



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τεύχος 201 - Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2017



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΕΛΟΣ
Το τεύχος
ΚΡΥΟΛΟΓΕΙΟΥ
Αυτίου Δελτίου
3207

ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡΙΘ. ΔΕΛΤΙΑΣ 1601/01 ΚΕΜΠΑ
ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ: ΠΑΝΟΡΜΟΥ 61 - 115 24 ΑΘΗΝΑ



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ-
ΑΕΡΟΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ



ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Strategy, Plan, Action.
That's how we decide on our next move.



ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
Πανόρμου 61 – 115 24 Αθήνα
τηλ.: 210 3640604 – fax: 210 3609220
e-mail: info@ses.gr, web: www.ses.gr

ΕΚΔΟΣΗ – ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Ευαγγελία Λιάππη
τηλ.: 210 8646350 – κιν.: 6977 262610
e-mail: evi.liappi@gmail.com

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Παναγιώτης Παπαντωνίου

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κωνσταντίνος Κεραπασόγλου

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Μπάνου Γκαμπριέλα Μαρία
Αντιγόνος 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.

Πρόεδρος: Κωνσταντίνος Κεραπασόγλου
τηλ.: 210 7723984, e-mail: kkerap@central.ntua.gr

Αντιπρόεδρος: Δημήτριος Κατσώχης
τηλ.: 210 6905049, e-mail: dkats@planet.gr

Γενικός Γραμματέας: Ευάγγελος Μίντσας
τηλ.: 2310 498483, e-mail: vmintsis@certh.gr

Ειδικός Γραμματέας: Παναγιώτης Παπαντωνίου
τηλ.: 210 7721376, e-mail: ppapant@central.ntua.gr

Ταμίας: Κωνσταντίνος Κουρέτας
e-mail: kostis.kouretas@gmail.com

Α' Αναπληρωματικό Μέλος: Ευθύμιος Μπακογιάννης
τηλ.: 210 7721153, e-mail: ebako@mail.ntua.gr

Β' Αναπληρωματικό Μέλος: Μαρία Σαρτζετάκη
e-mail: msartze@econ.duth.gr

Τα ευνοήματα άρθρα απηχούν τις γνώμες των αρθρογράφων χωρίς
να αποστέλλουν και απόψεις του συλλόγου.

Στέλνεται δωρεάν σε όλους τους συγκοινωνιολόγους.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 0,01 ΕΥΡΩ

περιεχόμενα

σελ.2 Αεροπορικός τουρισμός: Γενική Αεροπορία - Αεραθλητισμός **σελ.7** Αναγκαιότητα ανάπτυξης ποδηλατικού τουρισμού στην Ελλάδα **σελ.11** Αειφόρος Ανάπτυξη του Τουρισμού με Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα, προς "Εξυπνους Προορισμούς" **σελ.13** Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού: Παρακολούθηση και αξιολόγηση των χωρικών επιδράσεων του αυτοκινητόδρομου - το παράδειγμα του τουρισμού **σελ.24** Marie Sklodowska-Curie Individual Fellowship Grant στο Πολυτεχνείο Κρήτης **σελ.30** Νέα του Δ.Σ. **σελ.31** Σχέδιο Διακανονισμού Οφειλών Μελών Σ.Ε.Σ. **σελ.32** Απολογισμός ΔΣ ΣΕΣ

EDITORIAL

Ξεκινώντας το δεύτερο μισό της θτείας του τρέχοντος Διοικητικού Συμβουλίου, αντικείμενο του παρόντος κειμένου είναι να θέσει τους στόχους και τους άξονες δράσεων για την επόμενη χρονιά.

Ένας πρώτος κύριος στόχος που έχει τεθεί, στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης προσπάθειας για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και την ενεργοποίηση των μελών του Συλλόγου, αφορά στον εξορθολογισμό των λειτουργικών εξόδων και στην αύξηση της εισπραξιμότητας των συνδρομών των μελών. Σε αυτό το πλαίσιο είναι σε εφαρμογή ένα σχέδιο διακανονισμού χρεών με βάση μια κλιμακωτή μείωση στις οφειλές, στόχος του οποίου είναι ταυτόχρονα η μέγιστη δυνατή είσπραξη των οφειλόμενων συνδρομών, αλλά και η αύξηση του αριθμού των οικονομικά ενήμερων μελών, κάτι που θα βοηθήσει βραχυπρόθεσμα αλλά και μακροπρόθεσμα τον Σύλλογο.

Ανάμεσα στις εκδηλώσεις και τα σεμινάρια που θα πραγματοποιηθούν το προσεχές χρονικό διάστημα ξεχωρίζει το «8ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα» με κεντρικό θέμα: «Το Μέλλον των Μεταφορών: Ένα Όραμα για το 2030» που διοργανώνουν ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών το οποίο θα διεξαχθεί στο Συνεδριακό Κέντρο του ΕΚΕΤΑ, στη Θέρμη Θεσσαλονίκης, στις 28 και 29 Σεπτεμβρίου 2017. Το εν λόγω συνέδριο αποτελεί εδώ και δεκαπέντε έτη θεσμό στην έρευνα στον τομέα των μεταφορών και απευθύνεται στην εγχώρια επιστημονική και ακαδημαϊκή κοινότητα, καθώς και στους ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς και επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ανάπτυξη και υλοποίηση καινοτόμων εφαρμογών στον τομέα των μεταφορών και συγκοινωνιακών υποδομών.

Τέλος, τρίτος κύριος στόχος είναι η συνεχής ενδυνάμωση του Ενημερωτικού Δελτίου το οποίο αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο τόσο με επιστημονικό, αλλά και ενημερωτικό προσανατολισμό. Σε αυτό το πλαίσιο, κάθε Ενημερωτικό Δελτίο πλέον έχει συγκεκριμένη θεματολογία η οποία αποστέλλεται έγκαιρα στα μέλη για να συνδράμουν με την αποστολή επιστημονικών και τεχνικών εργασιών.

