



08.04.2009

Δελτίο Τύπου
για τα νέα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση
των παρεχομένων υπηρεσιών από τα ταξί

Με αφορμή την πρόσφατη ανακοίνωση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) σχετική με τα νέα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών από τα ταξί, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), με διαρκή παρουσία 30 και πλέον ετών στο Συγκοινωνιακό Γίγνεσθαι της χώρας, επισημαίνει τα ακόλουθα:

1. Στην ανακοίνωση αναφέρεται ότι η χρήση λεωφορειολωρίδων (Λ-Λ) από τα ταξί, "...όπως στις Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες...", αποσκοπεί στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από τα ταξί. Επί αυτού επισημαίνουμε:
 - Το μέτρο αποτελεί **ανατροπή του ΚΟΚ** (άρθρο 52, §4) όπου αναφέρεται ξεκάθαρα ότι στις Λ-Λ «κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας μαζικής μεταφοράς προσώπων». Το ταξί σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί τέτοιο μέσο.
 - Το μέτρο **υποβαθμίζει** την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών των ΜΜΜ (λεωφορείων), αφού η είσοδος των ταξί στις Λ-Λ οδηγεί ουσιαστικά στην υπολειτουργία ή την κατάργησή τους, καθιστά το λεωφορείο λιγότερο ελκυστικό μέσο και στρέφει τον πολίτη στο Ι.Χ. με τα γνωστά δυσμενή αποτελέσματα.
 - Το μέτρο αποτελεί ένα ακόμα δείγμα της **απουσίας εφαρμογής ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής πολιτικής** στη χώρα μας, καθώς για άλλη μια φορά τα θέματα των μετακινήσεων αντιμετωπίζονται με την παρωχημένη λογική της διευκόλυνσης περισσότερων οχημάτων χαμηλής χωρητικότητας - όπως τα ταξί - σε βάρος της ροής οχημάτων υψηλής χωρητικότητας - όπως τα λεωφορεία. Αυτή η πρακτική, που οδήγησε την Αθήνα σε υψηλά επίπεδα μειωμένης κινητικότητας, θα επιδεινώσει το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της βραδυπορίας, των καθυστερήσεων και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

Επισημαίνεται ότι σε μία Λ-Λ που λειτουργεί κατά τον προβλεπόμενο τρόπο, μεταφέρονται έως 5.000 άτομα/λωρίδα/ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 80 επιβάτες/λεωφ.), όταν τα Ι.Χ. και τα ταξί μεταφέρουν έως 750 άτομα/λωρίδα/ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 1,2 επιβ./όχημα), δηλαδή **στις λεωφορειολωρίδες εξυπηρετούνται περίπου 6,5 φορές περισσότεροι επιβάτες.**

 - Η σύγκριση με τις λοιπές Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες είναι μάλλον **ατυχής**. Καταρχήν γιατί το καθεστώς λειτουργίας των ταξί διαφέρει π.χ. στην Αττική αντιστοιχούν 40 ταξί ανά 10,000 κατοίκους ενώ στο Παρίσι 15 ταξί ανά 10,000 κατοίκους. Με βάση αποτελέσματα ερευνών του ΟΑΣΑ, στο οδικό δίκτυο της Αττικής, στα όρια του δακτυλίου, η αναλογία ταξί/επιβατικά Ι.Χ. είναι 1/3,5 και δείχνει τον σημαντικά μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο που θα προστεθεί στις Λ-Λ με την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου. Επίσης, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, η αναλογία αριθμού ταξί ανά χλμ. δικτύου λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα είναι εξαιρετικά μεγαλύτερη σε σύγκριση με Ευρωπαϊκές μητροπόλεις.

Τα παραπάνω πρακτικά σημαίνουν ότι **στην Αθήνα λόγω του περιορισμένου μήκους των Λ-Λ και του πολύ μεγάλου αριθμού των ταξί, η χρήση των Λ-**

Λ από αυτά θα έχει ως αποτέλεσμα την μετατροπή τους σε συμβατικές λωρίδες κυκλοφορίας και την ουσιαστική ακύρωση της ειδικής λειτουργίας τους.

