



Αθήνα, 1 Ιουλίου 2020

Προς

1. κ. Κωστή Χατζηδάκη

Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2. κα Αλεξάνδρα Σδούκου

Γενική Γραμματέας Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών

Θέμα: Σχόλια του ΣΕΣ στο πλαίσιο της διαβούλευσης του σχεδίου νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης»

Ο **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)**, με παρουσία πλέον των σαράντα ετών στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας, χαιρετίζει το σχέδιο Νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης», εκτιμώντας ότι **αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό βήμα για πόλεις πιο καθαρές, περισσότερο βιώσιμες και ανθρώπινες**. Η μετάβαση στην κινητικότητα που ρυπαίνει σημαντικά λιγότερο, δεν είναι πλέον επιλογή αλλά ανάγκη και οι Έλληνες συγκοινωνιολόγοι είναι παρόντες στην αντιμετώπιση των προκλήσεων της νέας εποχής. Πέραν της πολιτικής βούλησης, χρειάζεται ένα συνολικό σχέδιο, με σαφείς τεκμηριωμένες δράσεις και αυστηρό χρονοδιάγραμμα, το οποίο θα πρέπει να είναι ευέλικτο και εύκολα προσαρμόσιμο στις νέες συνθήκες που μεταβάλλονται καθημερινά.

Η **περιβαλλοντική ρύπανση** και η **κυκλοφοριακή συμφόρηση** αποτελούν δύο από τα κυριότερα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων.

Πέρα από τα μέτρα που προτείνονται στο εν λόγω σχέδιο νόμου, για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και την μετάβαση σε πιο «καθαρές» μεταφορές θα απαιτηθεί στο άμεσο μέλλον (λαμβάνοντας υπόψη και την οικονομική κατάσταση), η λήψη περιοριστικών και τιμολογιακών πολιτικών



κυκλοφορίας και στάθμευσης με βάση τους ρύπους που εκπέμπουν τα οχήματα. Οι πολιτικές αυτές αφορούν:

- > **Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών (ΖΧΕ).** Απαγόρευση εισόδου στα οχήματα που εκπέμπουν ρύπους σε **υψηλά επίπεδα**
- > **Τιμολόγηση Συμφόρησης (ΤΣ).** Τιμολόγηση οχημάτων, για την επιβάρυνση που προκαλούν στην **κυκλοφορία**. Σταθερά ή μεταβλητά **αντίτιμα** που εξαρτώνται από τον τύπο οχήματος, την ώρα, το επίπεδο συμφόρησης κτλ.
- **Συνδυασμός (ΤΣ/ΖΧΕ).** **Αντίτιμο** για τα εισερχόμενα οχήματα στις ΖΧΕ που δεν πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές (πχ. Euro, τύπος οχήματος, καύσιμο)

Οι πολιτικές αυτές πρέπει να εντάσσονται σε μια στρατηγική **Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** για τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης κατοίκων και επισκεπτών.

Ο ΣΕΣ προτείνει την **έναρξη της συζήτησης για την ωρίμανση εφαρμογής πολιτικών** που εφαρμόζονται ήδη εδώ και χρόνια σε μεγάλες πόλεις διεθνώς. Στην Αθήνα, ως αντίστοιχο περιοριστικό μέτρο αποτελεί το «μονά – ζυγά», το οποίο πλέον θεωρείται ότι δεν εξυπηρετεί τον σκοπό για τον οποίο νομοθετήθηκε.

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης ο ΣΕΣ προτείνει τις παρακάτω συγκεκριμένες βελτιώσεις επί του νομοσχεδίου. Με υπογράμμιση επισημαίνονται οι προτεινόμενες προσθήκες.

Άρθρο 4

Η παράγραφος 1 όπως αντικατασταθεί:

1. Από 1.1.2021 και για διάστημα δύο (2) ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως



προς την διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.

(Έχει αφαιρεθεί η φράση «θέσεις στάθμευσης για κατοίκους». Βασικές αρχές σχεδιασμού και εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης αποτελεί η δικαιότερη κατανομή των θέσεων στάθμευσης, η διαφύλαξη των θέσεων στάθμευσης των κατοίκων και ο περιορισμός της χρονικής διάρκειας στάθμευσης, ώστε μία θέση να εξυπηρετεί περισσότερες σταθμεύσεις. Παρότι το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων στη Ελλάδα είναι πολύ χαμηλό, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι το νέο νομοσχέδιο δεν έρχεται σε αντίθεση με τις βασικές αρχές και φιλοσοφία διαχείρισης της στάθμευσης. Πόσο μάλλον όταν στην διαχείριση της στάθμευσης πλέον (αλλά και στο πλαίσιο εκπόνησης «Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)), οι θέσεις στάθμευσης επαναφόρτισης Η/Ο θα αποτελέσουν ίσως την κρισιμότερη παράμετρο σχεδιασμού στην επιτυχία της «ορθής» διαχείρισης της στάθμευσης.)