Σε αυτήν τη δύσκολη οικονομικά και επαγγελματικά χρονική συγκυρία, σύσσωμο το τρέχον ΔΣ απευθύνει πρόσκληση σε όλους τους συναδέλφους να αγκαλιάσουν περισσότερο από ποτέ τις δραστηριότητες του Συλλόγου ο οποίος με συστηματική δουλειά και εξωστρεφείς δράσεις έχει ως στόχο να δυναμώσει τη φωνή και τις θέσεις του στηρίζοντας τα μέλη του και την Ελλάδα.

Παναγιώτης Παπαντωνίου
Ειδικός Γραμματέας ΣΕΣ



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ-ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Σπύρος Γιάνκοβιτς*

**«Σκεφτείτε καθαρά για να γίνει απλή»
έλεγε ο Steve Jobs, (1955-2011, Apple).**

Σ' αυτή τη δύσκολη φάση της πρόσφατης ιστορίας μας, με την κοινή λογική και απλά λόγια, αφουγκραζόμενος την κραυγή αγωνίας των φίλων της Γενικής Αεροπορίας, ειδικά μετά την παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport, καταθέτω τη δική μου εκτίμηση για την κατάσταση που επικρατεί στο χώρο της **Γενικής Αεροπορίας και του Αεραθλητισμού**.

Η Γενική Αεροπορία περιλαμβάνει δραστηριότητες που κυμαίνονται από πτήσεις αναψυχής με μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη έως σύνθετες πτήσεις με ιδιωτικά αεριωθούμενα υψηλών επιδόσεων και ειδικευμένες εναέριες επιχειρήσεις. Συμβάλλει στην αερο-

ναυτική έρευνα και ανάπτυξη και αποτελεί πηγή ειδικευμένου προσωπικού στον κλάδο της αεροπορίας γενικότερα.

Από αυτές τις δραστηριότητες, μεγάλη σημασία για την Ελλάδα έχουν η εκπαίδευση νέων χειριστών και ο αεροπορικός / αεραθλητικός τουρισμός.

Αν η χώρα μας μπορούσε να αξιοποιήσει το 30% της Ευρωπαϊκής εκπαιδευτικής πίτας αυτό θα ισοδυναμούσε με έσοδα για τη χώρα ύψους 450 εκατομ. ευρώ τον χρόνο.

Το συνολικό ετήσιο κόστος για την εκπαίδευση των Ευρωπαίων χειριστών ξεπερνά τα 700 εκατομ. ευρώ, που μαζί με τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής φθάνουν περίπου τα 1.400 εκατομ. ευρώ το χρόνο. (ΑΟΡΑ Hellas, Koutsoudakis Antonios)

Όσον αφορά τον αεροπορικό τουρισμό, βάσει των πληροφοριών που έδωσαν οι ευρωπαϊκές Εθνικές Αερολέσχες το 2014, έχουν εγγραφεί 103.063 αεροσκάφη GA (General Aviation), συμπεριλαμβανομένων όλων των τύπων αεροσκαφών, και εκδόθηκαν 185.123 άδειες χειριστών. Με βάση τις πληροφορίες που έδωσαν οι τελικοί χρήστες το 2014 πραγματοποιήθηκαν 929.117 πτήσεις σε όλη την Ευρώπη. (DATA ANALYSIS AND RECOMMENDATION ON COLLECTION OF DATA IN THE FIELD OF GENERAL AVIATION IN EUROPE FINAL REPORT WORK ORDER: MOVE/E4/SER/2014-757 DECEMBER 2015).

Ο ευρωπαϊκός αεραθλητισμός εκπροσωπείται από την **Europe Airsports**, η οποία «αγκαλιάζει» τις Εθνικές Αερολέσχες 22 ευρωπαϊκών χωρών, μαζί με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις αεραθλητισμού πανευρωπαϊκού επιπέδου:

- European Ballooning Federation (EBF)
- European Gliding Union (EGU)
- European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU)
- European Microlight Federation (EMF)
- European Parachute Union (EPU)
- European Powered Flying Union (EPFU)
- PPL/IR Europe
- European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft (EFLEVA)
- The activities represented also include aeromodelling

Συνολικά η **Europe Airsports** εκπροσωπεί τα συμφέροντα των κατ' εκτίμηση 650.000 αεραθλητών και ερασιτεχνών αεροπόρων, οι οποίοι αναζητούν καλές καιρικές συνθήκες και φιλικό περιβάλλον για να ασκήσουν το "hobby" τους, να μυήσουν σε άλλους τον αεραθλητισμό, αλλά και να δημιουργήσουν επιχειρήσεις συναφείς με το αεραθλημά τους.



Αεραθλητικές Δραστηριότητες



Ο ελληνικός τουρισμός συμμετέχει στο 18% του ΑΕΠ και στο 18% του εργατικού δυναμικού της χώρας (SETE, Greek Tourism, Facts & Figures, 2012 Edition). Οι ειδικές μορφές του, όπως ο αεροπορικός τουρισμός, θα έπρεπε να αποτελούν αιχμή της τουριστικής μας πολιτικής, με στόχο τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού μας προϊόντος.

Η Ελλάδα διαθέτει ένα αριθμητικά και χωροταξικά πλήρες δίκτυο αεροδρομίων, που σε συνδυασμό με τις καλές καιρικές συνθήκες και τις υψηλού επιπέδου υποδομές φιλοξενίας, μπορεί να αναδειχθεί σε κορυφαίο προορισμό αεροπορικής εκπαίδευσης και τουρισμού Γενικής Αεροπορίας. Ταυτόχρονα, το ορεινό ανάγλυφο του εδάφους της και οι αμέτρητες περιοχές φυσικού κάλους, δημιουργούν ιδανικές προϋποθέσεις για κάθε είδους αεραθλητικές δραστηριότητες.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) - κύριος διαμορφωτής της αεροπορικής πολιτικής - δεν κατάφερε να δημιουργήσει υγιές περιβάλλον για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων GA (Γενικής Αεροπορίας) και Αεραθλητισμού, παραμένει εγκλωβισμένη σε μικροσυμφέροντα εργαζομένων και συνδικαλιστών, χαρακτηρίζεται από εσωστρέφεια, εφησυχασμό και «νοοτροπία Δημοσίου», που αντιστέκονται στο «καινούργιο».

