

Τα ταξί ζητούν την, χωρίς περιορισμό, διέλευση στις λεωφορειολωρίδες

2025/01/16 14:34 στην κατηγορία MMM

Με αφορμή τη Δημόσια διαβούλευση για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «ΝΕΟ ΚΥΡΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ» και προκειμένου να επιτευχθεί η βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης και οδικής ασφάλειας στην Αττική, με την βοήθεια των επιστημονικών συνεργατών του ΣΑΤΑ κ. Κίμωνα Λογοθέτη (Σύμβουλος Διαχείρισης Κυκλοφορίας) και Ευαγγελίας Βαρελά (Δικηγόρος Αθηνών), το ΣΑΤΑ, με ανακοίνωσή του, ανακοίνωσε ότι **καταθέτει πρόταση νεοπαγούς διατάξεως στον ΚΟΚ και παράλληλης τροποποίησης του άρθρου 52 παρ. 6 ΚΟΚ**, με στόχο την νομιμοποίηση χρήσης και κίνησης στα οχήματα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ και της **συνεχούς και απρόσκοπτης διέλευσης τους στις αποκλειστικές λωρίδες λεωφορείων παράλληλης ροής (λεωφορειολωρίδες) χωρίς περιορισμό.**

Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο άρθρο 52 παρ. 6 ΚΟΚ σε συνδυασμό με τις προσαρτώμενες σε αυτόν ΚΥΑ που καθορίζουν την κίνηση στις Ειδικές Λωρίδες για Μέσα Μαζικής Μεταφοράς παράλληλης ροής ισχύει ότι Απαγορεύεται η κίνηση και η στάση κάθε οχήματος (Ε.Ι.Χ., ΤΑΞΙ, ημιφορτηγών ή φορτηγών).

Επιπλέον βάσει της ρυθμιστικής πινακίδας (σήμανσης) Ρ67 ισχύει η αποκλειστική διέλευση λεωφορείων ή τρόλεϊ στις Λεωφορειολωρίδες και συνεπώς απαγορεύεται στα ταξί.

Με την παρούσα Πρόταση Τροποποίησης , «ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ ΣΤΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ», το ΣΑΤΑ εισηγείται:

Την αφαίρεση — διαγραφή της λέξεως «μαζικής» από τη διατύπωση που αναφέρεται στα οχήματα δημόσιας χρήσης μαζικής μεταφοράς στο άρθρο 52 παρ. 6 ΚΟΚ.

Συνεπώς, την τροποποίηση της παρ. 6 άρθρο 52 ΚΟΚ ως εξής:

«Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους

γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να παίρνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών.

Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτήν κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή παίρνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτεύουσας με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Νομάρχη.

Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση, κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους. »

Με την διαγραφή της λέξεως «μαζικής», δίνεται η δυνατότητα νομοθέτησης, μέσω Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος, στην νομιμοποίηση της κίνησης των και των οχημάτων ταξί (οχήματα δημόσιας χρήσης μεταφοράς επιβατών) στις λεωφορειολωρίδες και να εμπίπτει η κυκλοφορία των ταξί στις λεωφορειολωρίδες στην διοικητική αρμοδιότητα των Υπουργών ώστε ασκώντας κατά διακριτική ευχέρεια την διοικητική τους δικαιοδοσία να εντάσσουν και τα ταξί στις Λεωφορειολωρίδες.

Επιπλέον, την διαμόρφωση αυτοτελούς άρθρου στον ΚΟΚ που θα την «ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ» ήτοι:

Το νέο άρθρο του ΚΟΚ να διαμορφωθεί ως εξής:

«ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ»

Στη λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων επιτρέπεται η κίνηση, η στάση και απαγορεύεται η στάθμευση των:

α. Δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία και τρόλεϊ)

β. Ιδιωτικών μέσων μαζικής μεταφοράς (τουριστικά λεωφορεία, αστικά κ.λπ.)

γ. Δικύκλων

δ. Οχημάτων άμεσης ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, αστυνομικά κ.λπ.)

ε. Δίτροχων Οχημάτων στ. Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ

Απαγορεύεται η κίνηση και η στάση κάθε οχήματος Ε.Ι.Χ, ημιφορτηγών ή φορτηγών. »

«Δεδομένα και Επιχειρήματα που καθιστούν επιτακτική ανάγκη της ελεύθερης κίνησης των οχημάτων Ταξί στις λεωφορειολωρίδες.»

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΑΣΑ, όπως υποστηρίζει το ΣΑΤΑ, μόλις 1 στα 12 οχήματα που χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες μήκους 52 χλμ. στην Αττική είναι λεωφορείο.

Η προσθήκη των ταξί στις λεωφορειολωρίδες μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην αύξηση της αποδοτικότητας των οδικών δικτύων και της βιώσιμης μετακίνησης.

Αναλυτικότερα **τα αναμενόμενα οφέλη είναι τα εξής:**

Βελτίωση της Μέσης Ταχύτητας των Αστικών Λεωφορειών:

Με την αυστηρή τήρηση της χρήσης της λεωφορειολωρίδας, τα λεωφορεία θα κινούνται απρόσκοπτα.

Αύξηση της Ελκυστικότητας Χρήσης Ταξί:

Διευκολύνοντας την κίνηση των ταξί, μειώνεται ο χρόνος μεταφοράς επιβατών, καθιστώντας την υπηρεσία πιο αποδοτική και ελκυστική.

Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων:

Τα ταξί θα μπορούν να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν επιβάτες χωρίς την ανάγκη απότομης εισόδου ή εξόδου από τη λεωφορειολωρίδα, μειώνοντας τους επικίνδυνες ελιγμούς.

Αποσυμφόρηση των Κανονικών Λωρίδων Κυκλοφορίας:

Τα ταξί δεν θα χρειάζεται να εναλλάσσουν λωρίδες, βελτιώνοντας τη συνολική ροή της κυκλοφορίας.

Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης:

Επέκταση του Δικτύου Τεχνικών Μέσων Αστυνόμευσης:

Εγκατάσταση πρόσθετων μέσων επιτήρησης στις λεωφορειολωρίδες, ώστε να διασφαλιστεί ότι η χρήση τους θα παραμένει αποκλειστικά για λεωφορεία και ταξί.

Ευρωπαϊκή Εμπειρία

Σε όλες τις σύγχρονες μητροπολιτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα ταξί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες, με σημαντικά θετικά αποτελέσματα. Ενδεικτικά παραδείγματα αποτελούν πόλεις όπως το Λονδίνο, το Βερολίνο και η Μαδρίτη, όπου η πρακτική αυτή ενισχύει τη βιωσιμότητα των μεταφορών και την οδική ασφάλεια.

Συμπέρασμα

Η υιοθέτηση της προτεινόμενης τροποποίησης θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση του κυκλοφοριακού συστήματος στην Αττική και στην αύξηση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας στις μεταφορές.