

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Αθήνα, 2/6/86

Αρ. Πρωτ.: Ε087

Προς Γραμματεία ΚΥΣΥΜ
Μέγαρο Μαξίμου
Ηρ. Αττικού 19 Αθήνα
(Υπόψη κ. Σταματόπουλου)

Σας στέλνω συνημμένα τις απόψεις μας σχετικά με τα
μέτρα που αφορούν στην τροχαία ρύπανση για την αντιμετώπιση
του νέφους της Αθήνας.

Ο Υφυπουργός

Αλέξανδρος Ρουσόπουλος

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Για το λαυρο γέννητο
ωον θα δώσω ο
Αετιανός. —

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Π. Σταϊρου

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΝΕΦΟΥΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

- ΤΡΟΧΑΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ -

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΤΙΡΥΠΑΝΣΗΣ

1.α. ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1.β. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

2. ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

2.α. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΥΠΡΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ (ΤΑΞΙ) ΑΤΤΙΚΗΣ

2.β. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

2.γ. ΡΥΘΜΙΣΗ/ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΕΔΙΟΥ

2.δ. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ/ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ

2.ε. ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΤΙΡΥΠΑΝΣΗΣ

1.α. ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1.α.1. Υγραεροκίνηση.

1.α.2. Περιοδικός Τεχνικός Έλεγχος.

1.α.3. Άλλες επεμβάσεις.

1.β. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

1.α. ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1.α.1 Υγραεριοκίνηση

Οι κύριοι ρυπαντές που εκπέμπει ένα όχημα είναι μονοξείδιο του άνθρακα (CO), οξείδια του αζώτου (NO_x), υδρογονάνθρακες (HC), διοξείδιο του θείου (SO_2), καπνός, μόλυβδος (Pb).

Οι εκπομπές ποικίλουν ανάλογα με την ηλικία, τον τύπο και την κατάσταση (από την άποψη της συντήρησης) του οχήματος.

Κάθε είδος αυτοκίνησης παρουσιάζει διαφορετικό τύπο εκπομπών και επομένως η επιλογή του είδους της αυτοκίνησης (ηλεκτροκίνηση, βενζινοκίνηση, υγραεριοκίνηση, πετρελαιοκίνηση) έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις έχοντας συγχρόνως δημοσιονομικές, συναλλαγματικές και ενεργειακές συνέπειες.

Η Στρατηγική αντιρύπανσης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στηρίζεται στην (εύλογη) υπόθεση ότι το βενζινοκίνητο όχημα θα εξακολουθήσει μεσοπρόθεσμα να κυριαρχεί στον τομέα των ιδιωτικών επιβατηγών μεταφορών. Δυστυχώς όμως τα βενζινοκίνητα οχήματα αποτελούν την κυριώτερη πηγή φωτοχημικής ρύπανσης (HC+NO_x).

Υποκατάσταση των βενζινοκινήτων οχημάτων με πετρελαιοκίνητα συμβάλλει στην σημαντική μείωση της φωτοχημικής ρύπανσης, αλλά αυξάνει σε απαράδεκτο βαθμό τις εκπομπές καπνού, που αποτελεί μαζί με τους φωτοχημικούς ρυπαντές τον κύριο παράγοντα του Νέφους της Αθήνας.

Γενίκευση της χρήσης του υγραεροκινήτου οχήματος, που είναι το καθαρότερο όχημα μετά το ηλεκτροκίνητο, προσκρούει στον παράγοντα της οδικής ασφάλειας.

Πιστεύεται ότι μετά μία εικοσαετία εξέλιξης η αντιρυπαντική τεχνολογία έχει ισορροπήσει και δεν πρόκειται να έχουμε ανατροπή του σημερινού state of art από νεώτερες εξελίξεις. Η (εφαρμοσμένη) τεχνολογία περιλαμβάνει για τα βενζινοκίνητα οχήματα την χρήση καταλυτών και αμόλυβδης βενζίνης για την μείωση (σχεδόν μηδενισμό) των ρυπαντών. Για το μέτρο αυτό που νομοτελειακά θα επιβληθεί, η Ελλάδα έχει μειωμένη δυνατότητα να επιλέξει τον χρόνο εφαρμογής του, αφού η σχετική διαπραγμάτευση γίνεται στα πλαίσια της ΕΟΚ.

