

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΣΥΜ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Πρόβλημα και η Προέλευση

Οι κύριες πηγές στην Αθήνα και οι σημαντικότεροι ρύποι που εκπέμπουν, συνοψίζονται στον πάρα κάτω πίνακα.

	<u>Καπνός</u>	<u>Σκόνη</u>	<u>Διοξ. θείου</u>	<u>Οξειδ. Αζώτου</u>	<u>Υδρογ. Ανθρ.</u>	<u>Μονοξ. Ανθρ.</u>	<u>Μόλυβδος</u>
Βενζινοκίνητα				X	X	X	X
Ντηζελοκίνητα	X		X	X	X	X	
Βιομηχανία	X	X	X	X	X		
Κεντρική θέρμανση	X		X				

Η κεντροβαρική συμμετοχή (σε σχέση με όλους τους ρύπους) του αυτοκινήτου είναι 75%, της βιομηχανίας 22% και της κεντρικής θέρμανσης 3%.

Η Αθήνα εμφανίζει κύρια πρόβλημα καπνού στο κέντρο, σκόνης σε πολλές περιοχές (ιδιαίτερα βιομηχανικές) και μονοξειδίου του άνθρακα (CO) σε κεντρικούς δρόμους.

Τα Αζωτοδοξείδια (NOx) και οι Υδρογονάνθρακες βρίσκονται σε οριακά επίπεδα. Οι δύο αυτοί ρύποι αντιδρούν στην ατμόσφαιρα με τη βοήθεια του φωτός και δίνουν το φωτοχημικό νέφος που μετριέται σε ελαφρά αυξημένες τιμές στην περιφέρεια της πόλης.

Το διοξείδιο του θείου και ο μόλυβδος βρίσκονται παντού σε χαμηλές τιμές.

Σαν μέτρο σύγκρισης για τον καθορισμό των επιπέδων της ρύπανσης δεχόμαστε τα όρια που έχει θεσπίσει η ΕΟΚ και λαβαίνουμε υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές της Παγκοσμίας Οργάνωσης Υγείας.

Ο κόσμος ενοχλείται ιδιαίτερα από την εμφάνιση του ορατού νέφους που προέρχεται κύρια από τον καπνό και από τις φωτοχημικές αντιδράσεις (το διοξείδιο του αζώτου έχει κιτρινωπό χρώμα) σε μέρες με δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες. Πολλές φορές όμως ενώ τα επίπεδα ρύπανσης είναι χαμηλά, παρουσιάζεται οπτικό φαινόμενο που οφείλεται κύρια στην αυξημένη υγρασία και ο κόσμος το εκλαμβάνει σαν νέφος ρύπανσης.

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΘΗΝΑΣ

ΡΥΠΟΙ	ΠΗΓΕΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ		ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΕΡΜΑΝΣΗ		ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
		τόν/έτος	%	τόν/έτος	%	τόν/έτος	%	τόν/έτος	%
ΚΑΠΝΟΣ		3,300	64	859	17	1,035	19	5,194	
ΣΩΜΑΤΙΔΙΑ		90				21,206	100	21,296	
SO ₂		1,410	7	3,690	21	12,696	72	17,796	
NO _x		17,400	67	1,391	5	7,181	28	25,972	
CO		323,750	100	380		449		324,579	
ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ		46,200	68	190		36,510	32	68,137	
ΜΕΣΗ ΚΕΝΤΡΟΒΑΡΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ %			75		3		22		

Από τις δέκα φορές που χρειάστηκε να παρθούν έκτακτα μέτρα εξ' αιτίας της ρύπανσης, τις εννέα ευθυνόταν ο καπνός.

Μέτρα Μέχρι Σήμερα

Τα σημαντικότερα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα, είναι τα εξής:

Βελτίωση Καυσίμων :

Η περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο, που είναι καθοριστικός παράγοντας για τις εκπομπές διοξειδίου του θείου, μειώθηκε προοδευτικά σε επίπεδα που είναι διεθνώς από τα χαμηλότερα (μέγιστο ποσοστό θείου στο μαζούτ 0,7% και στο ντήζελ 0,3%).

Η περιεκτικότητα της βενζίνης σούπερ σε μόλυβδο μειώθηκε προοδευτικά στο χαμηλότερο επίπεδο που απαντάται στην Ευρώπη (0,15 gr/lit). Για τα πάρα πάνω, το ετήσιο κόστος ξεπερνά τα 4 δισεκ. δρχ.

Εκπομπές από Αυτοκίνητα :

Ανανεώθηκε ο στόλος των λεωφορείων και ενισχύθηκε η μεταφορική ικανότητα των ηλεκτροκίνητων μέσων, τρόλεϋ και του ηλεκτρικού.

Εκτελέστηκαν σημαντικά κυκλοφοριακά έργα (ανισόπεδοι κόμβοι, διαπλατύνσεις κτλ), με στόχο την αποσυμφόρση του κέντρου και αύξηση της μέσης ταχύτητας των αυτοκινήτων.

Κόστος 22 δις. πρόβλεψη πενταετίας 35 δις.

Έγιναν χιλιάδες μετρήσεις στο δρόμο με στόχο την ενημέρωση του πολίτη.

Εκπομπές από Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις :

Ασκήθηκε πίεση και οι εκπομπές από τη βιομηχανία, ιδιαίτερα τις μεγάλες μονάδες, διατηρήθηκαν σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Με συστηματικούς ελέγχους βελτιώθηκε θεαματικά η ποιότητα καύσης σε όλες τις βιομηχανίες.

Εκπομπές από Εγκαταστάσεις Κεντρικής Θέρμανσης :

Έγιναν συστηματικές μετρήσεις σε μεγάλα κτίρια του κέντρου και διαπιστώθηκε βελτίωση.

Οργανώθηκε ο τακτικός έλεγχος σε μεγάλα κτίρια, νοσοκομεία, ξενοδοχεία, φούρνους.

Με τα πέρα πάνω μέτρα, περιορίστηκε η ρύπανση της ατμόσφαιρας από διοξείδιο του θείου και μόλυβδο σε χαμηλά επίπεδα και ανα-σχέθηκε η αύξηση της ρύπανσης σε σχέση με άλλες παραμέτρους, παρά τη συνεχιζόμενη αύξηση των δραστηριοτήτων της πόλης και ιδιαίτερα της κυκλοφορίας. Η σημαντική βελτίωση των καύσεων στη βιομηχανία και σε ένα βαθμό στην κεντρική θέρμανση έχει συμβάλει στον περιορισμό του οπτικού φαινομένου (νέφους).

1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Με δεδομένη την πολυπλοκότητα του θέματος και το μεγάλο κόστος των οποιωνδήποτε παρεμβάσεων, για την πάρα πέρα μείωση του προβλήματος ρύπανσης, κρίθηκε αναγκαίο να ολοκληρωθεί μια σειρά μελετών που αφορούσαν τη μείωση των εκπομπών από τη βιομηχανία, το αυτοκίνητο και την κεντρική θέρμανση. Απαύγασμα αυτών των μελετών και αντικείμενο πρωτοποριακής ανάλυσης, ήταν η διαμόρφωση μιας βέλτιστης στρατηγικής αντιρρύπανσης που εντάχθηκε στο 5ετές πρόγραμμα με προεκτάσεις μέχρι το έτος 2000.