➤ Η χώρα μας διαθέτει μόνο ένα (1) δημόσιο αεροδρόμιο (Πάχη Μεγάρων) και δώδεκα (12) ιδιωτικών συμφερόντων πεδία προσγείωσης Γενικής Αεροπορίας ενώ υπάρχουν δεκάδες εγκαταλελειμμένα ή αναξιοποίητα αεροδρόμια.

Συγκριτικά η Ισπανία διαθέτει 184, η Γερμανία 400 και η Ρουμανία 26.

Ενδεικτικά αναφέρω, ότι ολόκληρη η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου δεν διαθέτει αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας (GA), ενώ μόνο στη Ρόδο καταγράφονται 3 εγκαταλελειμμένα αεροδρόμια από την ιταλική περίοδο (Μαριτσά – Κάλιαθος – Κατταβιά)

➤ Οι παρεχόμενες υπηρεσίες σε χρήστες ΓΑ και αεραθλητές είναι πολύ χαμηλού επιπέδου, όπως:

- η διαδικασία κατάθεσης σχεδίου πτήσης και ενημέρωσης πληρωμάτων,

- η χωροκάλυψη και ποιότητα συχνотήτων Κέντρου πληροφοριών Πτήσης (FIC – Flight Information Center),
- η απουσία Οδηγού και χαρτών VFR (Visual Flight Rules) πτήσεων,
- οργάνωση και κατηγοριοποίηση εναερίου χώρου που δεν παρέχουν ελευθερία πτήσεων VFR και άσκησης αεροθλημάτων.

➤ Τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια λειτουργούν με βάση το πρόγραμμα πτήσεων της Olympic Airways, παραμένοντας ανοικτά κατά μέσο όρο μόνο 4 ώρες ημερησίως. Αποτελούν αναξιοποίητες επενδύσεις εκατομμυρίων Ευρώ, που επιβαρύνουν τον Έλληνα φορολογούμενο. Έχουν προβλήματα χωρητικότητας και στη συντριπτική τους πλειοψηφία δεν διαθέτουν αεροπορικό καύσιμο AVGAS 100LL.



Nearly 650.000 sports and recreational aviation active participants



Aerodromes with less than 4 operational hours per day	a/c movements 2015			Operational hours	AT Services
	Natio.	Intern.	Total	August 2016	
ASTYPALAIA LGPL	786	0	786	3,6h/day or 25,5h/week	AFIS
IKARIA LGIK	1406	2	1408	4,3h/day or 31h/week	AFIS
IOANNINA LGIO	1332	6	1338	5,7h/day or 39,7h/week	ATC
KALYMNOS LGKY	1304	0	1304	3,7h/day or 26h/week	AFIS
KASSOS LGKS	1112	0	1112	4,2h/day or 29,5h/week	AFIS
KASTELLORIZO LGKJ	498	0	498	4h/day or 28h/week	AFIS
KASTORIA LGKA	630	0	630	4,3h/day or 31h/week	AFIS
KOZANI LGKZ	386	0	386	4,3h/day or 30h/week	AFIS
KYTHIRA LGKC	1071	99	1170	4,6h/day or 32,5h/week	AFIS
NAXOS LGNX	1346	72	1418	4,3h/day or 31h/week	AFIS
SYROS M LGSO	646	0	646	3,6h/day or 25,5h/week	AFIS

Στο δύσκολο αυτό περιβάλλον ήρθε να προστεθεί η τιμολογιακή πολιτική της Fraport που ανέλαβε τη διαχείριση των 14 μεγάλων περιφερειακών αεροδρομίων. Φαίνεται ότι η Γενική Αεροπορία δεν περιλαμβάνεται στα επιχειρηματικά σχέδια της εταιρείας. Χρεώνει την προσγείωση 50 ευρώ και την ώρα παραμονής πέραν των 5 ωρών με 1,08 ευρώ ανά τόνο βάρους και ώρα. Έτσι, τα αεροδρόμια αυτά καθίστανται απαγορευτικά για τη Γενική Αεροπορία και ιδιαίτερα για σχολές εκπαίδευσης χειριστών και αερολιέσες.



Η κατάσταση που επικρατεί στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας αποτυπώνεται σε έρευνα γνώμης που πραγματοποιήθηκε κατά τη χειμερινή περίοδο 2016/17. Χρήστες του Ελληνικού Εναερίου Χώρου (200 συμμετοχές) δηλώνουν:

1) Σε ποσοστό 81,4% δυσαρεστημένοι από το αεροπορικό περιβάλλον στη χώρα μας.

2) Σε ποσοστό 95,6% θεωρούν πολύ σημαντική την έναρξη διαδικασίας για την αξιοποίηση στρατιωτικών – εγκαταλειμμένων και μικρών περιφερειακών αεροδρομίων.

3. Είστε γενικά ικανοποιημένος/η από το αεροπορικό περιβάλλον, στο οποίο καλείται να λειτουργήσει Γενική Αεροπορία και Αεραθλητισμός, στη χώρα μας;

[183 responses]



Το 81,4% (149) δηλώνουν πολύ έως κάπως δυσαρεστημένοι και μόλις το 7,6% (14) πολύ έως κάπως ικανοποιημένοι

5. Θεωρείτε σημαντική την έναρξη διαδικασίας για την αξιοποίηση πολλών στρατιωτικών, εγκαταλειμμένων και μικρών περιφερειακών αεροδρομίων, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επιδόσεις τους σε κυκλοφορία Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού;

[184 responses]



Το 95,6% (176) θεωρεί εξαιρετικά έως πολύ σημαντική την έναρξη διαδικασίας για την αξιοποίηση στρατιωτικών εγκαταλειμμένων και μικρών περιφερειακών αεροδρομίων και μόλις 2 αρνούνται

3) Σε ποσοστό 85,8% δυσαρεστημένοι από το ωράριο λειτουργίας των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων.

