

ΤΑΞΙ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΓΜΑ (Νοέμβριος 2004)

Συγγραφέας: ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

Στη Θεσσαλονίκη, όπως και σε πλείστες άλλες μεγάλες πόλεις, υπάρχουν λεωφορειόδρομοι, δηλαδή τμήματα οδών που προορίζονται για την αποκλειστική κυκλοφορία λεωφορείων. Ο ορισμός του λεωφορειόδρομου παρέχεται στο άρθρο 2 παρ. 1 του ΚΟΚ και ο καθορισμός τους γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών με βάση την ειδική νομοθετική εξουσιοδότηση της διάταξης του άρθρου 52 παρ. 4 ΚΟΚ (ν. 2696/1999) και αφού προηγηθεί η εκπόνηση ή η έγκριση από κρατικές υπηρεσίες κυκλοφοριακών μελετών. Παρόμοια εξουσιοδοτική διάταξη για τον καθορισμό λεωφορειοδρόμων υπήρξε και στους προϊσχύσαντες ΚΟΚ (ν. 614/1977, όπως τροποποιήθηκε σχετικά με το άρθρο 8 του ν. 1350/1983, και ν. 2094/1992) σε ταυτόριθμο άρθρο και παράγραφο. Είναι χαρακτηριστικό ότι με ρητή νομοθετική πρόβλεψη (άρθρο 9 παρ. 10 του ν. 2503/1997) στις μεγάλες πόλεις η διάταξη του άρθρου 52 παρ. 4 ΚΟΚ υπερισχύει διατάξεων που αναθέτουν τη λήψη κυκλοφοριακών μέτρων σε δημοτικά ή κοινοτικά συμβούλια.

Δυνάμει των νομοθετικών αυτών εξουσιοδοτήσεων στη Θεσσαλονίκη έχουν καθοριστεί λεωφορειόδρομοι στις οδούς Μητροπόλεως (το 1990), Β. Όλγας (το 1992), Τιμισκή (το 1996) και Εγνατία (το 2000). Έμμεση αναφορά στην ύπαρξη των παραπάνω λεωφορειοδρόμων γίνεται στο άρθρο 8 του ν. 2898/2001, το οποίο κυρώνει την οικονομική συμφωνία μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) και του Ελληνικού Δημοσίου. Στη συμφωνία αυτή καταγράφεται η υποχρέωση του ΟΑΣΘ να διατηρεί αμετάβλητο τον αριθμό και τη συχνότητα των δρομολογίων, που υφίσταντο κατά την υπογραφή της σύμβασης. Είναι προφανές ότι τα παραπάνω μεγέθη συναρτώνται με την ύπαρξη λεωφορειόδρομων.

Στους λεωφορειόδρομους απαγορεύεται η κυκλοφορία των ταξί. Είναι δυνατό, πάντα με έκδοση και πάλι κοινής υπουργικής απόφασης των ίδιων υπουργών, να

επιτραπεί η κυκλοφορία εντός τους δίκυκλων ή να περιοριστεί η λειτουργία τους σε συγκεκριμένο ωράριο και ημέρες. Παρ' όλα αυτά, ο μερικώς αρμόδιος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών δεσμεύτηκε να εξετάσει ειδικά για τη Θεσσαλονίκη τη δυνατότητα προώθησης ρυθμίσεων, οι οποίες θα προβλέπουν την κυκλοφορία των ταξί στους λεωφορειόδρομους. Πολιτικά η δέσμευση αυτή ήταν αναμενόμενη. Αποτελεί προϊόν πίεσης των ιδιοκτητών ταξί, με τη συμπαράσταση του Δήμαρχου και του Νομάρχη Θεσσαλονίκης. Σε οποιαδήποτε άλλη μεγάλη πόλη, βέβαια, είναι απίθανο να ενστερνίζονταν ένα τέτοιο αίτημα φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης. Αυτό, όμως, είναι άλλο ζήτημα, το οποίο απλώς θέτει προ των ευθυνών τους τοπικούς φορείς, που εκπροσωπούν τους χρήστες της αστικής λεωφορειακής συγκοινωνίας. Οφείλουν, λοιπόν, να τοποθετηθούν σχετικά όλοι, από το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης και την Ένωση Δημοσιοϋπαλληλικών Οργανώσεων μέχρι το Δικηγορικό Σύλλογο Θεσσαλονίκης και τον τοπικό Σύλλογο Δικαστικών Υπαλλήλων, αφού καθημερινά χιλιάδες πολίτες, εργαζόμενοι και επαγγελματίες συρρέουν στο Δικαστικό Μέγαρο της πόλης, το οποίο βρίσκεται στο τέλος οδικών αξόνων που διαθέτουν λεωφορειόδρομους.