Στα πλαίσια του 5ετούς λαμβάνονται

- όλα ουσιαστικά τα απαραίτητα μέτρα για τον έλεγχο των εκπομπών από τη βιομηχανία με σημαντικό όφελος της εθνικής οικονομίας,
- έχει ολοκληρωθεί ο συστηματικός έλεγχος των 45.000 μεγαλύτερων κτιρίων (βέλτιστη λύση από πλευράς κόστους/αποδοτικότητας) με επίσης σημαντικό όφελος της εθνικής οικονομίας,
- έχει προχωρήσει η ρύθμιση συντήρηση σε όλα τα οχήματα, η εισαγωγή νέων βενζινοκινήτων αυτοκινήτων βελτιωμένης συμβατικής τεχνολογίας (από το 1986), ο έλεγχος εισαγωγών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων (από το 1986),
- η χρήση υγραερίου με καταλύτη στα ταξί.

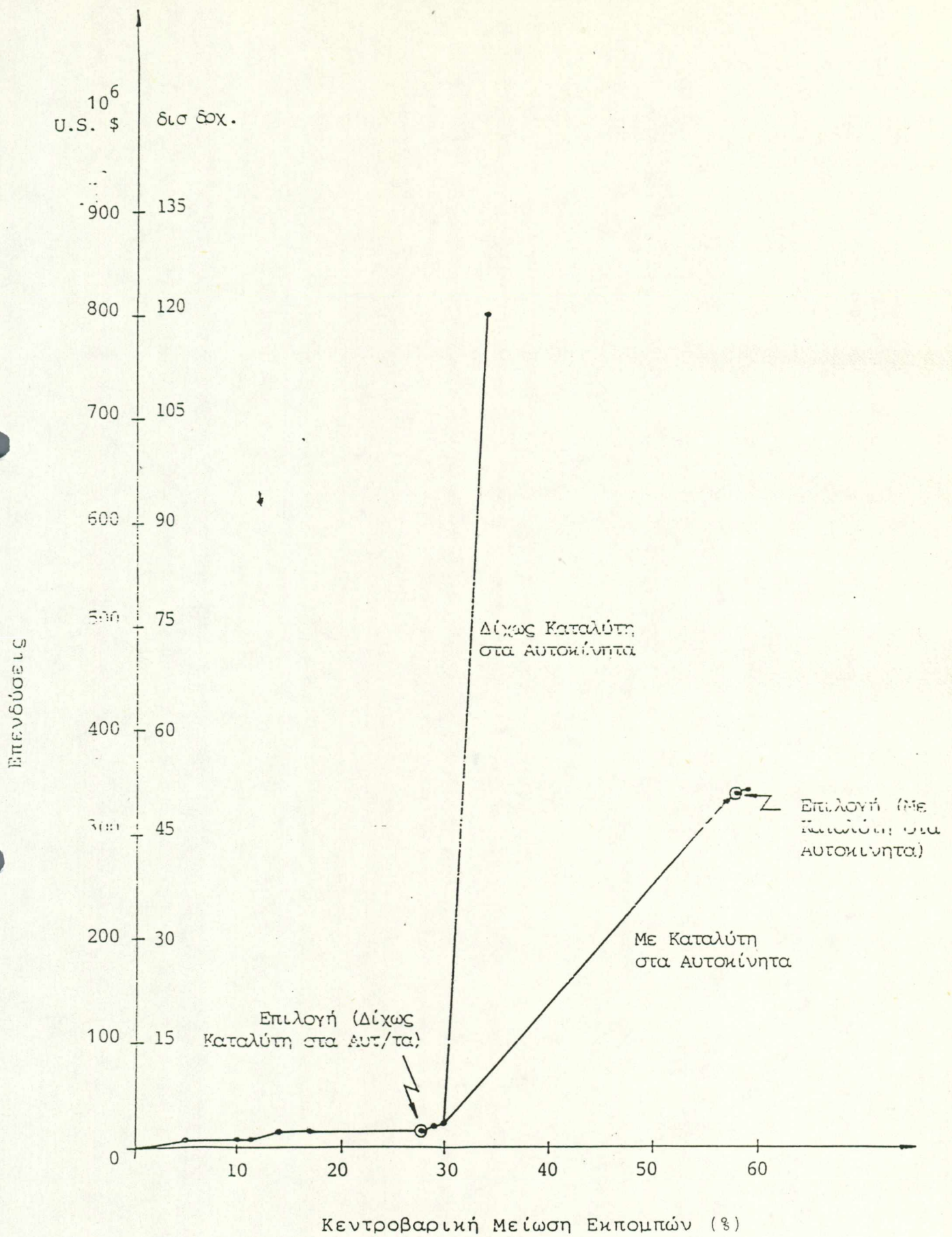
Οι απαιτούμενες επενδύσεις και το ετήσιο κόστος για τον έλεγχο της ρύπανσης δίδονται στα διαγράμματα των επόμενων σελίδων σαν συνάρτηση του ποσοστού μείωσης των εκπεμπομένων ρυπαντικών φορτίων.

Εξέταση των διαγραμμάτων αυτών δείχνει τη σκοπιμότητα χρήσης καταλυτικών μετατροπών στα αυτοκίνητα και δικαιολογεί την επιλογή στόχου μείωσης των εκπομπών κατά 27% μέχρι το 1990 (μια και η επιβολή καταλυτικών μετατροπών στα αυτοκίνητα προϋποθέτει την ύπαρξη αμόλυβδης βενζίνης που θα είναι διαθέσιμη από το 1989) και περίπου 60% μέχρι το 2000 (οπότε ελπίζεται ότι θα έχει ανανεωθεί το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των αυτοκινήτων με καταλυτικούς μετατροπείς.

Με την εφαρμογή του προγράμματος των τεχνικών μέτρων μέχρι το έτος 1990, είναι δυνατόν:

- α) Στο θριάσιο πεδίο να μειώσουμε τις εκπομπές της βιομηχανίας κατά 68% (σε κεντροβαρή βάση), πράγμα που αναμένεται να προκαλέσει ουσιαστικώτατη βελτίωση του περιβάλλοντος.
- β) Στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, να μειώσουμε τις εκπομπές σε κεντροβαρική βάση κατά 27%. Ιδιαίτερη μείωση, επιτυγχάνουμε στον καπνό (41%), που αποτελεί τον κύριο παράγοντα εμφάνισης ορατού νέφους και λήψης έκτακτων μέτρων, αλλά και στη σκόνη (81%), που αποτελεί από τα σοβαρότερα προβλήματα ρύπανσης της Αθήνας. Παρ'όλη την παράλληλη σημαντική μείωση (περίπου 20%) και άλλων ρύπων (SO_2 , CO και Υδρογονανθράκων), κρίθηκε σκόπιμη η λήψη πρόσθετων μέτρων που αφορούν κύρια το ΙΧ αυτοκίνητο και αρχίζουν από το 1989 (και πιθανώς νωρίτερα) με την εισαγωγή της αμόλυβδης βενζίνης και ολοκληρώνονται το 2000 με την αντικατάσταση ικανού μέρους του στόλου των αυτοκινήτων, έτσι ώστε να εξαλειφθεί ουσιαστικά το πρόβλημα.

Οι επενδύσεις που απαιτούνται για την υλοποίηση των παραπάνω μέτρων, είναι περίπου 5 δισ. ενώ η εθνική οικονομία επιτυγχάνει ένα όφελος της τάξης των 800 εκ. δρχ/έτος (λαμβάνομένου υπόψη του κόστους των επενδύσεων), κύρια εξ' αιτίας της εξοικονόμησης καυσίμων. Πέραν αυτού και ιδιαίτερα για τη βιομηχανία, υπάρχει και έμμεσο όφελος με την απελευθέρωση της βιομηχανικής ανάπτυξης από τους ασφυκτικούς περιορισμούς που ισχύουν και με την απόκτηση αξιοπιστίας της πολιτείας που εκτιμάται ότι είναι πολύ σημαντικότερο.