4) Το 86,8% (159) θεωρεί σωστή τη δημιουργία κεντρικού γραφείου και ψηφιακής Πληροφορίας για την κατάθεση των Σχεδίων Πτήσης.

6. Είστε ικανοποιημένος/η από το ωράριο λειτουργίας, τους περιορισμούς στη χρήση, και τη χωρητικότητα στάθμευσης, των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων;

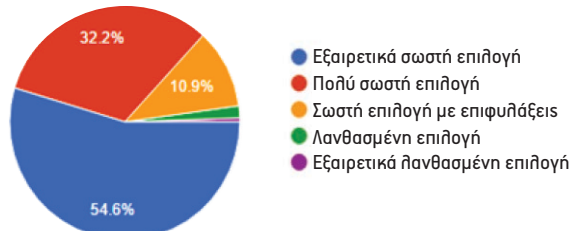
[184 responses]



Το 85,8% (158) δεν είναι ικανοποιημένοι με τις ώρες λειτουργίας και τις δυνατότητες στάθμευσης των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων και μόλις το 6,5% (12) ικανοποιημένοι

16. Θεωρείτε σωστή τη δημιουργία ενός κεντρικού γραφείου στη Δ/νση Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIS), με ένα Τηλέφωνο, ένα Fax και ένα Email, καθώς επίσης τη δημιουργία ειδικής πλατφόρμας στο Διαδίκτυο, για την κατάθεση / διαχείριση των σχεδίων πτήσης;

[183 responses]



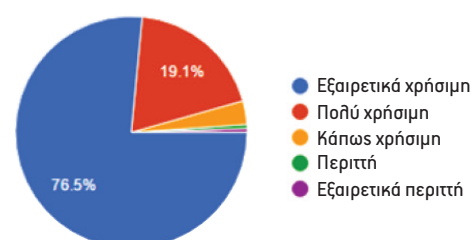
Το 86,8% (159) θεωρεί σωστή τη δημιουργία κεντρικού γραφείου και Ψηφιακής Πλητφόρμας για την κατάθεση των Σχεδίων Πτήσης, άλλο 10,9% σωστή με επιφυλάξεις και μόλις 2,1% (4) λανθασμένη

5) Το 95,6% (175) θεωρεί χρήσιμη τη δημοσίευση οδηγού VFR πτήσεων, και

6) Το 90,2% (147) συμφωνεί με τη δημιουργία 5 FIC (Flight Information Center) στο ελληνικό FIR (Flight Information Region) για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στις VFR πτήσεις.

13. Θεωρείτε χρήσιμη τη δημοσίευση Οδηγού VFR πτήσεων στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με VFR Χάρτες και Διαδρομές;

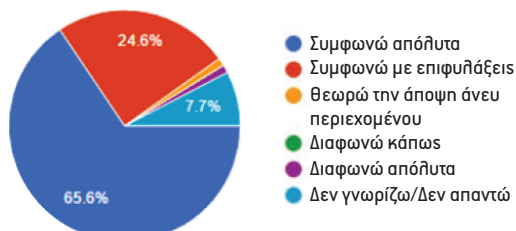
[183 responses]



Το 95,6% (175) θεωρεί χρήσιμη τη δημοσίευση οδηγού πτήσεων και μόλις το 1% (2) όχι

12. Συμφωνείτε με την πρόταση δημιουργίας πέντε (5) Κέντρων Πληροφοριών Πτήσεων – FIC (Αθήνα-Ηράκλειο-Θεσσαλονίκη-Ρόδος-Κέρκυρα), για τη βελτίωση παροχής υπηρεσιών στη Γενική Αεροπορία;

[183 responses]



Το 90,2 (147) συμφωνεί με τη δημιουργία 5 FIC στο FIR για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στις VFR πτήσεις, και μόλις το 2,2% (4) διαφωνεί

Επειδή, «**η σκέψη χωρίς δράση είναι μάταιη**», επιβάλλεται ο **αεροπορικός κόσμος** να αναλάβει άμεσες πρωτοβουλίες, με στόχο:

1. ΑΜΕΣΑ

- α) να υλοποιήσουμε ένα πλήσιμο συνεργασίας μεταξύ, ΥΠΑ, Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Ανώτερων και Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, ΑΟΡΑ Greece, Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας, Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης και άλλων χρηστών,
- β) να δοθεί άμεση λύση στην επιχειρησιακή λειτουργία των αεροπλοίων και σχολίων χειριστών ενεργοποιώντας εγκαταλελειμμένα ή αναξιοποίητα αεροδρόμια ή πεδία προσγείωσης.

2. ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ

- α) να διαμορφώσουμε ένα **υγιές περιβάλλον** για την ανάπτυξη των αεραθλητικών δράσεων και του αεροπορικού τουρισμού, και
- β) να εκδώσουμε, σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, έναν **VFR ΟΔΗΓΟ ΕΛΛΑΔΑΣ**.

Οι ευθύνες σε αυτή την προσπάθεια της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι σημαντικές, διότι με την κατάσταση που επικρατεί σήμερα:

- 1. δεν παρέχεται ευκαιρία προσανατολισμού των νέων σε αεροπορικά επαγγέλματα
- 2. αποκλείεται κάθε προσπάθεια δημιουργίας επιχειρήσεων αεραθλητισμού
- 3. αποκλείονται υψηλού οικονομικού επιπέδου επισκέπτες – χειριστές ιδιωτικών αεροσκαφών
- 4. καταργείται η εναλλακτική δυνατότητα επικοινωνίας που προσφέρουν τα αεροπλάνα της Γενικής Αεροπορίας.