Στο τεχνολογικό επίπεδο, στο μοναδικό σημείο που πιθανόν να υπάρξει μία τομή που θα ανατρέψει το σημερινό state of art, είναι η εξέλιξη των κεραμικών φίλτρων κατακράτησης καπνού στα πετρελαιοκίνητα οχήματα.

Το υγραεροκίνητο όχημα, σαν αυτοτελής μονάδα είναι το ίδιο ασφαλές με τα άλλα οχήματα, η υποδομή του όμως (πρατήρια, συνεργεία, υπόγεια γκαράζ) είναι πολύ ακριβή αν θέλουμε να είναι ασφαλής.

Γι' αυτό η προώθηση της υγραεριοκίνησης πρέπει να αφορά σε οχήματα με μικρό πληθυσμό αλλά με πολλά (αστικά) οχηματοχιλιόμετρα.

Με βάση τα παραπάνω η κατανομή κάθε είδους αυτοκίνησης παρουσιάζει την εικόνα :

- Επιβατηγό Ι.Χ. Βενζίνη
- Επιβατηγό Δ.Χ. (ταξί και αστικά λεωφορεία) Υγραέριο
- Φορτηγά Πετρέλαιο

Η κατανομή αυτή πέρα από τις ευνοϊκές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα έχει με την βελτιστοποίηση των εκπομπών που θα προκύψει παρουσιάζει και ορισμένα άλλα πλεονεκτήματα. Συγκεκριμένα :

- Ευλυγισία στην άσκηση της δημοσιονομικής πολιτικής. Αυτό στηρίζεται στην παρατήρηση ότι κάθε είδος μεταφορών χρησιμοποιεί διαφορετικό καύσιμο.

- Ορθολογική χρησιμοποίηση των προϊόντων της κλασματικής απόσταξης του αργού πετρελαίου (υγραέριο, βενζίνη, πετρέλαιο) χωρίς να καταναλώνεται υπερβολικά ένα από τα παραπάνω κλάσματα, που σημαίνει αδυναμία διάθεσης των υπολοίπων και επομένως ενεργειακή σπατάλη.

1.α.2 Περιοδικός Τεχνικός Έλεγχος

Απαραίτητο συμπλήρωμα, οποιαδήποτε και να είναι η επιλογή καυσίμου ανα χρήση, αποτελεί ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος οχημάτων (ΚΤΕΟ).

Έτσι τα μέτρα που προτείνονται είναι :

- Βενζινοκίνητα οχήματα Ι.Χ.
 - Περιοδικός τεχνικός έλεγχος ανά διετία.
 - Χρησιμοποίηση αμόλυβδης βενζίνης και καταλυτικών μετατροπών σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της ΕΟΚ.
- Πετρελαιοκίνητα οχήματα (φορτηγά)
 - Περιοδικός τεχνικός έλεγχος ανά έτος.
 - Χρησιμοποίηση των διαφόρων τύπων κεραμικών φίλτρων πειραματικά και στενή παρακολούθηση του θέματος αυτού με pilot-project.
- Ταξί, Λεωφορεία
 - Περιοδικός τεχνικός έλεγχος ανά έτος.
 - (κύρια για εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας)
 - Υγραεριοκίνηση / Πετρελαιοκίνηση με χρήση κεραμικού φίλτρου.

Σημείωση : Σε αστικά λεωφορεία εξετάζεται ήδη η πετρελαιοκίνηση συνδυασμένη με κεραμικό φίλτρο κατακράτησης καπνού. Σχετική απόφαση μπορεί να παρθεί με την ολοκλήρωση του κύκλου πειραματικής εφαρμογής του.

Ας σημειωθεί επίσης ότι η υγραεριοκίνηση μεγάλων πετρελαιοκινήτων οχημάτων συμβάλλει και σε ουσιαστική μείωση της ηχορύπανσης.

1.α.3 Άλλες επεμβάσεις

Όπως προαναφέρθηκε η ηλικία ενός οχήματος καθώς επίσης και η κατάστασή του από την άποψη της συντήρησης είναι παράγοντες επίσης καθοριστικοί των εκπομπών. Για τον λόγο αυτό εξετάζονται παρακάτω και οι ακόλουθοι στόχοι :

- Πληρέστερη ρύθμιση/συντήρηση των κινητήρων.
- Έλεγχοι πεδίου.
- Εκσυγχρονισμός/αναβάθμιση των συνεργείων.
- Έλεγχος εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Ι.β. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Στην αντιμετώπιση της τροχαίας ρύπανσης συμβάλλει ακόμη:

- Η βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς
- καθώς και η αναβάθμιση της εξυπηρέτησης του κοινού σε αυτά.
Η συμβολή αυτή εντοπίζεται κύρια:
- Στον συνεπαγόμενο περιορισμό κίνησης Ι.Χ. επιβατηγών οχημάτων στο κέντρο της πόλης
- και στην μείωση του χρόνου διαδρομής των οχημάτων.