	Λονδίνο	Παρίσι	Βερολίνο	Βαρκελών η	Αθήνα
Μήκος Λ-Λ (χλμ.)	512	477	74	66	51
Αριθμός ταξί (.000)	23,3	15,9	7	10,4	14

- Πρόσθετα η **βελτίωση της διεθνούς εικόνας της πόλης** με παροχή καλύτερων υπηρεσιών μετακίνησης στον τουρισμό, **έγκειται στην βελτίωση της λειτουργίας των ΜΜΜ**, καθώς ο μέσος τουρίστας - Ευρωπαίος ή μη - διαθέτει αναπτυγμένη κουλτούρα μαζικής και όχι ατομικής μετακίνησης εντός των αστικών κέντρων.
2. Σύμφωνα με το ΥΜΕ, η χρήση των Λ-Λ από τα ταξί χαρακτηρίζεται ως πιλοτική, θα αφορά μόνο σε έμφορτα ταξί (με επιβάτη, αλλά χωρίς δικαίωμα να αποβίβασης και επιβίβασης), ώρες εκτός αιχμής (10:00 - 13:00 & 18:00 - 21:00), εργάσιμες ημέρες (Δευτέρα έως Παρασκευή) και θα περιοριστεί σε ορισμένες Λ-Λ εκτός δακτυλίου, *"..προκειμένου να μετρηθεί πιλοτικά η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας.."*.

- Η πιλοτική εφαρμογή του μέτρου ενδέχεται να αποτελέσει τον «Δούρειο Ίππο» επέκτασης του σε όλη την πρωτεύουσα, όπως αντίστοιχα έγινε στη Θεσσαλονίκη, όπου από το Φεβρουάριο του 2007, όταν και επιτράπηκε η χρήση των Λ-Λ από ταξί «προσωρινά» και για «ειδικούς λόγους», οι περισσότερες λεωφορειολωρίδες έχουν ουσιαστικά πάψει να λειτουργούν.
- Η ανακοίνωση του Υπουργείου *"..να μετρηθεί πιλοτικά η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας.."*, προφανώς αναφέρεται στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. και των ταξί, αφού οι Λ-Λ **δεν** είναι κορεσμένες από λεωφορεία. Εντύπωση προκαλεί η έλλειψη οποιασδήποτε αναφοράς στην αναγκαία αποτίμηση των **αρνητικών επιπτώσεων του μέτρου στην κυκλοφορία των ΜΜΜ. Αν και οι συγκεκριμένες επιπτώσεις είναι αναμενόμενες**, αγνοήθηκαν στη ανακοίνωση της συγκεκριμένης εξαγγελίας.

Στο σημείο αυτό κρίνεται απαραίτητο να αναφερθούν οι αρνητικότερες επιπτώσεις από την εφαρμογή του αντίστοιχου μέτρου στη Θεσσαλονίκη, όπου η χρήση των Λ-Λ από τα ταξί είχε ως βασική συνέπεια τη μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης των λεωφορείων και κατ' επέκταση την επιμήκυνση των χρόνων διαδρομής, με βασικά χαρακτηριστικά: τους μεγάλους χρόνους λειτουργίας των κινητήρων εν κενώ (στο ρελαντί), τα συχνά ή/και απότομα φρεναρίσματα, τις συχνές ακινητοποιήσεις και επανεκκινήσεις. Συγκεκριμένα:

- Η μέση ωριαία ταχύτητα των λεωφορείων σε ώρα αιχμής μειώθηκε από τα 12,4 km/h στα 6,1 km/h (ποσοστό μείωσης πάνω από 50%).
- Ο συνολικός μέσος χρόνος διαδρομής (από αφετηρία προς το τέρμα) σε ώρες αιχμής των γραμμών που εισέρχονται σε Λ-Λ αυξήθηκε κατά 16%.
- Οι εκκινήσεις από στάση σε ώρες αιχμής αυξήθηκαν κατά μέσο όρο από 92 ανά χιλιόμετρο Λ-Λ σε 169 (αύξηση της τάξης του 83%).

Ταυτόχρονα έχουν αυξηθεί οι αέριοι ρύποι και ο θόρυβος από τα λεωφορεία.

Προτείνεται η παραπάνω αποτίμηση και οι δυσμενείς συνέπειες που έχουν παρατηρηθεί από τη λειτουργία των Λεωφορειολωρίδων της Θεσ/κης, να αποτελέσουν τη μοναδική «πιλοτική» εφαρμογή που θα δικαιολογήσουν την ανάκληση του προτεινόμενου μέτρου τόσο για την Αθήνα όσο και για την Θεσσαλονίκη.