Η Ελλάδα με τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις στον αεροπορικό χώρο μπορεί να γίνει η αντίστοιχη Καλιφόρνια στην Ευρώπη.

***Σπύρος Γιάνκοβιτς**

Αεροναυπηγός Μηχανικός

Κυβ/της Α340

Μέλος ΔΣ/ Ελληνική Αεροπορική Ένωση





ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ευθύμιος Μπακογιάννης*, Μαρία Σίτη**

Αν και στην Ελλάδα οι συνθήκες στις πόλεις απέχουν πολύ από το να είναι φιλικές για τον ποδηλάτη, εκτιμάται ότι έχει διαμορφωθεί πλέον ένα κλίμα που θα επιτρέψει να εκδηλωθεί ενδιαφέρον και για τον ποδηλατικό τουρισμό. Φυσικά τα ερωτηματικά είναι πολλά, όμως λαμβάνοντας υπόψη το θετικό παράδειγμα του περπατήματος, αν και για αυτό επίσης οι συνθήκες ήταν πολύ δύσκολες (πολύ στενά πεζοδρόμια γεμάτα εμπόδια, υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος, θόρυβος, ρύπανση κ.λπ.), μπορούν να γίνουν κάποιες ελπιδοφόρες εκτιμήσεις και για το ποδήλατο. Πράγματι για το περπάτημα υπάρχει μεγάλη ζήτηση τα τελευταία χρόνια για οργανωμένες ή μη περιπατητικές επισκέψεις διαφόρων τόπων στην ύπαιθρο καθώς και για ορειβατικές εκδρομές. Αυτό συμβαίνει διότι εκτός πόλεων οι συνθήκες είναι ευχάριστες και ασφαλείς

μιας και οι περιπατητές μπορούν να αποφεύγουν το οδικό δίκτυο. Αντίθετα, το ποδήλατο ακόμη και εκτός πόλεων, εξακολουθεί να είναι δέσμιο των δρόμων που χρησιμοποιούν τα μηχανοκίνητα οχήματα, έστω και αν πρόκειται για επαρχιακούς ή και τοπικούς.

Στην Ευρώπη ο ποδηλατικός τουρισμός κερδίζει τα τελευταία χρόνια ένα σημαντικό μερίδιο της τουριστικής αγοράς. Σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2012) στην Ευρώπη πραγματοποιούνται ετησίως περισσότερα από 2,2 δις ημερήσια ταξίδια ποδηλατικού τουρισμού και περισσότερα από 1 εκ. ταξίδια με διανυκτέρευση. Τα ταξίδια αυτά προβλέπεται ότι έχουν οικονομικό αντίκτυπο της τάξης των 44 δις ευρώ.

Η αύξηση στην προτίμηση των διακοπών αυτού του τύπου συνδέ-



Πηγή εικόνας: GemmaEvans photo @Unsplash

εται με ευρύτερες ευαισθησίες και τάσεις, όπως αυτές για το περιβάλλον και την επαφή με τη φύση, τη βιωσιμότητα, τον υγιεινό τρόπο ζωής και την κυκλική οικονομία. Οδηγούν σε επιθυμία επιλογής δραστηριοτήτων κατά τα Σαβ/κα και κατά τις διακοπές που ξεφεύγουν από το συμβατικό πρότυπο ήλιος - θάλασσα. Η προσπέλαση με περηπάτημα και ποδήλατο δίνει την ευκαιρία διείσδυσης στα αυθεντικά στοιχεία του κάθε τόπου και αυτό είναι το ζητούμενο: η γνωριμία με την αληθινή ταυτότητα των προορισμών και της συνοδικής διαδρομής.

Προφίλ τουριστών και ποδηλατικών διαδρομών

Ποιοι είναι εκείνοι/ες που κατ' αρχήν θα ενδιαφέρονταν για ποδηλατικό τουρισμό; Αν και είναι δύσκολο να εντοπιστούν ποιά συγκεκριμένες κατηγορίες, στην Ευρώπη οι έρευνες (ενδεικτικά CYRONMED, 2008) καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι συνήθως πρόκειται για άτομα με μέσο προς υψηλό εισόδημα και με ανάλογο επίπεδο μόρφωσης. Μερικά τυπικά χαρακτηριστικά των επιλογών των επισκεπτών αυτής της κατηγορίας είναι τα παρακάτω:

- Μετακινούνται σε μικρές ομάδες.
- Διαθέτουν υψηλότερο του μέσου όρου προϋπολογισμό για τις μετακινήσεις τους.
- Επιλέγουν ποιοτικούς προορισμούς και δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία της ECF (από την ΕΕ, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2012) το προφίλ των τουριστών όπως μελετήθηκε σε πλήθος ερευνών (ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a, 2009b; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Ohlschlager, 2007; Trendscape, 2010) είναι ως εξής:

- Μέσος όρος ηλικίας: 45-55 ετών
- Φύλο: 60% άνδρες, 40% γυναίκες (σε ποδηλατικές ημερήσιες εκδρομές τα ποσοστά εξισώνονται)
- Σύνθεση ομάδων που ταξιδεύουν μαζί: 20% μόνοι τους, 50% σε

ζευγάρια, 20% σε μικρές ομάδες των 3-5 ατόμων

- Εισόδημα νοικοκυριού: μεγάλη διασπορά. 24,000-36,000 ευρώ ετησίως (Trendscape, 2010)