10^6 US\$ - Σισ. Δοχ.

Ετήσιο Κόστος

50 - 7.5

40 - 6

30 - 4,5

20 - 3

10 - 1,5

0 - 10 20 30 40 50 60

- 10

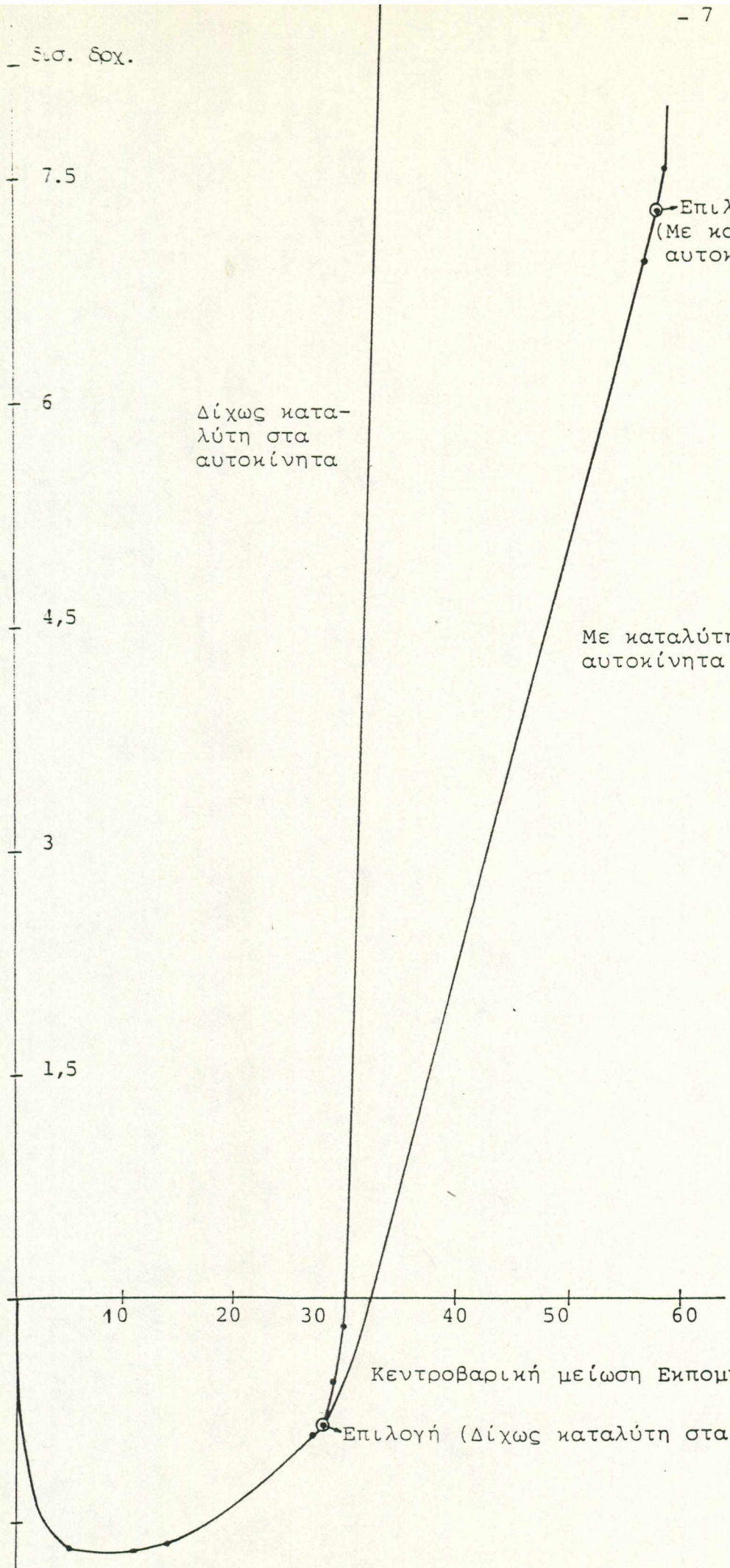
Δίχως κατα-
λύτη στα
αυτοκίνητα

Με καταλύτη στα
αυτοκίνητα

Επιλογή
(Με καταλύτη στα
αυτοκίνητα)

Κεντροβαρική μείωση Εκπομπών (%)

Επιλογή (Δίχως καταλύτη στα Αυτοκίνητα)



Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται τα τεχνικά μέτρα, οι Νομικές και Διοικητικές ρυθμίσεις, το κόστος που συνεπάγονται και γίνονται προτάσεις για τον καθορισμό του τομέα ευθύνης των συναρμοδίων Υπουργείων.

Σημειώνεται ότι υπάρχει διαφορά στη βάση που αναφέρονται τα κόστη του επόμενου πίνακα και αυτών στα διαγράμματα των σελίδων 5 και 6:

- Τα κόστη των διαγραμμάτων αναφέρονται στο πραγματικό κόστος που συνεπάγεται κάθε μέτρο άσχετο με τον φορέα και τον τρόπο υλοποίησης. Επίσης σε σχέση με το κόστος των καυσίμων, διαλυτών, συσκευών αντιρρύπανσης για αυτοκίνητα κλπ. σαν βάση κοστολόγησης ελήφθησαν οι ισχύουσες (τέλος 1985) διεθνείς τιμές, άσχετα από την τιμολογιακή και δασμολογική πολιτική.
- Τα κόστη στον πίνακα λαμβάνουν υπόψη τις επιχορηγήσεις και τη φορολογία, που από πολιτική και πρακτική σκοπιά φαίνονται απαραίτητες για την προώθηση των μέτρων, ενώ από την άλλη μεριά εξαιρούνται κόστη για έργα που είναι ήδη προγραμματισμένα (ΚΤΕΟ).

ΜΕΤΡΑ	ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ		ΚΟΣΤΟΣ	ΟΦΕΛΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	ΝΟΜΙΚΕΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ			
ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ	Προϋπόθεση: Υπουργική απόφαση για όρια εκπομπών Αρμοδιότητα ΥΠΕΧΩΔΕ/ΥΒΕΤ Εφαρμογή άμεση	Προϋποθέσεις υπάρχουν. Ολοκληρώθηκε το πρόγραμμα εκπαίδευσης 20 αποφοίτων ΤΕΙ.	25 εκ. δρχ/χρόνο κόστος 400 εκ. δρχ/χρόνο όφελος σε συνάλλαγμα (Σταδιακή επίτευξη του στόχου μέσα στην 5ετία)	Άμεση απόδοση εξοικονόμησης ενέργειας. Άρχισε	
ΕΛΕΓΧΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ	Προϋποθέσεις υπάρχουν (εφαρμογή Ν.1262) Αίτημα ΣΕΒ τροπολογία Ν.1262 έγινε αποδεκτό από το ΥΠΕΘΟ. Αρμοδιότητα: ΥΠΕΘΟ Εφαρμογή 1986	Προϋποθέσεις υπάρχουν Αρμοδιότητα: ΥΒΕΤ/συνεργ. ΥΠΕΧΩΔΕ Εφαρμογή από 1986	2.5 δις.δρχ.κόστος (συνάλλαγμα <50%) (προγρ.Δημ.Επενδύσεων και Ιδιωτ. Κεφαλαίου) 0,8 δις.δρχ. ετήσιο όφελος κύρια σε συνάλλαγμα.	Δυνατότητα ολοκλήρωσης σε 2,5 έτη. Εξοικονόμηση ενέργειας. Αύξηση απασχόλησης (εγ-χώρια κατασκευή) *Τιμές καυσίμων 1985	
ΡΥΘΜΙΣΗ/ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ					
α) ΚΤΕΟ	Προϋποθέσεις υπάρχουν Αρμοδιότητα ΥΠ. ΜΕΤ. Εφαρμογή άμεση	Προϋποθέσεις: Ολοκλήρωση προγραμ. ΚΤΕΟ Αρμοδιότητα ΥΠ. ΜΕΤ. Εφαρμογή 1986-1990	Προϋπολογισμός Υπ. Μεταφο-ρών		Άρχισε η εφαρμογή του προγράμματος από το Υπ. Μεταφ. για νηπζελοκίνητα.
β) ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΕΔΙΟΥ	Προϋποθέσεις: Υπ.Απόφαση (Ν.1515/85) Αρμοδιότητα: Υπ. ΜΕΤ/ΥΠΕΧΩΔΕ/Γρ.Π.Δ.Τ. Εφαρμογή άμεση	Προϋποθέσεις: Οργάνωση ελέγχων Υπ.ΜΕΤ/ΥΠΕΧΩΔΕ/Δημοτική Αστυ-νομία	Πολύ μικρό κόστος		