Στο πλαίσιο αυτό εξετάζονται η σημερινή κατάσταση και οι στόχοι σε τέσσερες άξονες:

- Ανανέωση του στόλου και αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Αύξηση της μέσης ταχύτητας αυτών.
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.
- Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής στις Αστικές Συγκοινωνίες.

2. ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

2.α. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ (ΤΑΞΙ) ΑΤΤΙΚΗΣ

2.α.1. Γενικά.

2.α.2. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

2.α.3. Υλοποίηση προγράμματος.

2.α.3.α. Νομοθετικό πλαίσιο.

2.α.3.β. Τεχνική υποδομή.

2.α.3.γ. Κίνητρα στον κλάδο των
αυτοκινητιστών ταξί.

2.α.4. Χρονοδιάγραμμα.

2.α.5. Δημοσιονομικές και Συναλλαγματικές
επιπτώσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

2.β. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

2.γ. ΡΥΘΜΙΣΗ/ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΕΔΙΟΥ

2.δ. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ/ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ

2.ε. ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

2.α. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΥΓΡΑΕΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ Δ.Χ. (ΤΑΞΙ)
ΑΤΤΙΚΗΣ

2.α.1. Γενικά

Σε διεθνές επίπεδο η υγραεροκίνηση στα οχήματα απαντάται απο το 1960, αλλά η εξάπλωσή της έλαβε χώρα στις αρχές της δεκαετίας του 1970.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι χώρες που έχουν προωθήσει πιο πολύ τη χρήση του υγραερίου για αυτοκίνηση είναι η Ιταλία και η Ολλανδία. Η Ισπανία επιτρέπει την υγραεροκίνηση μόνο στα αυτοκίνητα ταξί. Πολύ μικρότερη είναι η αυτοκίνηση με υγραέριο στην Αγγλία, Γαλλία και Γερμανία.

Σημαντική είναι η ιδιαιτερότητα της Ιαπωνίας όπου υγραεριοκινούνται 300.000 οχήματα, απο τα οποία τα 250.000 είναι ταξί.

Στο παράρτημα 1 φαίνονται οι ποσότητες υγραερίου που καταναλώνονται σε κάθε χώρα για αυτοκίνηση και η χρονική εξέλιξη στη δεκαετία του 1970.

2.α.2. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Στόχος του μέτρου είναι ο μηδενισμός των εκπομπών καπνού των πετρελαιοκινήτων ταξί. Είναι μέτρο άμεσης απόδοσης για τον κρίσιμο αυτόν ρύπο της Αθήνας. Σημειώνεται ότι εννέα στις δέκα φορές που πάρθηκαν έκτακτα μέτρα για τη ρύπανση ευθυνόταν ο καπνός.

2.α.3. Υλοποίηση προγράμματος

2.α.3.α. Νομοθετικό πλαίσιο

Η συσσώρευση ενός ορισμένου επιπέδου διεθνούς εμπειρίας και η σημερινή διάδοση της τεχνικής έχουν κάνει το υγραεροκίνητο όχημα εξίσου ασφαλές με το βενζινοκίνητο.

Στη χώρα μας έχει θεσπιστεί ανάλογο νομικό πλαίσιο (Παράρτημα 2), που ορίζει τους όρους της ασφαλούς υγραεροκίνησης στα οχήματα. Η λειτουργικότητα του νομοθετικού αυτού πλαισίου έχει αποδειχθεί και στη πράξη αφού απο ετών κυκλοφορούν στο λεκανοπέδιο Αττικής περί τα 3.000 ταξί χωρίς να υπάρξουν προβλήματα οδικής ασφάλειας.

Ο στόλος των ταξί Αθηνών περιλαμβάνει σήμερα περίπου 11.500 πετρελαιοκίνητα και περίπου 3.500 υγραεροκίνητα αυτοκίνητα.

Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά με την απαγόρευση κυκλοφορίας νέων πετρελαιοκινήτων ταξί.

2.α.3.β. Τεχνική υποδομή

Στο Παράρτημα 3 περιλαμβάνονται η σημερινή κατάσταση και η δρομολόγηση ενεργειών που αφορούν στα:

- Παραγωγή υγραερίου.
- Διακίνηση υγραερίου/πρατήρια υγραερίου.
- Συνεργεία/Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου.

2.α.3.γ. Κίνητρα στον κλάδο των αυτοκινητιστών ταξί.

Η παροχή κινήτρων

- υποδηλώνεται (ως ένα βαθμό) απ' τον σημερινό συσχετισμό πλήθους πετρελαιοκινήτων και υγραεροκινήτων ταξί, όπου νομοθετικά επιτρέπεται η ελεύθερη επιλογή καυσίμου
- και επιβάλλεται για την επιτάχυνση της αντικατάστασης των αυτοκινήτων.

Στην οριστική διαμόρφωση των κινήτρων (όπως δανειοδότηση με ή χωρίς επιδότηση επιτοκίου ή παροχή δυνατότητας αποχαρκτηρισμού του ταξί χωρίς τη καταβολή σχετικών τελών) θα συνεκτιμηθούν:

- Το κόστος του εξ αρχής υγραεροκινήτου οχήματος και το κόστος μετατροπής βενζινοκινήτηρα.
- Η εξασφάλιση απορρόφησης των οχημάτων που θα αντικατασταθούν. Αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν είτε στην επαρχία σαν πετρελαιοκίνητα ταξί, είτε σαν Ι.Χ. οχήματα, αφού πρώτα μετατραπούν σε βενζινοκίνητα.
- Οι απόψεις του κλάδου μετά την ολοκλήρωση της ενημέρωσής τους και του διαλόγου με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2.α.4. Χρονοδιάγραμμα

Στόχος: η αντικατάσταση κινητήρων ή οχημάτων που πετρελαιοκινούνται σε υγραεροκίνητα οχήματα μέσα σε 5 χρόνια.

2.α.5. Δημοσιονομικές και Συναλλαγματικές επιπτώσεις

- Συνολικό κόστος κινήτρων: 2.3 δις δρχ.
- Εφ' άπαξ δημοσιονομική ωφέλεια: 3.5 δις δρχ. (απο δασμο-φορολογία στα καινούργια ταξί).
- Δημοσιονομική απώλεια μόνιμου χαρακτήρα: 0.410 δις δρχ. τον χρόνο (με την ισχύουσα δημοσιονομική πολιτική στα καύσιμα), αφού ολοκληρωθεί το πρόγραμμα.
- Εφ' άπαξ συναλλαγματική εκροή: 4.5 δις δρχ. (για τα καινούργια ταξί).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΧΡΗΣΗ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ

Χ ώ ρ α	1973	1974	1975	1980
Ολανδία	95	126	164	500
Ιταλία	550	515	570	770
Ισπανία	20	26	37	115
Βέλγιο	18	29	32	*
Αυστρία	2	2	4	25
Γερμανία	22	24	29	*
Αγγλία	*	*	*	20
Γαλλία	-	-	-	16
Δανία	*	*	*	30
Η.Π.Α.	*	2800	*	3000
Ιαπωνία	*	1500	*	2000

Ποσότητες σε χιλιάδες τόννους.

* Δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΓΡΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗΣ

Το θέμα της διακίνησης, πώλησης και χρήσης υγραερίου για αυτοκίνηση διέπεται ήδη νομοθετικά από :

- α) Το Ν. 1108/1980 που επιτρέπει την πετρελαιοκίνηση των ταξί σ' όλη την Ελλάδα και την υγραεριοκίνηση στην Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Βόλο, Ηράκλειο, Πάτρα, Χανιά.
- β) Το Π.Δ. 269/1981 : που καθορίζει τεχνικούς όρους και προϋποθέσεις υγραεριοκίνησης των αυτοκινήτων ως και όρους και προϋποθέσεις ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας τους.
- γ) Το Π.Δ. 389/1982 που καθορίζει τεχνικές προδιαγραφές για την μελέτη, κατασκευή, εξοπλισμό και έλεγχο βυτιοφόρων αυτοκινήτων μεταφοράς υγραερίου.
- δ) Το Π.Δ. 595/1984 που καθορίζει όρους και προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας πρατηρίων διανομής υγραερίου.