Ο μεν περιπατητικός τουρισμός είναι πιο ευέλικτος. Ως προς τον ποδηλατικό τουρισμό, σύμφωνα με στοιχεία του SUSTRANS (1999) και CYRONMED (2008), αυτός εκδηλώνεται κυρίως με τρεις μορφές: ποδηλατικές διακοπές, ποδηλασία σε ένα τμήμα των διακοπών και ημερήσιες ποδηλατικές εκδρομές. Ειδικότερα ως προς τις Ημερήσιες Ποδηλατικές Εκδρομές αυτές έχουν κατά κανόνα αφετηρία το σπίτι ή το ξενοδοχείο και προορισμό τοποθεσίες σε σχετικά κοντινές αποστάσεις. Οι εκδρομές αυτές περιλαμβάνουν αναχώρηση με ποδήλατο από την αφετηρία ή συνδυασμένη μετακίνηση με μεταφορά του ποδηλάτου μέχρι ενός σημείου με δημόσια συγκοινωνία ή αυτοκίνητο και διαρκούν από μισή έως μια μέρα. Επιλέγονται από άτομα τα οποία απολαμβάνουν να κάνουν ποδήλατο όταν έχει καλό καιρό και αναζητούν εύκολες κυκλικές διαδρομές, μήκους μερικών δεκάδων χιλιομέτρων.

Τα ζητούμενα των τουριστών από μία ποδηλατική διαδρομή ιεραρχούνται ως εξής σύμφωνα με στοιχεία του 2008 (δείγμα Γερμανών τουριστών, Trendscape, 2008b): ασφάλεια δικτύου (χαμηλός φόρτος οχημάτων), ευκολία στη χρήση της διαδρομής (σήμανση), ελκυστικότητα διαδρομής, ποιότητα οδοστρώματος, φιλικές προς το ποδήλατο υποδομές φιλοξενίας/ διαμονής, δυνατότητες στάσης για φαγητό και ποτό, πληροφοριακό υλικό, πρόσβαση σε ΜΜΜ, πυκνότητα διαδρομής, υποδομές ξεκούρασης, ύπαρξη καταστημάτων/ υπηρεσιών για συντήρηση και επισκευή ποδηλάτου.

Μερικά χρήσιμα στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός ταξιδιών ποδηλατικού τουρισμού στην Ευρώπη είναι μεγάλος. Σύμφωνα με στοιχεία της CBI (2015), οι χώρες στις οποίες αναπτύσσεται συστηματικά ο ποδηλατικός τουρισμός είναι

η Ολλανδία, η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία και το Βέλγιο, καθώς εκεί το ποδήλατο είναι μέρος της καθημερινής μετακίνησης. Ωστόσο υποστηρίζεται ότι η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο παρουσιάζουν συστηματική άνοδο στην αγορά.

Ενδεικτικά στην Ολλανδία, περισσότερο από το 70% των κατοίκων πραγματοποιεί τέτοιου τύπου μετακινήσεις (Porada, 2013). Το 41% των μετακινήσεων με ποδήλατο αφορά σε μετακινήσεις από και προς την αναψυχή, το 23% προς τη δουλειά, το 17% για καθημερινές αγορές ενώ το 15% από και προς δραστηριότητες εκπαίδευσης (CBS, 2013). Στο Ηνωμένο Βασίλειο ο ποδηλατικός τουρισμός αυξάνεται συστηματικά ενώ σύμφωνα με στοιχεία του 1999, αποτιμάται σε 635 εκ. λίρες ετησίως (Sustrans, 1999), ποσό που σύμφωνα με εκτιμήσεις του CBI (2015) έχει αυξηθεί σημαντικά έως και το 2015. Στη Σκωτία (Sustrans Scotland, 2015) ο ποδηλατικός τουρισμός αποτιμάται σε 345 λίρες ετησίως με περισσότερους από 152.000 τουρίστες, οι οποίοι ξοδεύουν κατά μέσο όρο 62,5 λίρες τη μέρα και διαμένουν κατά Μ.Ο. 5 ημέρες.

Στη Γερμανία, από το σύνολο των 44 εκατ. Γερμανών τουριστών, τα 10 εκατ. αναφέρουν το ποδήλατο ως την κύρια δραστηριότητά τους κατά τη διάρκεια των διακοπών. Συμβεβλημένα με τον Γερμανικό Όμιλο Ποδηλατών είναι σήμερα 5000 ξενοδοχεία που προσφέρουν σχετικές υπηρεσίες, επισκευής, πώλησης ανταλλακτικών και εξοπλισμού κ.λπ. (Beanland, 2013). Στην Ολλανδία, σχεδόν το σύνολο του υπεραστικού οδικού δικτύου διαθέτει παράλληλο ποδηλατόδρομο που αναπτύσσεται με τις ελάχιστες δυνατές τομές με την οδική κυκλοφορία. Δημοφιλής ποδηλατική

τουριστική διαδρομή είναι η North Sea Cycle Route που συνδέει τη Χάγη με το Zandvoort και έχει συνολικό μήκος 6.000 χλμ. Πλήθος ανάλογων διαδρομών υπάρχουν στη Δανία με συνολικό μήκος 4.275 χλμ (ενδεικτικά West Coast Route - 560 km, Haervejen (The Historic Military Route), Limfjordsroute κ.α.) Σύμφωνα με τον Lumsdon (1999), οι ποδηλατικές διακοπές αφορούν το 2-4% των συνολικών ταξιδιών για διακοπές στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να διπλασιαστεί ή και να τριπλασιαστεί την επόμενη δεκαετία φτάνοντας το 6-12%, ενώ σε αγορές όπως τη Δανία και τη Γερμανία αναμένεται περαιτέρω αύξηση. Μια σημαντική εξέλιξη που ισχυροποίησε όλες τις παραπάνω προβλέψεις και αναβάθμισε σημαντικά την ποδηλατική τουριστική αγορά είναι η θεαματική ανάπτυξη του δικτύου Eurovelo, του ενιαίου ευρωπαϊκού ποδηλατικού δικτύου που απευθύνεται κατά κύριο λόγο στον ποδηλατικό αθλητή και στον περιπατητικό τουρισμό. Το δίκτυο Eurovelo συγκροτείται από την άρθρωση διαδρομών εθνικών ποδηλατικών δικτύων, τα οποία σημειωτέον είναι εξαιρετικά εκτεταμένα.

