Όσον αφορά τη μετακίνηση προσώπων, οι ΕΥΜ επιδιώκουν να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες εφαρμόζοντας νέους, πιο ευέλικτους τρόπους μετακίνησης ενώ η τηλεματική μπορεί να αποτελέσει ένα μέσο-εργαλείο για την επίτευξη του στόχου αυτού. Παραδείγματος χάριν, τα ΕΣΜ περιλαμβάνουν συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας, ασφάλειας επιβατών και πρόληψης ατυχημάτων, διαχείρισης συνδυαστικών δρομολογίων, ηλεκτρονικής πληρωμής κομίστρου, ενώ περιλαμβάνουν επίσης και εξειδικευμένα συστήματα για την εξυπηρέτηση ειδικών κατηγοριών μετακινούμενων (π.χ. ηλικιωμένοι και Α.με.Α).

Υπό ένα εξαιρετικά οπтимιστικό, ομολογουμένως, πρίσμα η υποχρεωτική ενσωμάτωση της Οδηγίας 2010/40/Ε.Ε. στην ελληνική έννομη τάξη, θα μπορούσε να συνιστά μια ευτυχή συγκυρία σχετικά με την ανάπτυξη των ΕΥΜ στην χώρα μας. Εάν καθιερωθεί ευρέως η τηλεματική στον τομέα των οδικών μεταφορών, είναι εξαιρετικά πιθανό να υπάρξει νομοθετική πρωτοβουλία και στον τομέα των ΕΥΜ, διότι τα ευφυή συστήματα μεταφορών θα είναι σε θέση να λύσουν πολλά από τα πρακτικά προβλήματα που προκύπτουν κατά τον σχεδιασμό και οργάνωση των ΕΥΜ.

#### **ε) Πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Νομοθέτη για παροχή ΕΥΜ;**

Η Ε.Ε. μέσω της Οδηγίας 2010/40 εκφράζει την πεποίθησή της ότι η αύξηση των απαιτήσεων κινητικότητας των Ευρωπαίων πολιτών δημιουργεί προβλήματα, των οποίων η αντιμετώπιση δεν μπορεί να περιοριστεί σε παραδοσιακά μέτρα και ότι η καινοτομία θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων. Μέσα σε αυτό το πνεύμα, δεν είναι διόλου απίθανο να ληφθούν πρωτοβουλίες και από την ίδια την Ε.Ε., δηλαδή σε κεντρικό ευρωπαϊκό επίπεδο και όχι πια σε εθνικό, όσον αφορά την αναγκαιότητα και τον τρόπο ενσωμάτωσης των ΕΥΜ στις ήδη παρεχόμενες από τα κράτη-μέλη συγκοινωνιακές υπηρεσίες, ενώ

η εφαρμογή τους θα ενισχυθεί με οικονομικά και με ευρωπαϊκά κονδύλια. Σε μία τέτοια περίπτωση, ο Έλληνας Νομοθέτης θα είναι υποχρεωμένος να τροποποιήσει το ημεδαπό νομικό πλαίσιο σύμφωνα με τις επιταγές του ευρωπαϊκού δικαίου και άρα η παροχή Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς θα καταστεί πραγματικότητα.

Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ωστόσο, πως μια τέτοιου είδους πρωτοβουλία από την πλευρά της Ε.Ε. δεν θα μπορούσε να εκφραστεί με ένα νομοθέτημα αυστηρώς δεσμευτικό για τα κράτη μέλη. Π.χ ένας Κανονισμός, ο οποίος είναι υποχρεωτικός σε όλες τις διατάξεις του και άμεσα εφαρμοζόμενος δεν κρίνεται ως το καταλληλότερο νομικό μέσο στη συγκεκριμένη περίπτωση ακριβώς λόγω των διαφορετικών συνθηκών που επικρατούν όχι μόνο σε κάθε κράτος - μέλος αλλά και σε κάθε γεωγραφική περιοχή του ίδιου κράτους- μέλους. Αναμφισβήτητα, ένα ενιαίο μοντέλο ΕΥΜ δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί σε όλες τις χώρες και σε όλες τις περιοχές. Περιπτώσιολογικά θα πρέπει να εντοπίζονται οι ανάγκες και οι τρόποι ικανοποίησης του επιβατικού κοινού (π.χ διαφορετική εφαρμογή σε σχέση με τις εξυπηρετούμενες κοινωνικές ομάδες ή ανάλογα με τον χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως αστικής, περιαστικής ή αγροτικής). Είναι αυταπόδεικτο πως οι ευέλικτες μεταφορές μπορούν να εκπληρώσουν τον σκοπό της ύπαρξής τους μόνο μέσα από ένα εξίσου ευέλικτο θεσμικό πλαίσιο.

Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, το βέλτιστο μέσο για να καθιερωθεί η παροχή ΕΥΜ σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα αποτελούσε μία Οδηγία η οποία μεν θα δεσμεύει τα κράτη μέλη ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά θα αφήνει στις εθνικές αρχές την αρμοδιότητα ως προς τον τρόπο και τα μέσα που θα διαθέσουν για να το επιτύχουν. Η Οδηγία είναι ένα είδος ευρωπαϊκού νόμου-πλασίου, που προσφέρεται ιδιαίτερα για την εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών. Ορίζει τον στόχο ή τους στόχους που επιδιώκει μια κοινή πολιτική και επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιλέξουν τα νομικά μέσα που απαιτούνται για την επίτευξή του(ς). Εφόσον τα κράτη μέλη δεσμεύονται μόνον από τους στόχους, τους οποίους θέτουν οι οδηγίες, έχουν μια διακριτική ευχέρεια, όταν τις μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο, να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες εθνικές περιστάσεις. Η έκδοση εκ μέρους της Ε.Ε. μιας Οδηγίας σχετικά με την παροχή ΕΥΜ θα προωθούσε σημαντικά την καθιέρωσή τους όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη.