Μ Ε Τ Ρ Α	Ρ Υ Θ Μ Ι Σ Ε Ι Σ		ΚΟΣΤΟΣ ΟΦΕΛΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	ΝΟΜΙΚΕΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ		
γ) ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ	Προϋποθέσεις: Έκδοση ΠΔ (Ν.1575/85) Αρμοδιότητα: ΥΠ. ΜΕΤ. Εφαρμογή : 1986	Προϋποθέσεις: ΥΠ. ΜΕΤ. Αρμοδιότητα: ΥΠ. ΜΕΤ. Εφαρμογή έως 1990	1 δισ. δρχ. κόστος (συνάλλαγμα 100%)	Προοπτικές χρηματοδότησης από ΕΟΚ (ΥΠΕΧΩΔΕ)
ΧΡΗΣΗ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΣΤΑ ΤΑΞΙ ΜΕ ΚΑΤΑΛΥΤΗ	Προϋποθέσεις: α) Τροποποίηση Ν.1108/80 ή β) Υπ.Απ. (Ν.1515/85 ώστε τα καινούρια τα- ξί να χρησιμοποιούν LPG με καταλύτη. Αρμοδιότητα: α) ΥΠ.ΜΕΤ ή β) ΥΠ.ΜΕΤ/ΥΠΕΧΩΔΕ	ΥΒΕΤ : Προμήθεια διακίνηση LPG ΥΠ.ΜΕΤ/ΥΒΕΤ/ΥΠΕΧΩΔΕ Ασφάλεια ΥΠ.ΜΕΤ/Έλεγχος ταξί ΥΠΕΧΩΔΕ/Πρότυπα εκπομπής ΥΠΕΘΟ/Κίνητρα ή/και νέα κόμιστρα Εφαρμογή: 1986	Στη δυσμενέστερη περίπτωση (χρόνος υλοποίησης 5 χρόνια) το ετήσιο κόστος των επιδοτή- σεων θα είναι 460 εκ. δρχ. το συναλλαγματικό 5 εκ. δολ. ενώ από την άλλη πλευρά θα υπάρξει δημοσιονομικό όφελος 700 εκ.	Το κόστος της εθνικής οικο- νομίας εξαρτάται από το χρόνο και τον τρόπο υλο- ποίησης. Απαιτείται διά- λογος με τον κλάδο για τον καθορισμό κινήτρων ή/και νέων κομίστρων. Εξουσιοδότηση ΥΠ.ΜΕΤ. για χαμηλό επιτόκιο δανείου ή αύξηση κομίστρου.
ΝΕΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	Προϋποθέσεις: Νομοθετική ρύθμιση ΥΠΕΘΟ, ΥΠ.ΜΕΤ.	Αρμοδιότητα: ΥΠΕΘΟ, ΥΠ.ΟΙΚ., ΥΠΕΧΩΔΕ Εφαρμογή : 1986	Μηδενικό δημοσιονομικό κό- στος. Όφελος εθνικής οικο- νομίας από εξοικονόμηση καυ- σίμου δυνατό.	Οικονομικά κίνητρα για την πρώιμη "καθαρού αυτοκι- νήτου" αντισταθμίζονται από επιβάρυνση των υπολοί- πων αυτοκινήτων.
ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΙΣΑΓΩ- ΓΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙ- ΣΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗ- ΤΩΝ	Προϋπόθεση : Νομοθετική ρύθμιση ΥΠ. ΜΕΤ.	Αρμοδιότητα: ΥΠ. ΜΕΤ. Εφαρμογή: 1986	Μικρή συναλλαγματική επιβά- ρυνση για αγορά. Συναλλα- γματικό όφελος από καύσιμο, διάρκεια ζωής, ανταλλακτικά.	Αύξηση δασμολογικής επι- βάρυνσης για αυτοκίνητα άνω των 2 ή 3 ετών. Αντικίνητρο για εισαγωγή παλαιών μεταχειρισμένων. Έλεγχος ΚΤΕΟ προϋπόθεση εκτελωνισμού. Πιστοποιητικό καταλληλότη- τας από τη χώρα προέλευσης

2. ΛΕΞΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Με δεδομένο το σημαντικό ρόλο του αυτοκινήτου στη ρύπανση, που στο κέντρο της πόλης είναι κυρίαρχος, οι λειτουργικές παρεμβάσεις που προτείνονται, εμφανίζουν αξιόλογο δυναμικό και πέρα από το περιβαλλοντικό τους όφελος έχουν γενικότερο αναπτυξιακό χαρακτήρα.

Οι κυριότερες από αυτές εξετάζονται συνοπτικά πάρα κάτω.

2.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

(Ευθύνη: ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπ. Μεταφορών, ΥΠΕΘΟ)

Ενώ υπάρχουν προσπάθειες διαμόρφωσης μιας τέτοιας πολιτικής, κυρίως σ'επίπεδο αρχών και σε συνάρτηση με τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό (βλ. το Σύστημα Μεταφορών του ΡΣΑ), δεν υπάρχει μια ενιαία και ολοκληρωμένη Πολιτική Μεταφορών, ιδιαίτερα σε σχέση με την Περιβαλλοντική Πολιτική.

Η Πολιτική Μεταφορών πρέπει μεταξύ άλλων να περιλαμβάνει:

1. Αρχές και Στόχους
2. Προσδιορισμό του ρόλου των διαφόρων μέσων μεταφορών στο συνολικό Σύστημα Μεταφορών (κυρίως του ταξί και του μοτοποδηλάτου και ανάλογες ρυθμίσεις).
3. Οικονομική προσέγγιση των προτεινόμενων έργων/μέτρων και πρόταση τρόπων χρηματοδότησής τους.
4. Κατανομή των διατιθέμενων πιστώσεων σύμφωνα με τις αρχές που έχουν τεθεί.
5. Καταγραφή των φορέων που εμπλέκονται σε μια τέτοια Πολιτική και προσδιορισμό της ευθύνης του καθενός για την εφαρμογή της.
6. Πρόταση για τις απαιτούμενες οργανωτικές βελτιώσεις.

2.2 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.2.1 Ρέουσα Κυκλοφορία (Ευθύνη ΥΠΕΧΩΔΕ)

Η προώθηση της κυκλοφοριακής αναβάθμισης του εσωτερικού δακτυλίου καθώς και της κατασκευής του ενδιάμεσου και εξωτερικού δακτυλίου, αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη

δυνατότητα παράκαμψης του κέντρου και την αύξηση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων στην πόλη. Με το σημερινό ρυθμό χρηματοδότησης θα χρειαστεί τουλάχιστον μια δεκαετία για την υλοποίηση του Προγράμματος.