- Όσον αφορά στον έλεγχο της τήρησης του μέτρου, εκφράζονται επιφυλάξεις κατά πόσο θα **επιτηρούνται ή όχι με κάμερες/αστυνόμηση οι Λ-Λ, τις ώρες όπου δεν θα επιτρέπεται η είσοδος των ταξί σε αυτές**, δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια, οι οδηγοί ταξί αλλά και Ι.Χ. της Αθήνας, υποβοηθούμενοι και

από την έλλειψη αστυνόμευσης, δείχνουν ελάχιστο σεβασμό στις Λ-Λ, πραγματοποιώντας συστηματικά ελιγμούς εισόδου/εξόδου για παράκαμψη των καμερών επιτήρησης. Επισημαίνεται πρόσθετα, ότι δεν διασφαλίζεται με κανένα τρόπο η αποτροπή της καταπάτησης των όρων χρήσης των Λ-Λ από τα ταξί εν ήδη «εθιμικού δικαίου».

- **Επιπλέον στην ανακοίνωση του ΥΜΕ, δεν διευκρινίζονται τα κριτήρια επιλογής των Λ-Λ, πέραν της αναφοράς ότι πρόκειται για τις εκτός δακτυλίου, ενώ στο σύνολο της η εξαγγελία του μέτρου δεν τεκμηριώνεται επιστημονικά**

Υπενθυμίζεται η εξαιρετική επιτυχία της λειτουργίας των Λ-Λ κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Υπενθυμίζονται οι δηλώσεις του ΥΜΕ στις αρχές του 2005, για την περαιτέρω επέκταση του δικτύου των Λ-Λ, τη συστηματικότερη αστυνόμευσή τους και η ρητή δέσμευσή του ότι δεν πρόκειται να επιτραπεί η χρήση τους από τα ταξί.

Υπενθυμίζεται ότι οι έρευνες έχουν δείξει ότι στις λεωφορειολωρίδες που αστυνομεύονται η μέση εμπορική ταχύτητα των Λεωφορείων πλησιάζει τα 25 χλμ/ώρα, ενώ όπου παραβιάζονται η ταχύτητα μειώνεται κατά 50%. Οι αυξήσεις των ταχυτήτων των λεωφορείων οδηγούν σε αυξήσεις δρομολογίων και κατ' επέκταση μεταφερόμενων επιβατών. **Πέραν αυτών των στοιχείων, που δείχνουν τη βελτίωση της κυκλοφορίας των αστικών λεωφορείων, λόγω ύπαρξης, ορθής λειτουργίας και επιτήρησης των Λ-Λ, δεν υπάρχει καμία μελέτη ή έρευνα που να ανατρέπει τα προαναφερόμενα και να αιτιολογεί την κοινή τους χρήση από λεωφορεία και ταξί.**

Επισημαίνεται ότι σε μια περίοδο κατά την οποία το Μετρό έχει διακόψει τη λειτουργία της Γραμμής 3, από τον Σταθμό «Εθνική Άμυνα» έως το Αεροδρόμιο, ενώ και ο ΗΣΑΠ εκτελεί έργα με αποτέλεσμα τη μείωση της μεταφορικής του ικανότητας, δεν είναι δυνατόν να επιβαρύνεται η κυκλοφορία των ΜΜΜ σε λεωφορειολωρίδες εκτός δακτυλίου όπως αυτές της Λ. Κηφισίας και της Λ. Μεσογείων.

3. Όσον αφορά το δεύτερο μέτρο που ανακοινώθηκε για την αύξηση του κομίστρου των ταξί, βασίζεται σε διαπιστωμένα θετική αφετηρία αλλά έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη χρήση των Λ-Λ από τα ταξί. Η αύξηση του κομίστρου ενδεχομένως να καταστήσει το ταξί οικονομικά ασύμφορο για ορισμένους σημερινούς χρήστες του, αλλά δεν πρόκειται να τους κατευθύνει - ως έπρεπε - στα ΜΜΜ, καθώς "σαμποτάρει" τη χρήση τους. Εκτιμάται ότι οι σημερινοί χρήστες ταξί που θα το εγκαταλείψουν λόγω κόστους, θα στραφούν στο Ι.Χ. για τις μετακινήσεις τους, επιβαρύνοντας περαιτέρω το οδικό δίκτυο.

Συμπεράσματα:

1. Η **εφαρμογή της νομοθεσίας** (συγκεκριμένα της απαγόρευσης εισόδου των ταξί στις Λ-Λ, σύμφωνα με το άρθρο 52, §4 του ΚΟΚ) **είναι υποχρεωτική για όλους τους πολίτες** και δεν μπορεί να στηρίζεται στη διακριτική ευχέρεια μερικών.
2. **Αποδεικνύεται ότι μια επαγγελματική συντεχνία είναι πιο ισχυρή από το Νόμο και την Επιστήμη**, καθώς σοβαρά θέματα συγκοινωνιακής πολιτικής αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης με μερίδα επαγγελματιών και αποφασίζονται με ευκολία μέτρα που αφορούν όλους τους πολίτες.
3. Το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο για την προώθηση της λειτουργίας και την αναβάθμιση των υπηρεσιών των ΜΜΜ, παραδόξως προωθεί συμφέροντα αυτοκινητιστών, ενώ ταυτόχρονα **«τορπιλίζει» τα ΜΜΜ, αυθαίρετα χωρίς κανένα επιστημονικό υπόβαθρο.**