Η παράγραφος 3 όπως αντικατασταθεί:

3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ εφοδιάζονται με ειδικό σήμα από το Υπουργείο Εσωτερικών, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Επίσης εφοδιάζονται από το Υπουργείο Εσωτερικών με ειδική κάρτα (τύπου ωρολόγιος δίσκος) την οποία τοποθετούν οι οδηγοί σε εμφανές σημείο πλησίον του ειδικού σήματος, προσδιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο την ώρα έναρξης στάθμευσης.

(Έχει αφαιρεθεί η φράση «θέσεις στάθμευσης για κατοίκους». Η ειδική κάρτα τύπου ωρολόγιος δίσκος, είναι αναγκαία στην επιτήρηση της μέγιστης διάρκειας στάθμευσης).

Άρθρο 18

Στην παράγραφο άρθρο 1 να αντικατασταθεί η παρακάτω πρόταση:



Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων ΟΤΑ (όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ κ.λπ.), καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων.

όπως:

Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του τα πολεοδομικά και συγκοινωνιακά (μετακινήσεις και σταθμεύσεις Η/Ο και οχημάτων επιβατικών ΙΧ, ΜΜΜ, ταξί, τροφοδοσίας, ποδηλάτων, μικροκινητικότητας, κτλ) χαρακτηριστικά της περιοχής και αποτελεί σχέδιο διαχείρισης της στάθμευσης με σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών φόρτισης των Η/Ο. Το Σ.Φ.Η.Ο. εκπονείται από συγκοινωνιολόγους μηχανικούς και θα μπορεί να αναπροσαρμόζεται κατά την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών και μελετών στάθμευσης. Επίσης το Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων ΟΤΑ (όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ κ.λπ.), καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων.

Η παράγραφος 4 όπως συμπληρωθεί:

4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., οι όροι και το αντικείμενο δημοπράτησης τους, καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.

(Με βάση την εμπειρία από τον τρόπο και τους όρους δημοπράτησης των ΣΒΑΚ, προτείνουμε το γενικό αντικείμενο και οι όροι δημοπράτησης να καθορίζονται από απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ώστε να μην επαναληφθούν τα λάθη του παρελθόντος).

Η παράγραφος 9 όπως καταργηθεί:



9. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο δεν συνυπολογίζονται στις ελάχιστες απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης κατά την εκπόνηση οποιωνδήποτε σχετικών μελετών από τους ΟΤΑ, αλλά χωροθετούνται επιπλέον αυτών, σύμφωνα με τις παρούσες διατάξεις.

(Προτείνουμε την κατάργηση της παραγράφου 9, διότι θεωρούμε ότι οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εντάσσονται σε ένα ευρύτερο σχέδιο στάθμευσης που αφορά όλες τις κατηγορίες οχημάτων)

Άρθρο 19

Μένει ως έχει.

Στην υπουργική απόφαση θα πρέπει να καθοριστούν όροι και τεχνικές οδηγίες για εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 19. Όσο το ποσοστό των ηλεκτρικών ταξί που κυκλοφορούν στις έδρες – διοικητικές τους μονάδες είναι πολύ χαμηλό (π.χ. κάτω του 20%) προτείνουμε την αποφυγή χωροθέτησης στάσης / στάθμευσης (πιάτσας) αποκλειστικής χρήσης ταξί με εκπομπές ρύπων έως 50γρCO₂/χλμ.

Άρθρο 20 - Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ

Μένει ως έχει.

Στην υπουργική απόφαση θα πρέπει να καθοριστούν όροι και τεχνικές οδηγίες για εφαρμογή του άρθρου 20. Κατόπιν αίτησης ΑμεΑ ή συλλογικών φορέων ΑμεΑ ο Δήμος θα πρέπει να εξετάζει και να μεριμνά για την έγκαιρη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης.

Άρθρο 21 - Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Προτείνουμε την αντικατάσταση της παραγράφου 1 και 2 με την παρακάτω πρόταση:



«Στην υπουργική απόφαση θα καθοριστούν οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης θέσεων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο.»

(Ο ΣΕΣ στο πλαίσιο διαμόρφωσης της υπουργικής απόφασης θα προτείνει ένα σαφές και απλό σύστημα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης).

Άρθρο 46 – Σύσταση Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση

Στην παράγραφο 3 προτείνουμε να αναφέρεται ρητά ως μέλος του συμβουλίου, εκπρόσωπος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Ο ΣΕΣ αποτελεί τον κατεξοχήν επιστημονικό φορέα που εκπροσωπεί τους Έλληνες συγκοινωνιολόγους και βασικό συνομιλητή της πολιτείας σε θέματα μεταφορών και βιώσιμης κινητικότητας.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με σοβαρή και τεκμηριωμένη συνεισφορά στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Αθήνας και της Ελλάδας για περισσότερα από 40 χρόνια είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του προσωπικό στην μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών ρύπων. Είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω διευκρίνιση και υποστήριξη.

Με τιμή,

Παναγιώτης Παπαντωνίου
Πρόεδρος ΣΕΣ



Αθανάσιος Τσιάνος
Γενικός Γραμματέας ΣΕΣ