Για τους παραπάνω λόγους ιεραρχείται η κατασκευή των τμημάτων άμεσης απόδοσης.

Η βελτίωση και η επέκταση της σηματοδότησης (έλεγχος των κυκλοφοριακών συνθηκών μέσω υπολογιστού), αναμένεται επίσης να συμβάλει στον έλεγχο της ροής, την αύξηση της μέσης ταχύτητας και γενικά στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης.

2.2.2 Σταθμεύουσα Κυκλοφορία

(Ευθύνη: ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπ. Δημ. Τάξης)

Δραστική μείωση των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης αποθαρρύνει την είσοδο Ι.Χ., μειώνει τον κυκλοφοριακό φόρτο από την αναζήτηση χώρων στάθμευσης και αυξάνει το πλάτος των δρόμων που είναι διαθέσιμο στη ρέουσα κυκλοφορία.

Απλό μέτρο με άμεση απόδοση, προϋποθέτει όμως αυστηρή ιεράρχιση και συστηματική εφαρμογή για να είναι, πρακτικό και να επιτύχει κοινωνική αποδοχή.

Παράλληλα πρέπει να προχωρήσει με ταχύτερο ρυθμό το πρόγραμμα κατασκευής χώρων στάθμευσης γύρω από τον Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο με ταυτόχρονη δημιουργία ειδικού δικτύου λεωφ. γραμμών Κέντρου από και προς τους χώρους αυτούς.

2.2.3 Ρύθμιση Ωραρίου

(Ευθύνη Υπ. Προεδρ.-Υπ. Εμπ.-Υπ.Εργ.-ΥΠΕΘΟ)

Η επέκταση του ελαστικού ωραρίου σε δημόσιες υπηρεσίες, (ακόμη και για διάστημα 2 ωρών) καθώς και η αλλαγή του ωραρίου στα καταστήματα, προϋποθέτει ουσιαστικές αλλαγές στον τρόπο ζωής της πόλης και πρέπει να λάβει υπόψη σημαντικούς κοινωνικούς παράγοντες, όμως από περιβαλλοντική άποψη παρουσιάζει σημαντικώτατα οφέλη, που συνοψίζονται ως εξής:

- α) Ελαχιστοποιεί τις μετακινήσεις με ανάλογη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου και αύξηση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων.

β) Συμβάλλει στη συμπίεση των κυκλοφοριακών αιχμών με τα ίδια όπως πιο πάνω αποτελέσματα.

γ) Μετατοπίζει τα ρυπαντικά φορτία σε ώρες που παρουσιάζεται η μικρότερη συχνότητα θερμοκρασιακών αναστροφών, πράγμα που διευκολύνει πολύ τη διασπορά των ρύπων.

Συγκρινόμενο το ωράριο των καταστημάτων στην Ελλάδα με αυτό των άλλων ευρωπαϊκών χωρών βλέπει κανείς τη μοναδικότητα που έχει η χώρα μας. Με βάση την αξιολόγηση των επιπέδων ρύπανσης κατά τη διάρκεια της πειραματικής εφαρμογής του συνεχούς ωραρίου των καταστημάτων που έγινε το 1977 και σύγκριση με περίοδο που υπήρχαν οι ίδιες μετεωρολογικές συνθήκες έδειξαν μια μέση μείωση του καπνού, που είναι ο σημαντικότερος ρύπος στο κέντρο, 12%.

Η τυχόν εφαρμογή του μέτρου αυτού, δηλ. η εξέταση διαφόρων παραλαγών του συνεχούς ωραρίου, θα ήταν ίσως το πιο θεαματικό μέτρο για τον έλεγχο της ρύπανσης με σημαντικό όφελος της εθνικής οικονομίας.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή του, είναι η ενημέρωση του πολίτη για τα κοινωνικά οφέλη του μέτρου. Σκόπιμη επίσης είναι η αναφορά για τα ωράρια χωρών με τις ίδιες κλιματολογικές συνθήκες:

2.3 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

(Ευθύνη Υπ. Μεταφορών και ΥΠΕΧΩΔΕ)

Η βελτίωση της ποιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι βασική προϋπόθεση για την ανάσχεση της αυξανόμενης χρήσης των Ι.Χ. και της αποδοχής τυχόν περιοριστικών μέτρων (π.χ. μείωσης των δυνατοτήτων στάθμευσης στο κέντρο).

Πρωταρχικής σημασίας, είναι η αναδιάρθρωση των δρομολογίων σε τρόπο που να ελαχιστοποιεί τη σύγκλιση των λεωφορειακών γραμμών στο κέντρο της πόλης και η ορθολογική οργάνωση των γραμμών, αλλά και η ορθολογική χρήση των λεωφορείων (π.χ. μίνι-λεωφορεία σε στενούς δρόμους).

Η προβλεπόμενη σημαντική αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του ΗΣΑΠ και η σύνδεσή του με τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές, κρίνεται σαν σημαντική παρέμβαση και δείχνει πως με αναδιοργάνωση και με σχετικά απλά μέτρα μπορεί να βελτιωθεί η κατάσταση.

Χ Ω Ρ Α

ΩΡΑΡΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΙΣΠΑΝΙΑ

Με απόφαση 3/4/85 καθορίστηκε ελεύθερο ωράριο
λειτουργίας εμπορικών

2. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΑ } ΔΕ, ΤΡ, ΤΕ, ΠΕ, ΠΑ : 9 - 13 & 15 - 19
 } ΣΑ : 9 - 13

ΕΙΔΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ } ΔΕ, ΤΡ, ΤΕ, ΠΕ, ΠΑ, ΣΑ:
SUPER MARKET } 9 - 20

ΕΜΠΟΡΙΚΑ } ΔΕ, ΤΡ, ΤΕ, ΠΕ, ΠΑ, ΣΑ, ΚΥ:
ΚΕΝΤΡΑ } 10 - 23.30

3. ΚΥΠΡΟΣ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ } ΔΕ, ΤΡ, ΠΕ, ΠΑ : 8 - 13
ΩΡΑΡΙΟ } 14.30 - 17.30
 ΤΕ, ΣΑ : 8 - 13

ΘΕΡΙΝΟ } ΔΕ, ΤΡ, ΠΕ, ΠΑ : 8-13
ΩΡΑΡΙΟ } 16-19

ΤΕ, ΣΑ : 8 - 13

Σημειώνεται τέλος η ύπαρξη στοιχείων που δείχνουν ότι εξαιρετικά μεγάλο ποσοστό από τις μετακινήσεις των πολιτών έχουν αφετηρία τη γραφειοκρατία. Έτσι, η οργάνωση της διοίκησης αναμένεται να επιφέρει σημαντική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου και της ρύπανσης που προκαλούν τα αυτοκίνητα.

3. ΠΙΘΑΝΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΕΟΚ

Στην Επιτροπή της ΕΟΚ έχει υποβληθεί πρόγραμμα έργων για μερική χρηματοδότηση ύψους 26 δισ. περίπου. Τα έργα καλύπτουν τόσο τεχνικά μέτρα (π.χ. LPG στα ταξί), όσο και λειτουργικών παρεμβάσεων στην πόλη (π.χ. ανισόπεδοι κόμβοι, γκαράζ).

Σημειώνεται ότι το 5ετές καταρτίστηκε χωρίς να λαμβάνει υπόψη την πιθανή αυτή χρηματοδότηση και με κριτήριο την οικονομική συγκυρία.

4. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗΣ

Η πολιτεία με τη γνώση του προβλήματος και την ύπαρξη μιας ξεκάθαρης στρατηγικής είναι εύκολο να αποκτήσει την αξιοπιστία που είναι προϋπόθεση για μια συναινετική πολιτική και την εξασφάλιση της λαϊκής συμμετοχής.

Ήδη οι παραγωγικοί φορείς μετά από ενημέρωσή τους αντέδρασαν θετικά στα προτεινόμενα μέτρα.

Με τη σωστή ενημέρωση του πολίτη είναι δυνατόν να γίνουν κατανοητοί οι λόγοι που οδηγούν την Κυβέρνηση στις επιλογές της και έτσι να εξασφαλιστεί η κοινωνική αποδοχή μέτρων όπως η ρύθμιση του ωραρίου και η απαγόρευση της στάθμευσης στο κέντρο και στις βασικές οδικές αρτηρίες.

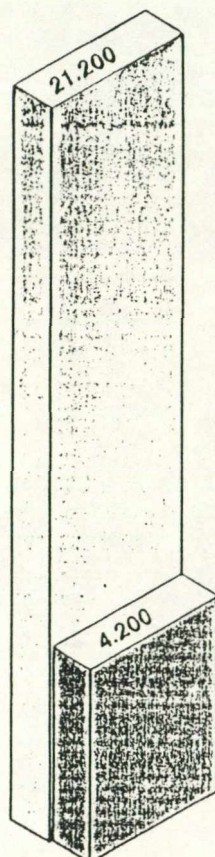
Στα πλαίσια της εφαρμογής του 5ετούς, προβλέπεται τόσο για τον πολίτη όσο και για την τοπική αυτοδιοίκηση ενεργότερος ρόλος μέσα από διαδικασίες άμεσης συμμετοχής και ιεράρχισης του τοπικού προβλήματος.

Πράγματι, παράλληλα με την υλοποίηση των μέτρων που αποσκοπούν στην εξάλιψη του γενικού προβλήματος, αρχίζει η συστηματική αντιμετώπιση των εκπομπών από δευτερεύουσες πηγές, οι οποίες παρ'όλο ότι συμβάλλουν αμελητέα στο συνολικό πρόβλημα, δημιουργούν τοπικές οχλήσεις.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΘΡΙΑΣΙΟ ΠΕΔΙΟ

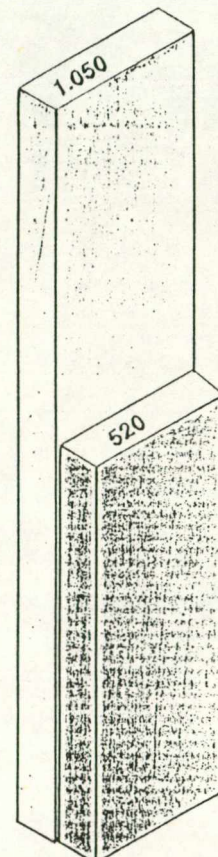
Εκπομπές ρύπων πριν και μετά τα μέτρα
ΤΟΝΝΟΙ/ΧΡΟΝΟ

ΣΚΟΝΗ



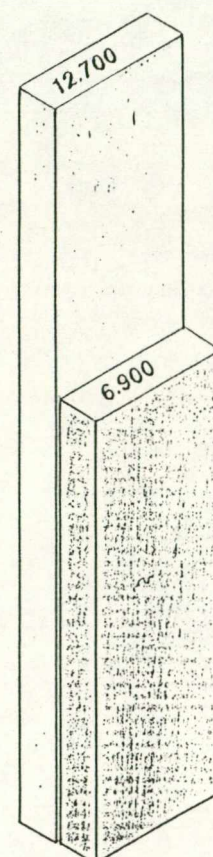
Μείωση 80%

ΚΑΠΝΟΣ



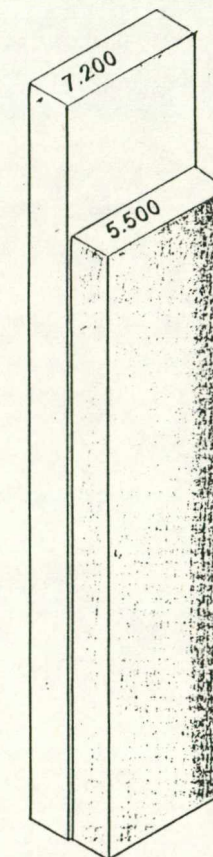
Μείωση 50%

ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΘΕΙΟΥ



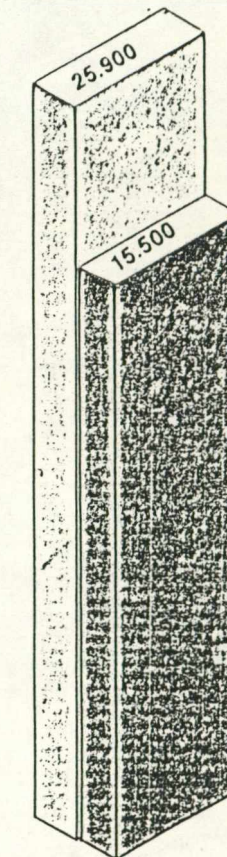
Μείωση 45%

ΟΞΕΙΔΙΑ ΑΖΩΤΟΥ



Μείωση 24%

ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ



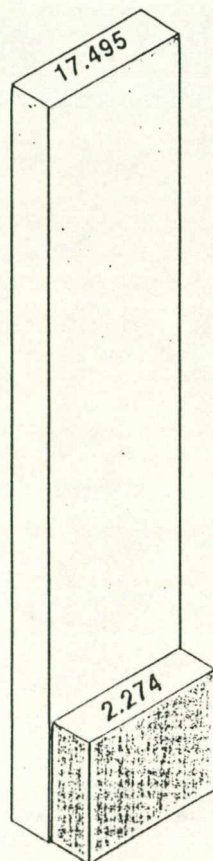
Μείωση 29%

Πριν

Μετά

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ ΠΕΔΙΟ
Εκπομπές ρύπων πριν και μετά τα μέτρα
ΤΟΝΝΟΙ/ΧΡΟΝΟ