Πέρα, όμως, από τις πολιτικές σκοπιμότητες, καίριο είναι το ερώτημα αν είναι νομικά δυνατή η νόθευση (με τη χρήση και από τα ταξί) της αποκλειστικής κυκλοφορίας των λεωφορείων στους λεωφορειόδρομους της Θεσσαλονίκης. Από τεχνική άποψη, τούτο θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνο με τροποποίηση του ΚΟΚ, αφού αυτός εξουσιοδοτεί τους συναρμόδιους υπουργούς μόνο για τη χρήση των λεωφορειόδρομων και από δίκυκλα ή για ολική αναστολή του μέτρου για κάποιες ώρες.

Κατά τη γνώμη μου το ερώτημα της νομιμότητας παραμένει, ακόμη και αν τροποποιηθεί ο ΚΟΚ και προβλεφθεί ρητά η νόθευση της αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων στους λεωφορειόδρομους της Θεσσαλονίκης. Η «υπόθεση εργασίας» είναι αν η διάταξη του άρθρου 24 παρ. 2 Συντ. εγγυάται την προστασία ενός ελάχιστου «συγκοινωνιακού κεκτημένου», υπαγόμενου στην ευρύτερη έννοια του πολεοδομικού κεκτημένου, καθώς ο καθορισμός λεωφορειόδρομων συνιστά καθορισμό μίας αποκλειστικής χρήσης γης, δηλαδή αποτελεί μια επέμβαση εντός του καθορισμένου γεωγραφικού χώρου της πόλης με σκοπό το σχεδιασμό και την αρμονική ανάπτυξή της (για τον ορισμό της πολεοδομίας βλ., αντί άλλων, Β. Σκουρή, Χωροταξικό και Πολεοδομικό Δίκαιο Ι, σ. 19).

Ειδικότερα σε ένα ζήτημα, το οποίο, κατά το συνταγματικό ορισμό, υπάγεται στην αρμοδιότητα του Κράτους να ρυθμίζει και να ελέγχει τον τρόπο «διαμόρφωσης των πόλεων», το Κράτος δεν διαθέτει ανεξέλεγκτη διακριτική ευχέρεια. Μεταξύ των περισσότερων λύσεων οφείλει κατά τη συνταγματική επιταγή να επιλέγει εκείνη που «εξυπηρετεί τη λειτουργικότητα των οικισμών» και «εξασφαλίζει τους καλύτερους δυνατούς όρους διαβίωσης». Συνεπώς, αντίκειται προς τη συνταγματική επιταγή η αντιμετώπιση του συγκεκριμένου ζητήματος με κριτήριο την ικανοποίηση ή μη ενός επαγγελματικού αιτήματος (στην προκειμένη περίπτωση των ιδιοκτητών ταξί).

Εφόσον, λοιπόν, το ενδεχόμενο της προνομιακής διευκόλυνσης στην κίνηση των αστικών λεωφορείων ως μέσων μαζικής μεταφοράς προσώπων έχει ήδη από το 1983 επιλεγεί με τον ΚΟΚ για το σύνολο των πόλεων ως ο προσφορότερος τρόπος μετακίνησης του πληθυσμού, η επιλογή ενός άλλου τρόπου για τη Θεσσαλονίκη ή οποιαδήποτε άλλη πόλη μπορεί να δικαιολογηθεί μόνο αν από ειδικές κυκλοφοριακές μελέτες αποδεικνύεται ότι ο πληθυσμός θα μετακινηθεί γρηγορότερα, φθηνότερα και ασφαλέστερα, δηλαδή κατά τρόπο που να βελτιώνει (όχι απλώς να διατηρεί στο ίδιο επίπεδο) τους όρους διαβίωσής του.