4. Το Υπουργείο δεν έκρινε σκόπιμο να προβεί σε διαβούλευση ή τουλάχιστον να έχει συμβουλευτεί τους αρμόδιους επιστημονικούς ή και καταναλωτικούς φορείς, προτού ανακοινώσει ένα τέτοιο μέτρο.
5. **Το Υπουργείο δεν έκρινε σκόπιμη την εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης** για ένα αμιγώς συγκοινωνιακό θέμα, ώστε να αποτιμηθεί η αποδοτικότητα της λειτουργίας των Λ-Λ, και να καθορισθεί **με ποσοτικοποιημένα κριτήρια** αν είναι χρήσιμη τοπικά (σε ονοματισμένες Λ-Λ ή ακόμα και σε προτεινόμενες νέες Λ-Λ) ή/και χρονικά η είσοδος των ταξί σε αυτές, ώστε να αξιοποιηθεί καλύτερα η κυκλοφοριακή ικανότητα των κεντρικών αξόνων της Αθήνας.
5. Η μονομερής εξέταση των επιπτώσεων της πιλοτικής εφαρμογής του μέτρου **δεν αποτελεί ούτε υποκαθιστά την εγκυρότητα μιας συγκοινωνιακής μελέτης για τις επιπτώσεις στην κυκλοφορία και την επιβατική κίνηση των MMM.**
6. Για άλλη μια φορά αναδεικνύεται η **απουσία συγκροτημένης συγκοινωνιακής πολιτικής.**
7. Το συγκεκριμένο μέτρο, έρχεται σε πλήρη αντίθεση με το πλαίσιο του υπό εκπόνηση «Γενικού Σχεδίου Μεταφορών Αττικής» που εκπονεί ο ΟΑΣΑ , το οποίο προσπαθεί να αναδείξει μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση και προώθηση της χρήσης των MMM όπως είναι η **δέσμευση οδικών διαδρομών** για τα MMM.
8. Το συγκεκριμένο μέτρο έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις πρόσφατες **θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων "Οδοιπορικό για τις μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας"**, για την ουσιαστική αντιμετώπιση των τεράστιων προβλημάτων μετακίνησης που αντιμετωπίζει η πρωτεύουσα, και τα οποία αναμένονται να επιδεινωθούν δραματικά στο άμεσο μέλλον αν δεν ληφθούν μέτρα, απαιτείται ολοκληρωμένη Πολιτική για την Αειφορία και τη Βιώσιμη Κινητικότητα, που να στοχεύει στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των πολλών με τα MMM και όχι στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των λίγων, με τα Ι.Χ..

Οι βασικοί άξονες - στόχοι μιας τέτοιας Πολιτικής είναι:

(α) Περιορισμός / εκλογίκευση της χρήσης του Ι.Χ..

(β) Προνομιακή αντιμετώπιση των MMM και προώθηση της χρήσης τους.

(γ) Απόδοση χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης.

(δ) Ενίσχυση της διατροφικότητας (συνδυασμένη μετακίνηση).

(ε) Καλύτερη πληροφόρηση και ενημέρωση των μετακινούμενων πολιτών.

(στ) Ενίσχυση της ασφάλειας και άνεσης στις μαζικές αστικές μετακινήσεις.

9. Σε μια εποχή που η προώθηση **βιώσιμης αστικής κινητικότητας** και η βελτίωση του περιβάλλοντος στις πόλεις αποτελούν κρίσιμες ανθρώπινες ανάγκες και επιπλέον βασικές πολιτικές επιλογές σύσσωμης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Πράσινη Βίβλος, 2008), η πολιτική επιλογή του ΥΜΕ να προωθεί μέτρα υπονόμησης των MMM αποτελεί:

- ασυνέπεια σε σχέση με εξαγγελίες του ίδιου Υπουργείου για «πράσινες επιτροπές» και «πράσινες μεταφορές»,
- παρέκκλιση από την κοινή ευρωπαϊκή πολιτική και κυρίως
- θυσία των αναγκών των πολλών στα συμφέροντα των λίγων.

Το ΔΣ του Σ.Ε.Σ.