Στο νομοθετικό αυτό πλαίσιο, το οποίο σε γενικές γραμμές καλύπτει ικανοποιητικά το θέμα, θα χρειαστεί να γίνουν ορισμένες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις σε θέματα διαδικαστικά και τεχνικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΥΓΡΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗΣ

α) Παραγωγή Υγραερίου

Για την υγραεριοκίνηση του συνόλου του στόλου των ταξί Αθηνών απαιτούνται περίπου 100.000 τόνοι υγραερίου κατ'έτος. Συμφωνα με το Υπουργείο Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας οι νέες μονάδες κρατικών διύλιστηρίων θα μπορούν από το 1987 να υπερκαλύψουν αυτή τη ζήτηση. Για το μεσοδιάστημα, αν χρειαστεί υγραέριο μπορεί να βρεθεί στην διεθνή αγορά με παράλληλη μάλιστα συναλλαγματική ωφέλεια.

β) Διακίνηση Υγραερίου / Πρατήρια Υγραερίου

Εκτιμάται ότι τόσο οι εταιρίες πετρελαιοειδών όσο και πρατηριούχοι υγραερίου θα ανταποκριθούν άμεσα για να εξασφαλιστεί επάρκεια στόλου βυτιοφόρων και πλέγματος πρατηρίων. Σημειώνεται εξ'άλλου ότι έχουν ήδη δρομολογηθεί ενέργειες για τη δημιουργία Συστήματος Έλέγχου Μεταφοράς Επικινδύνων Υλικών (τεχνογνωσία, προδιαγραφές, νομοθετικό πλαίσιο, εξεύρεση οικοπέδων για τους Σταθμούς Ελέγχου). Στο σύστημα αυτό εντάσσεται και ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων μεταφοράς υγραερίου.

γ) Συνεργεία / Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (ΚΤΕΟ)

Από τα υγραεριοκίνητα ταξί

- Μέρος τους θα είναι εφοδιασμένα με υγραεριοκινητήρα από την αντιπροσωπεία.
- ενώ για τα υπόλοιπα απαιτείται μετατροπή βενζινοκινητήρα σε εξουσιοδοτημένα συνεργεία.
- Τα πρώτα θα ελέγχονται μόνο περιοδικά.
- Για τα υπόλοιπα επιβάλλεται έλεγχος της μετατροπής στα ΚΤΕΟ και περιοδικός τεχνικός έλεγχος.

Συνεργεία θα εξουσιοδοτούνται με βάση τον κατάλληλο εξοπλισμό και θα διαθέτουν ειδικευμένο μηχανοτεχνίτη.

Για τα παραπάνω απαιτούνται :

- Οργάνωση σεμιναρίων για την επιμόρφωση μηχανοτεχνιτών υπεύθυνων στα συνεργεία.
- Οργάνωση σεμιναρίων για το προσωπικό των ΚΤΕΟ πάνω στον έλεγχο των μετατροπών και στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των υγραεριοκινήτων οχημάτων.

2.β. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Στη Θεσσαλονίκη: . Απο τον Απρίλιο 1986 ελέγχονται όλα τα οχήματα του Νομού.
. Δημοπρατήθηκε και το δεύτερο Κ.Τ.Ε.Ο.
- Για την υπόλοιπη Ελλάδα: . Προβλέπεται ολοκλήρωση της υποδομής κατά 75-80% μέσα στο 1986.
. Συνεχίζεται η εκπαίδευση του προσωπικού 18 Κ.Τ.Ε.Ο. που θα λειτουργήσουν τον Αύγουστο.
. Προγραμματίζεται η επόμενη φάση εκπαίδευσης προσωπικού για τον Σεπτέμβρη.

2.γ. ΡΥΘΜΙΣΗ / ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ. ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΕΔΙΟΥ

Κύριος στόχος του προγράμματος είναι η μείωση των εκπομπών κατά το ποσοστό που αυτές οφείλονται στη κακή ρύθμιση του κινητήρα. Πρόκειται για σημαντική συμβολή στην αντιρύπανση και εκτιμώνται μειώσεις εκπομπών της τάξης του 25% για το CO, 15% για το HC και 15% για το καπνό.

Παράλληλα το μέτρο θα συμβάλλει σε μείωση της κατανάλωσης καυσίμων.