## **V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### ***Βιβλιογραφία για τις ΕΥΜ:***

- Νανιόπουλος Αριστοτέλης, «Γενική επισκόπηση του έργου FLIPPER», Συνάντηση Εργασίας του έργου FLIPPER «Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς», ΕΟΣΜ/ΑΠΘ Αθήνα, Νοέμβριος 2011.
- Μπαλαμπέκου Ιφιγένεια, «Το θεσμικό πλαίσιο για τις Ευέλικτες Υπηρεσίες Μεταφοράς (ΕΥΜ-FTS) στις χώρες της Ε.Ε. Πρακτικές και Προβληματισμοί.», Συνάντηση Εργασίας του FLIPPER «Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς», ΕΟΣΜ/ΑΠΘ, Αθήνα, Νοέμβριος 2011.
- Γενίτσαρης Ευάγγελος, «Η υφιστάμενη κατάσταση για τις ευέλικτες μεταφορές (FTS) και το υπό διαμόρφωση νέο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα.», Συνάντηση Εργασίας του FLIPPER «Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς», ΕΟΣΜ/ΑΠΘ, Αθήνα, Νοέμβριος 2011.
- Κολοβού Βασιλική, «Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS). Θεσμικό πλαίσιο και προοπτικές ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο», Συνάντηση Εργασίας του FLIPPER «Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς», ΕΟΣΜ/ΑΠΘ, Αθήνα, Νοέμβριος 2011.
- Πρακτικά Συνάντησης Εργασίας στο πλαίσιο του έργου FLIPPER, με θέμα: «Προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφοράς.» (επιμέλεια: Ευάγγελος Γενίτσαρης), ΕΟΣΜ/ΑΠΘ, Αθήνα (28/11/2011).
- Jenny Brake, Corrine Mulley, John D. Nelson, Steve Wright, “Learning lessons from implementation of flexible transport services and guidelines for further integration.”,
- Rhonda Daniels, Corinne Mulley, “Overcoming barriers to implementing Flexible Transport Services in NSW.”

### ***Νομικά κείμενα:***

- Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) ΙΒ/6071 (ΦΕΚ Β 932 31.8.1998) «Μεταφορά μαθητών Π/βάθμιας και Δ/βάθμιας Εκπαίδευσης»

- Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) ΙΒ/35782 (ΦΕΚ Β 510/18.04.2005) «Τροποποίηση - συμπλήρωση της αριθμ. ΙΒ/6071/26.8.1998 (ΦΕΚ 932/31.8.1998) Κ.Υ.Α»
- Βασιλικό Διάταγμα (Β.Δ.) 26/8/1955 (ΦΕΚ Α 250/09.09.1955) «Περί συστάσεως εν τω Δήμω Ρόδου επιχειρήσεως υπό την επωνυμίαν «ΡΟΔΑ»
- Νομοθετικό Διάταγμα (Ν.Δ.) 102/1973 (ΦΕΚ Α 178/17.08.1973) «Περί οργανώσεως των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελουμένων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών.»
- Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α 268/23.11.2001) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος σημάτων, ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»
- Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α 87/07.06.2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης»
- Νόμος 3710/2008 (ΦΕΚ Α 216/23.10.2008) «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις»
- Ν.Δ. 3721 της 3/6-8-1957 (Α 142) «Περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.)»
- Νόμος 2898/2001 (ΦΕΚ Α 71/ 10.04.2001) «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις.»
- Νόμος 3897/2010 (ΦΕΚ Α 208/10.12.2010) «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων για την προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις.»
- Νόμος 3920/2011 (ΦΕΚ Α 33/ 03.03.2011) «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις.»
- Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) 244 της 10/24.6.87 «Κανονισμός λειτουργίας επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ταξί - αγοραία) όλης της χώρας εκτός εκείνων που έχουν έδρα στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων»
- Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) 243 της 10/24.6.87. «Κανονισμός λειτουργίας επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με ή χωρίς μετρητή (ταξί - αγοραία) που στην άδεια κυκλοφορίας τους γράφεται ως έδρα τους διοικητική μονάδα που βρίσκεται μέσα στα όρια της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς – Περιχώρων.»

- Νόμος 3109/2003 (ΦΕΚ Α 38/19.02.2003) «Περί ρυθμίσεως θεμάτων επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων»
- Σχέδιο Νόμου «Κανόνες ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα (Νέα ΤΑΞΙ, Ειδικής Μίσθωσης μέχρι εννέα (9) θέσεων) και Μοτοσικλέτες Δημόσιας Χρήσης (Μ.Δ.Χ)».
- Νόμος 3463/2006 (ΦΕΚ Α 114/ 08.06.2006) «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων»
- Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7<sup>ης</sup> Ιουλίου 2010 «Περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς.»