



Αθήνα, 14 Μαρτίου 2011

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Λειτουργία των Λεωφορειολωρίδων στη Θεσσαλονίκη

Με αφορμή τη συζήτηση που γίνεται στη Θεσσαλονίκη σχετικά με την κίνηση ή όχι των ταξί στις λεωφορειολωρίδες, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) θεωρεί επιβεβλημένο να επαναλάβει τις πάγιες θέσεις του, με βάση τις αρχές του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και την πλούσια διεθνή εμπειρία:

- Από θεσμικής απόψης, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) (άρθρο 52, §4), αναφέρει ότι στις λεωφορειολωρίδες (Λ-Λ) κυκλοφορούν μόνο μέσα μαζικής μεταφοράς προσώπων. Κατά συνέπεια, η χρήση τους από τα ταξί, έρχεται σε αντίθεση με τον ΚΟΚ, μιας και τα ταξί δεν αποτελούν Μέσο Μαζικής Μεταφοράς.
- Το βασικότερο σημείο είναι ότι η χρήση των λεωφορειολωρίδων από μη λεωφορεία (ταξί ή άλλα οχήματα) υποβαθμίζει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών των ΜΜΜ (λεωφορείων), αφού η είσοδος των ταξί στις Λ-Λ οδηγεί ουσιαστικά στην κατάργηση της λειτουργικότητάς τους, καθιστά το λεωφορείο λιγότερο ελκυστικό μέσο και στρέφει τον πολίτη στο ΙΧ, με τα γνωστά δυσμενή αποτελέσματα.
- Πρέπει να επισημανθεί ότι δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι αστικές μεταφορές με τη λογική της διευκόλυνσης περισσότερων οχημάτων χαμηλής χωρητικότητας, όπως τα ταξί, σε βάρος της ροής οχημάτων υψηλής χωρητικότητας όπως τα λεωφορεία. Η εφαρμογή αυτής της πρακτικής, οδήγησε τη Θεσσαλονίκη σε επιδείνωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και σε περαιτέρω επιβάρυνση του περιβάλλοντος. 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 ΙΧ και τα ταξί μεταφέρουν έως 750 άτομα/λωρίδα/ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 1,2 επιβάτες/όχημα), δηλαδή στις λεωφορειολωρίδες εξυπηρετούνται περίπου 6,5 φορές περισσότεροι επιβάτες.
- Κρίσιμο σημείο για την σωστή λειτουργία των λεωφορειολωρίδων είναι η αποτελεσματική επιτήρησή τους. Έρευνες έχουν δείξει ότι στις



λεωφορειολωρίδες που αστυνομεύονται σωστά η μέση ταχύτητα των λεωφορείων πλησιάζει τα 25 χλμ/ώρα, ενώ όπου παραβιάζονται μειώνονται κατά 50%. Η αύξηση της ταχύτητας των λεωφορείων οδηγεί στην καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών και σε αξιοπιστία των δρομολογίων.

Στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας η οποία αποτελεί και προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Πράσινη Βίβλος 2008) βασικός γνώμονας της πολιτείας θα πρέπει να είναι η προώθηση των ΜΜΜ και όχι η επιβολή μέτρων τα οποία τα καθιστούν μη ελκυστικά. Επομένως, όπως έχει ήδη και κατά το παρελθόν αναφέρει ο ΣΕΣ στο από 8.4.2009 Δελτίο Τύπου του, αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται, η αποκλειστική χρήση των λεωφορειολωρίδων από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι επιβεβλημένη και κάθε ενέργεια που μπορεί να αλλοιώσει τη λειτουργικότητα των λεωφορειολωρίδων και την αποτελεσματικότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μπορεί και πρέπει να αποτρέπεται.

Συνημμένο: Το από 08.04.2009 Δελτίο Τύπου του ΣΕΣ «για τα νέα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών από τα ταξί».

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) ιδρύθηκε το 1976 ως το Επιστημονικό και Επαγγελματικό Σωματείο που εκπροσωπεί τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους στην Ελλάδα και το Εξωτερικό.