Το πρόγραμμα στην ολοκληρωμένη του φάση θα περιλαμβάνει:

α) Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο στα Κ.Τ.Ε.Ο. (§ 2.β).

β) Περιοδικές ρυθμίσεις στα Κ.Τ.Ε.Ο. και ενδεχόμενα σε εξουσιοδοτημένα συνεργεία.

Το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί υποχρεώνοντας τους οδηγούς να ελέγχουν/ρυθμίζουν τον κινητήρα στο μεσοδιάστημα δυο διαδοχικών Περιοδικών Τεχνικών Ελέγχων.

Η ρύθμιση θα πιστοποιείται με τον εφοδιασμό κάρτας ελέγχου που θα ζητείται σε Ελέγχους Πεδίου και στον επόμενο Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο.

Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση για την προώθηση του μέτρου.

γ) Ελέγχους Πεδίου.

Βασικοί στόχοι του μέτρου είναι :

- Έλεγχος αποδοτικότητας της εκάστοτε πολιτικής μείωσης των εκπομπών και επαναπροσδιορισμός της.
- Έλεγχος συμμόρφωσης των οχημάτων στα νομοθετημένα όρια εκπομπών και επιβολή ρύθμισης κινητήρα σε περιπτώσεις υπέρβασής τους.

Περίπτωση επιβολής ποινών μπορεί να εξεταστεί μόνο σε περίπτωση ασυνέπειας τόσο ως προς τις τυπικές διαδικασίες όσο και ως προς τα όρια εκπομπών.

Για την εφαρμογή του μέτρου απαιτείται η δημιουργία 5 συνεργείων μετρήσεων στην Αττική, με λειτουργικό κόστος 20.000.000 τον χρόνο και κόστος εξοπλισμού 10.000.000 . Οι ιδιες ομάδες μπορούν να αναλάβουν ακόμη τον έλεγχο και ρύθμιση των συσκευών μέτρησης των συνεργείων, με επιπλέον λειτουργικό κόστος 10.000.000 δραχ, το χρόνο .-

δ) Εκσυγχρονισμό / Αναβάθμιση συνεργείων (§ 2 δ.)

ε) Ενημέρωση των τεχνιτών συνεργείων και των οδηγών με σεμινάρια, εκπομπές απο τη τηλεόραση και το ραδιόφωνο και ενημερωτικά φυλλάδια .-

2.6. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ

Με τον Ν. 1525/1985 ("προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων και των όρων λειτουργίας των συνεργείων των οχημάτων αυτών") έχει ήδη αρχίσει η προσπάθεια εκσυγχρονισμού των συνεργείων. Ο νόμος αυτός προέκυψε από τη ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων, την αλματώδη αύξηση του αριθμού των και την ανυπαρξία συγκεκριμένης και ενιαίας πολιτικής στο θέμα αυτό.

Με το νομοθέτημα αυτό επιτυγχάνονται οι εξής παρεμβάσεις:

- α) Έλεγχος της υλικοτεχνικής υποδομής. Καθορίζεται ο απαιτούμενος ελάχιστος μηχανολογικός εξοπλισμός κατά κλάδο, για την έντεχνη διεκπεραίωση επισκευών και συντηρήσεων των οχημάτων.
- β) Έλεγχος επιπέδου γνώσεων των τεχνιτών. Καθιερώνεται για πρώτη φορά ο θεσμός χορήγησης άδειας άσκησης του επαγγέλματος του επισκευαστή κατά ειδικότητες. Η άδεια δίνεται μετά από εξέταση και με δύο βασικές προϋποθέσεις:
 - Εμπειρία (προϋπηρεσία).
 - Τίτλος σπουδών.
- γ) Έλεγχος λειτουργίας των συνεργείων. Ειδικοί ελεγκτές θα ελέγχουν την τήρηση των όρων του νόμου και την καλή εκτέλεση των διαφόρων εργασιών.
Με αυτοψίες και ελέγχους καταγγελιών επιβάλλονται διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τις παραβάσεις των σχετικών διατάξεων.

Με τον τρόπο αυτό αναμένονται:

- Ριζική αναμόρφωση του τρόπου λειτουργίας των συνεργείων.
- Ουσιαστική αναβάθμισή τους.
- Κατοχύρωση του επαγγέλματος του επισκευαστή.
- Προστασία του πολίτη απο αυθαιρεσίες των επισκευαστών και αποκατάσταση αξιοπιστίας τους.
- Σωστή συντήρηση του αυτοκινήτου.
- Αύξηση της οδικής ασφάλειας.
- Εξοικονόμηση ενέργειας.
- Συναλλαγματικό όφελος.