ΣΚΟΝΗ

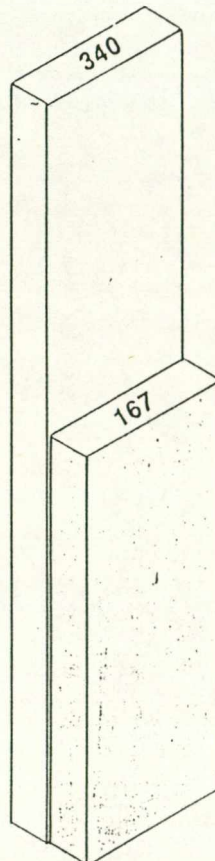


Μείωση 87%

Πριν

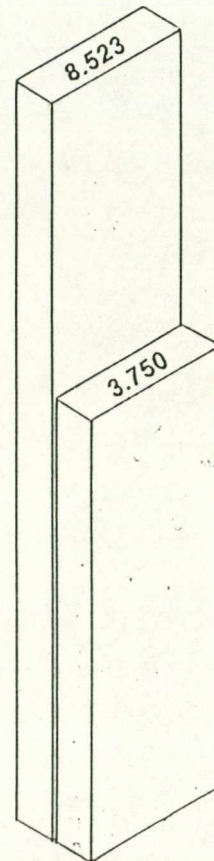
Μετά

ΚΑΠΝΟΣ



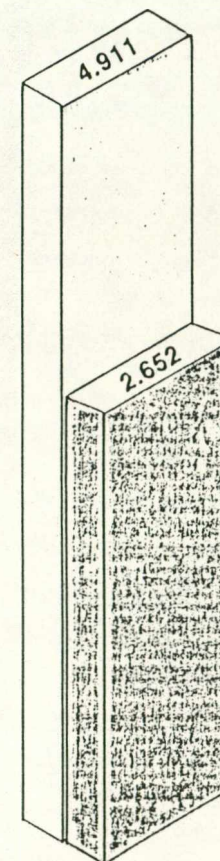
Μείωση 51%

ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΘΕΙΟΥ



Μείωση 56%

ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ



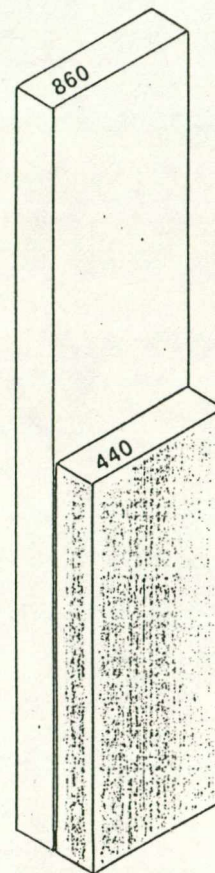
Μείωση 46%

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΕΡΜΑΝΣΗ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Σημερινές εκπομπές ρύπων και εκπομπές μετά τα προτεινόμενα μέτρα.

(ΤΟΝΟΙ/ΧΡΟΝΟ)

ΚΑΠΝΟΣ



Μείωση 48%

Πριν

Μετά

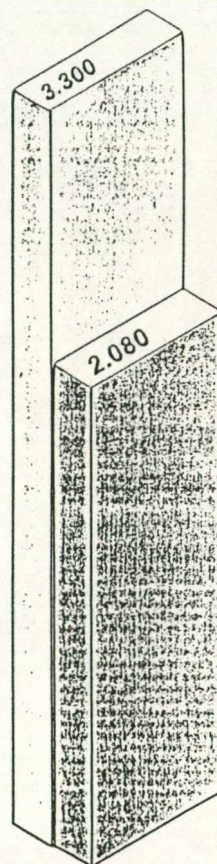
ΚΥΡΙΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Σημερινές εκπομπές ρύπων και εκπομπές μετά τα προτεινόμενα μέτρα.

(1. Υγραεριοκίνηση ταξί. 2. Εφαρμογή προγράμματος ρύθμισης-συντήρησης).

(ΤΟΝΟΙ/ΧΡΟΝΟ)

ΚΑΠΝΟΣ

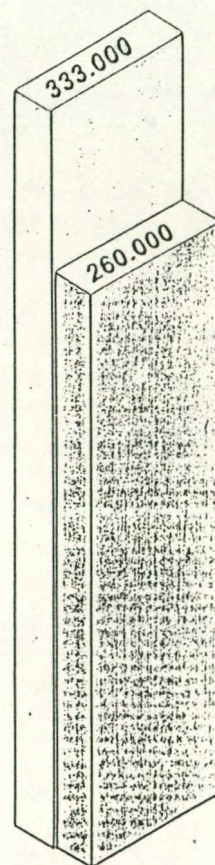


Μείωση 37%

Πριν

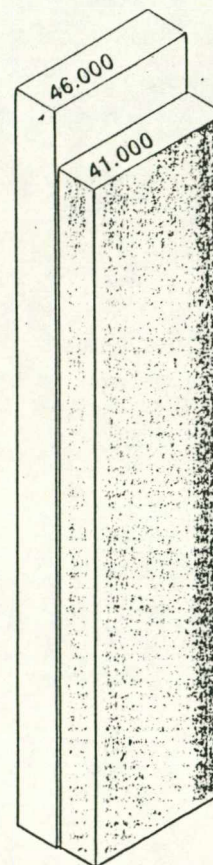
Μετά

ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΑΝΘΡΑΚΑ



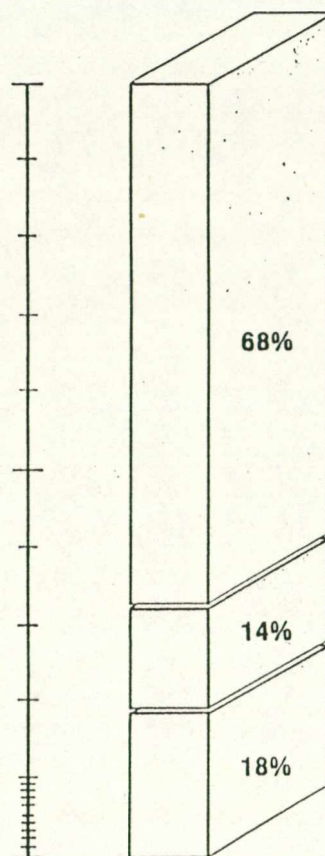
Μείωση 22%

ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ



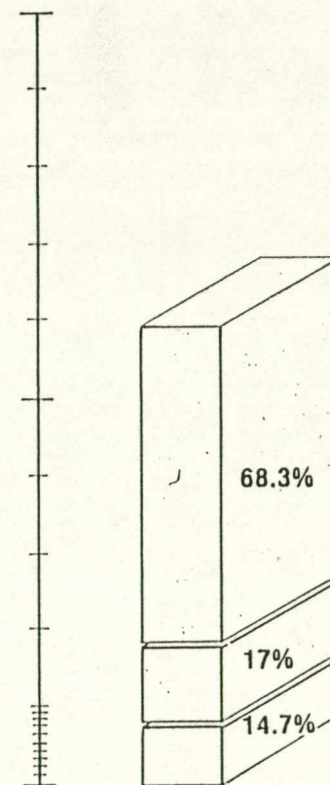
Μείωση 11%

ΚΑΠΝΟΣ ΠΡΙΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση

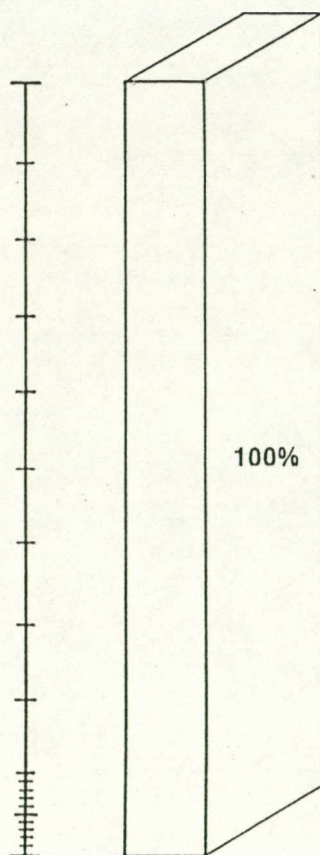
ΚΑΠΝΟΣ ΜΕΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση

ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΑΝΘΡΑΚΟΣ

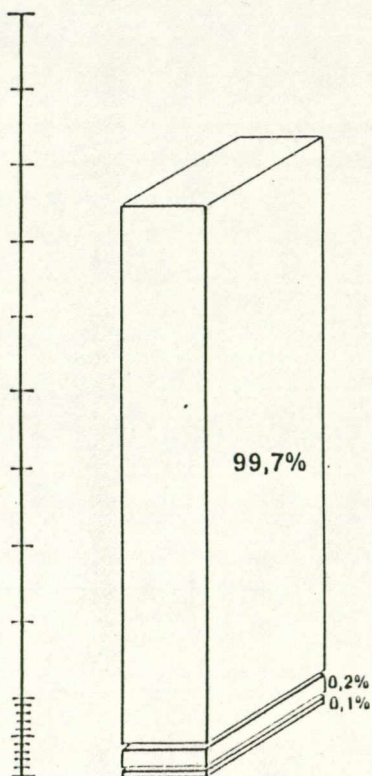
ΠΡΙΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο

ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΑΝΘΡΑΚΟΣ

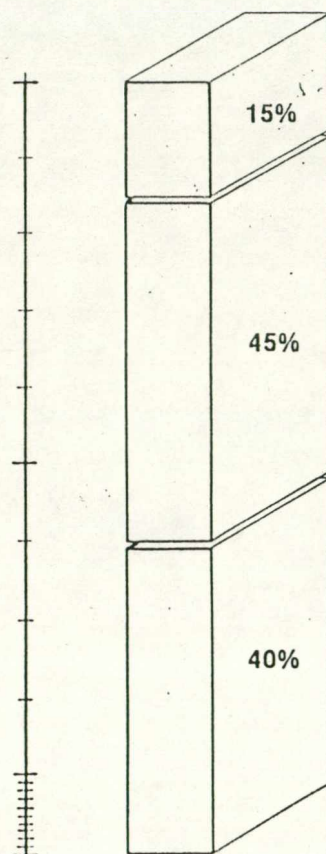
ΜΕΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΕΡΜΑΝΣΗ

ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΘΕΙΟΥ

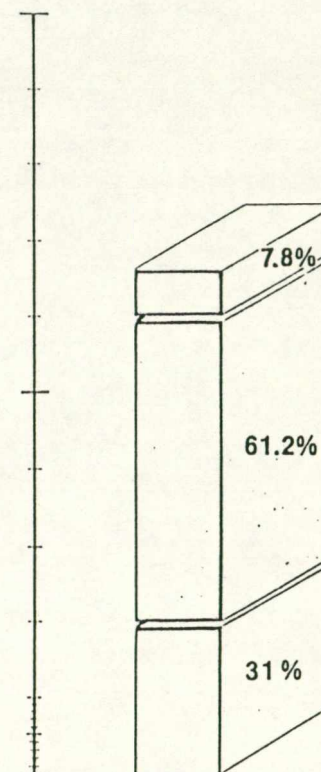
ΠΡΙΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση

ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΘΕΙΟΥ

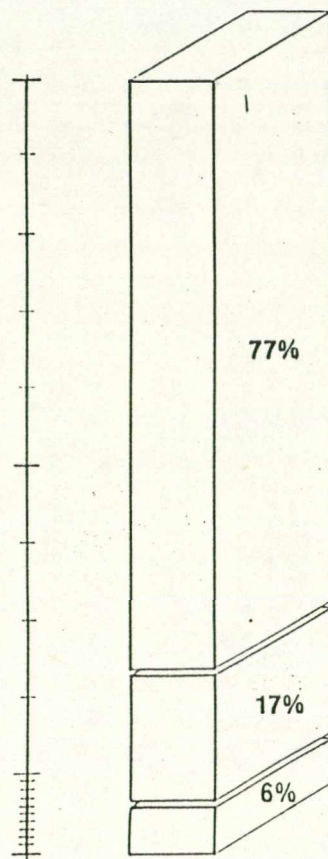
ΜΕΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση

ΟΞΕΙΔΙΑ ΑΖΩΤΟΥ

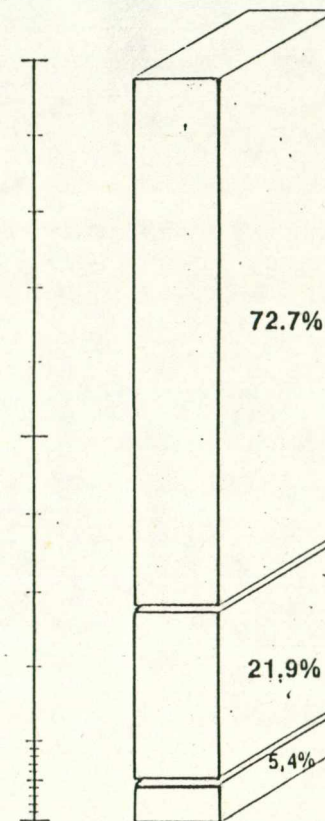
ΠΡΙΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση

ΟΞΕΙΔΙΑ ΑΖΩΤΟΥ

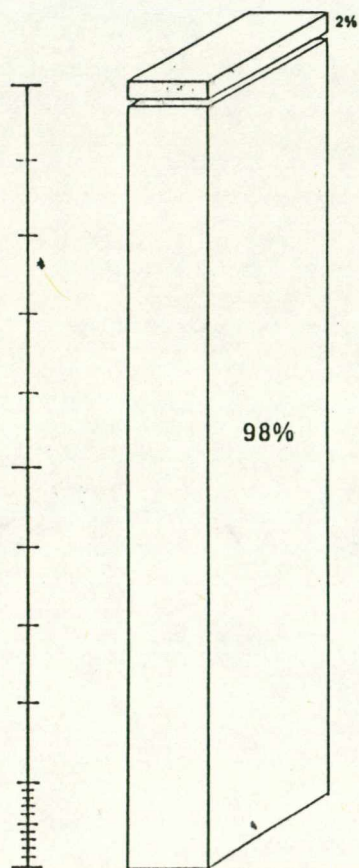
ΜΕΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση

ΣΚΟΝΗ

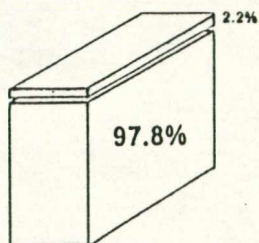
ΠΡΙΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία

ΣΚΟΝΗ

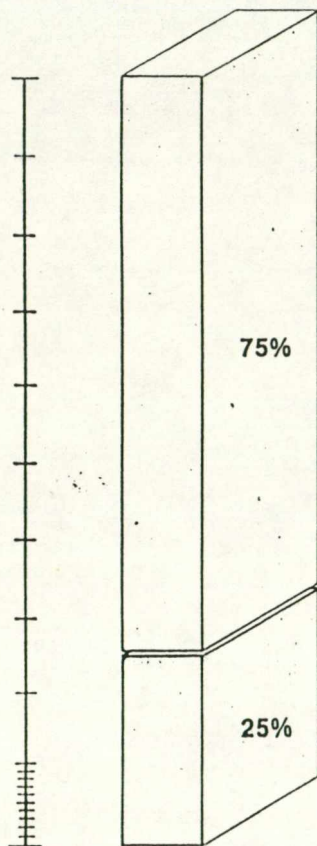
ΜΕΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία

ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ

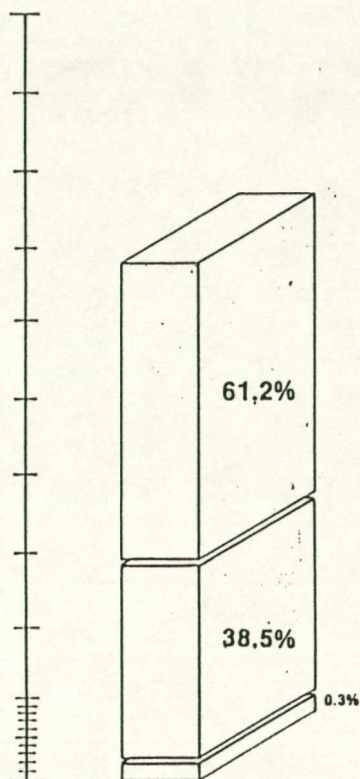
ΠΡΙΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία

ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ

ΜΕΤΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ



Αυτοκίνητο
Βιομηχανία
Κεντρική θέρμανση