Για την εφαρμογή του μέτρου αυτού προωθείται έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει τον απαιτούμενο μηχανολογικό εξοπλισμό συνεργείων για τον έλεγχο της σύνθεσης των καυσαερίων.

Σημειώνεται τέλος ότι στην αναβάθμιση των συνεργείων συμβάλλουν ουσιαστικά και τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου.

2.ε. ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Στόχος των σχετικών μέτρων είναι η εξασφάλιση εισαγωγής αξιόπιστων αυτοκινήτων μικρής σχετικά ηλικίας.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι:

- Γενικός έλεγχος των εισαγομένων οχημάτων στα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου, πριν τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας, με ευθύνη και δαπάνη του εισαγωγέα.
- Καθιέρωση αυστηρών ορίων εκπομπών για μεταχειρισμένα οχήματα.

Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί σημαντική συμβολή στη:

- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Οδική ασφάλεια.
- Προστασία της Εθνικής Οικονομίας (αναμένεται συναλλαγματικό όφελος μια και η βελτίωση ποιότητας των εισαγομένων αυτοκινήτων συνεπάγεται μείωση εισαγωγών ανταλλακτικών και μείωση της κατανάλωσης καυσίμου).
- Προστασία του καταναλωτή.

Για την εφαρμογή των μέτρων απαιτείται η επάνδρωση των Κ.Τ.Ε.Ο με πρόσθετο προσωπικό 30 τεχνικών υπαλλήλων και 10 διοικητικών. Οι σχετικές δαπάνες θα καλύπτονται απο τα τέλη ελέγχου.

3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

- 3.α. Ανανέωση του στόλου και αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.
- 3.β. Αύξηση ταχύτητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.
- 3.γ. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.
- 3.δ. Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής στις Αστικές Συγκοινωνίες.

3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Θεωρώντας το Συγκοινωνιακό σε σχέση με την ατμοσφαιρική ρύπανση, προκύπτουν τεσσereς κύριοι άξονες επέμβασης, που αναφέρθηκαν ήδη στην εισαγωγή (§ 1.β.) :

3.α. Ανανέωση του στόλου και αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σήμερα έχει ήδη ανανεωθεί ο στόλος των λεωφορείων (ΕΑΣ) και έχει ενισχυθεί σημαντικά η μεταφορική ικανότητα των τρόλεϋ (ΗΛΠΑΠ).

Εξ άλλου οι ηλεκτρικοί σιδηρόδρομοι (ΗΣΑΠ) πρόκειται ως το τέλος του Αυγούστου να δρομολογήσουν συρμούς των 5 βαγονιών αντι 4, γεγονός που αντιπροσωπεύει μια αύξηση κατά 20% περίπου της μεταφορικής τους ικανότητας.

3.β. Αύξηση ταχύτητας των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Έχει ολοκληρωθεί απο τον ΟΑΣ η ανάλυση των στοιχείων της έρευνας "προέλευσης-προορισμού" για τις Αστικές Συγκοινωνίες Αττικής και τα σχετικά συμπεράσματα μελετώνται απο τους επι μέρους φορείς (ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ) για συγκεκριμένες προτάσεις, που ήδη έχουν αρχίσει να υποβάλλονται.

Η αύξηση της μέσης ταχύτητας των δημόσιων μέσων μεταφοράς αντιμετωπίζεται μέσα απο ένα πλέγμα μέτρων βελτιστοποίησης των Αστικών Συγκοινωνιών, που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

- Πύκνωση και αναδιάρθρωση δρομολογίων και επέκταση ωρών λειτουργίας γραμμών.
- Σύζευξη ακτινικών γραμμών με μικρό μήκος, με στόχο τη μείωση του αριθμού των αφετηριών στο κέντρο της Αθήνας και τη βελτίωση της προσπελασιμότητας της Κεντρικής περιοχής.

- Περιφερειακές γραμμές.
- Συστήματα τοπικών τροφοδοτικών γραμμών συνδυασμένων με ακτινικές γραμμές - κορμούς.
- Λεωφορειόδρομοι.
- Λωρίδες αντίθετης ροής για τρόλλεϋ.
- Τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές προς τους σταθμούς των ΗΣΑΠ.
- Γραμμές εξπρές ή ημι-εξπρές.
- Νέες γραμμές.
- Επιλογή συγκοινωνιακών γραμμών για τη δρομολόγηση διόροφων λεωφορείων.
- Επιλογή νέων θέσεων για αμαξοστάσια.

3.γ. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Ο στόχος αυτός εξυπηρετείται βέβαια μέσα από τους δύο πρώτους που αναφέρθηκαν παραπάνω (§3.α. & § 3.β.) και αφορά ιδιαίτερα σε:

- Χρόνους αναμονής σε στάσεις.
- Κανονικότητα άφιξης οχημάτων.
- Τήρηση δρομολογίων (αξιοπιστία).
- Πληρότητα οχημάτων, κύρια στις ώρες αιχμής.

Στο επίπεδο του λεπτομερειακού λειτουργικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού εξετάζονται διάφορα αιτήματα της τοπικής αυτοδιοίκησης, συλλόγων, πολιτών καθώς και των συγκοινωνιακών φορέων για:

- Τροποποιήσεις και επεκτάσεις γραμμών.
- Καταργήσεις, καθιερώσεις και μεταφορές στάσεων.
- Εγκατάσταση στεγάστρων.
- Πύκνωση δρομολογίων.
- Τροποποιήσεις ωρών λειτουργίας των διαφόρων γραμμών.

Εξ άλλου, ο λεπτομερειακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στον τομέα ενημέρωσης και πληροφόρησης του κοινού και με στόχο την προώθηση της ζήτησης προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς επεξεργάζεται και προωθεί για άμεση υλοποίηση τα ακόλουθα:

- Έκδοση ενημερωτικού φυλλαδίου που θα περιέχει μετακινήσεις από το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά προς τα Αεροδρόμια-Λιμάνια-Υπεραστικούς Σταθμούς Λεωφορείων και Τραίνων.
- Έκδοση ενημερωτικού φυλλαδίου με την περιγραφή όλων των γραμμών των αστικών συγκοινωνιών του Λεκανοπεδίου Αττικής.
Το φυλλάδιο θα περιέχει τις διαδρομές όλων των γραμμών Λεωφορείων και Τρόλλεϋ, καθώς και τα τηλέφωνα των σταθμαρχείων.
- Σχεδιασμό και εκτύπωση συγκοινωνιακού χάρτη του Κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά.
Ο χάρτης αυτός περιλαμβάνει την περιοχή του ευρύτερου κέντρου Αθήνας και Πειραιά, όπου απεικονίζονται όλες οι λεωφορειακές γραμμές και γραμμές τρόλλεϋ.
- Λειτουργία τηλεφωνικού κέντρου στον Ο.Α.Σ. που θα παρέχει πληροφορίες για τις αστικές συγκοινωνίες του Λεκανοπεδίου Αττικής.
- Εκτύπωση και τοποθέτηση συγκοινωνιακών χαρτών στους σταθμούς των ΗΣΑΠ. Στους χάρτες αυτούς έχει απεικονισθεί η γύρω περιοχή (ακτίνα 500μ.) με τις διερχόμενες λεωφ. γραμμές και γραμμές τρόλλεϋ.
- Εκτύπωση και τοποθέτηση χαρτών σε στέγαστρα που βρίσκονται σε κεντρικά σημεία των Δήμων.
- Τοποθέτηση "ταινίας γραμμής" μέσα στα λεωφορεία και τρόλλεϋ.
Στις ταινίες θα απεικονίζεται η εκάστοτε διαδρομή με τις αντίστοιχες στάσεις.
- Ενημέρωση του επιβατικού κοινού από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

3.δ. Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής στις Αστικές Συγκοινωνίες.

Στόχος είναι η διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής με αναφορά στα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς και στα ταξί, έτσι ώστε:

- Να ενθαρρύνεται η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Το έργο των ταξί να ανάγεται αποκλειστικά σε έκτακτη επιβατική μεταφορά και να μην λειτουργεί ανταγωνιστικά προς τα μέσα μαζικής.

Μια τέτοια τιμολογιακή πολιτική συμβάλλει σε:

- Αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της πόλης.
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Σημαντικά οικονομικά οφέλη απο τον περιορισμό του ελλείματος των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς και την εξοικονόμηση ενέργειας.