Στο δίκτυο Eurovelo περιλαμβάνεται και η Ελλάδα. Ειδικότερα δυο από τις δώδεκα διευρωπαϊκές διαδρομές του τερματίζουν στην Αθήνα (βλ. εικόνα 1). Πρόκειται για τις διαδρομές 8, με συνολικό μήκος 5.388 χλμ., που έχει αφετηρία την Ισπανία (Cadiz) και 11, με συνολικό μήκος 5.964 χλμ., που έχει αφετηρία το Βόρειο Ακρωτήριο της Νορβηγίας. Τα ελληνικά τμήματα προβλέπεται να αποτελούνται από τοπικούς και επαρχιακούς δρόμους οι οποίοι θα γίνουν πιο ασφαλείς με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.



Εικόνα 1: Ανάπτυξη δικτύου EUROVELO στην Ελλάδα (CYRONMED, 2008)

Αναγκαιότητα ανάπτυξης στρατηγικής, πολιτικών προώθησης του ποδηλατικού τουρισμού και κατάλληλων υποδομών

Η υποστήριξη και περαιτέρω προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού απαιτεί εξειδικευμένη στρατηγική προσέγγιση που θα περιλαμβάνει πλήθος ζητημάτων και πολιτικών προώθησης καθώς και την απαιτούμενη ανάπτυξη νέων υποδομών. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, η προώθηση δράσεων - μέτρων - στρατηγικών, όπως οι παρακάτω, έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού σε αρκετές Ευρωπαϊκές χώρες:

- Ανάπτυξη ειδικού εθνικού/ περιφερειακού/ τοπικού brand για τον ποδηλατικό τουρισμό,
- Ανάπτυξη νέων υποδομών δικτύου ποδηλάτου που να συνδέει πόλεις ενδιαφέροντος επισκεπτών και σύνδεση αυτού με τα επιμέρους τοπικά δίκτυα (να περιλαμβάνει υποδομές στάθμευσης, ελκυστικούς χώρους για ξεκούραση, ενίσχυση δικτύων κοινόχρηστων ποδηλάτων κ.ά.),
- Ανάπτυξη πλαισίου παρακολούθησης της αγοράς, της ποιότητας των υποδομών και άλλων συναφών δεικτών (monitoring assessment),
- Προώθηση ανάπτυξης υπηρεσιών ποδηλατικού τουρισμού (χάρτες, smart phone apps, ολοκληρωμένοι οδηγοί κ.ά.)
- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για τον ποδηλατικό τουρισμό (με παραδείγματα και αναφορές σε περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά μέγεθη από καλές πρακτικές άλλων χωρών),
- Ανάπτυξη κινήτρων προώθησης ποδηλατικού τουρισμού,
- Πρόβλεψη της δυνατότητας μεταφοράς ποδηλάτου στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς,
- Ανάπτυξη πλαισίου υποστήριξης επιχειρήσεων σχετικών με τον ποδηλατικό τουρισμό και δικτύωση (ξενοδοχεία, καταστήματα ποδηλάτου κ.ά.)

Ελληνική Πραγματικότητα

Ωστόσο, απουσιάζει στη χώρα μας μια εθνική στρατηγική για ποδηλατικό τουρισμό. Πιο συγκεκριμένα, στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, 2007), αν και γίνεται λόγος για ειδικές μορφές τουρισμού, αυτός δεν αναφέρεται παρά μόνο ως παράρτημα του Φυσιολατρικού Τουρισμού. Είναι προφανές ότι αυτό οφείλεται στο ότι οι ελληνικές σε βασικές υποδομές (ποδηλατικό δίκτυο), όσο και σε υποστηρικτικές (κατάλληλα εξοπλισμένα ξενοδοχεία, οδική σήμανση, χάρτες κ.λπ.) είναι μεγάλες. Σύμφωνα με εκτιμήσεις ερευνητών (Μπακογιάννης, Σίτη κ.ά., 2016), η πρόσφατη προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας ως τομέα των μεταφορών και η ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Ελλάδα θα βοηθήσει σημαντικά στην ενίσχυση του ποδηλατικού τουρισμού υπό συνθήκες.

Στην Ελλάδα, με σχεδόν 18 εκ. τουρίστες σήμερα, το ζητούμενο δεν είναι μόνο να δοθούν περισσότερες ευκαιρίες στους επισκέπτες που έτσι κι αλλιώς θα έρχονταν, αλλά να έλθουν ακόμη περισσότεροι από εκείνους που θεωρούν τη δυνατότητα μετακίνησης με ποδήλατο βασικό κριτήριο για την επιλογή του

προορισμού για τις διακοπές τους.

Βιβλιογραφία

- Beanland, A. (2013) Cycle Tourism for Sustainable Rural Development: Understanding and interpreting lessons from Europe. Winston Churchill Memorial Trust. Διαθέσιμο σε: http://www.wcmt.org.uk/sites/default/files/migrated-reports/1147_1.pdf
- CBI Ministry of Foreign Affairs (2015) CBI Product Factsheet: Cycling tourism from Europe. Διαθέσιμο σε: https://www.cbi.eu/sites/default/files/market_information/researches/product-factsheet-europe-cycling-tourism-2015.pdf
- CBS (2013) Factsheet The Netherlands:cycling country Διαθέσιμο σε: https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/9F9F3F71-9324-46D3-AD7E-076C59F8392D/0/2015factsheetnederlandfietsland_ENG.pdf
- CYRONMED (2008) Cycle Route Network of Mediterranean, Cycle Tourism Strategy. INTERREG III B project Athens.
- Lumsdon, L. M. (1999) EuroVelo The Market for Cycle Tourism: Brussels: EuroVelo.
- Porada, B. (2013) Why Cycling is part of being Dutch. Άρθρο Archdaily 30.08.2013
- Sustrans (1999) Cycle Tourism. Information Pack TT21.
- Sustrans Scotland (2015) Leisure Cycling Tourism Guide, A toolkit for Scottish businesses wishing to attract cycling visitors. Διαθέσιμο σε: <http://www.sustrans.org.uk/scotlandguide/>
- Trendscape. (2008b). Radreisen der Deutschen 2008 (additional data tables).
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2012) The European Cycle Route Network Eurovelo. Directorate- General for Internal Policies, Policy Department B, Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism. Διαθέσιμο σε: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EP%20study%20on%20EuroVelo%20network.pdf>
- Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., Κυριακίδης, Χ. και Χριστοδουλοπούλου, Γ. (2016) Research review on cycle tourism and the potential promotion of sustainable mobility. Initial implementations in Greece. TOURISM 2016 International Conference on Global Tourism and Sustainability, 14-16.10.2016, Lagos, PORTUGAL

(ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a, 2009b; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Φhlschlδger, 2007; Trendscape, 2010)

***Ευθύμιος Μπακογιάννης**

Δρ. Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος
Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ

****Μαρία Σίτη**

Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Πολεοδόμος, Υ.Δ. ΕΜΠ



Πηγή εικόνας: Barrel0n photo @Unsplash



ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ, ΠΡΟΣ “ΕΞΥΠΝΟΥΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥΣ” (SMART DESTINATIONS)

Μάνος Βουγιούκας*

Ο συνδυασμός των πολιτικών για τη βιώσιμη κινητικότητα, την προσβασιμότητα και τον υπεύθυνο τρόπο ταξιδιών, με πολιτικές για αειφόρο ανάπτυξη του τουρισμού απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή. Πρόκειται για μια κοινή πρόκληση που αντιμετωπίζουν όλο και περισσότερο οι περιφερειακές/τοπικές αρχές και οι αρχές μεταφορών/συγκοινωνιών, ιδίως σε πολυσύχναστους τουριστικούς προορισμούς με υψηλές ροές τουρισμού. Απαιτούνται ολοκληρωμένες πολιτικές και δράσεις με στόχο ‘έξυπνους προορισμούς’, μέσω της διαπεριφερειακής συνεργασίας προορισμών.

Γενικός στόχος είναι η συνδυασμένη βελτίωση των πολιτικών μεταφορών και τουρισμού σε προορισμούς, μέσω της ενσωμάτωσης στρατηγικών για βιώσιμη κινητικότητα, προσβασιμότητα και υπεύ-

θυνη μετακίνηση στο σχεδιασμό αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης και υπηρεσιών. Η μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μέσω βιώσιμης πολυτροπικής κινητικότητας, με καινοτομίες στην εφαρμογή, εκμάθηση πολιτικής και δημιουργία ικανοτήτων για αρμόδιους φορείς σε τουριστικούς προορισμούς αποτελεί μία μεγάλη πρόκληση ιδιαίτερα για τη χώρα μας.

Οι άμεσες προτεραιότητες για την αειφορία τουριστικών προορισμών με βιώσιμη κινητικότητα και προσβασιμότητα είναι:

- Υποδομές και υπηρεσίες διατροπικότητας (intermodality) για τους επισκέπτες, ΤΠΕ και κινητές εφαρμογές, λύσεις ‘Κινητικότητα ως Υπηρεσία’ (Mobility as a Service - MaaS)

- Προσβασιμότητα (accessibility) σε τουριστικά αξιοθέατα και υπηρεσίες, προσβάσιμος τουρισμός για όλους (ΆμεΑ, ηλικιωμένοι, οικογένειες με μικρά παιδιά, επισκέπτες με κινητικά προβλήματα)
- Επενδύσεις σε συστήματα μεταφορών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τη μεταστροφή των μετακινουμένων επισκεπτών σε μέσα βιώσιμης κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρο-κινητικότητας, ευέλικτων συγκοινωνιών και μαζικών μέσων μεταφοράς
- Εγκαταστάσεις ποδηλασίας και πεζοπορίας για τους επισκέπτες, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού ποδηλασίας (Cyclo-Tourism)

με στόχο τη δημιουργία έξυπνων προορισμών **SMART** (Destinations of Sustainable Mobility, Accessibility and Responsible Travel).

Η βιώσιμη κινητικότητα και η προσβασιμότητα αποτελούν προτεραιότητες στις ευρωπαϊκές πόλεις και περιφέρειες, με πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υποστήριξη από τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία (ESIF). Ο αειφόρος και υπεύθυνος τουρισμός αποτελεί επίσης προτεραιότητα για πολλές περιοχές και προορισμούς στην Ευρώπη. Ωστόσο, η πλήρης συνδυασμένη ολοκλήρωση των τομέων των μεταφορών και του τουρισμού δεν έχει αντιμετωπιστεί επαρκώς όσον αφορά την αειφορία, τις καινοτομίες και σε σχέση με τη σημαντική συμβολή τους στην οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Η 1^η παγκόσμια διάσκεψη για τους έξυπνους προορισμούς (Smart Destinations) που διοργάνωσε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO) τον Φεβρουάριο του 2017 υπογράμμισε τη συμβολή της πολυτροπικότητας και της προσπελασιμότητας στη δημιουργία έξυπνων προορισμών.

Οι μεταφορές και συγκοινωνίες σε τουριστικούς προορισμούς είναι ένα θέμα στο οποίο δεν έχει δοθεί η έμφαση που απαιτείται

και αξίζει, ιδιαίτερα σε πολυσύχναστους προορισμούς σε εποχές αιχμής. Ο σχεδιασμός των μεταφορών είναι συνήθως προσαρμοσμένος στην κανονική ζήτηση ταξιδιού των κατοίκων και των επιχειρήσεων, με τις ιδιαίτερες ανάγκες των τουριστών συχνά να παραβλέπονται, να υποτιμούνται ή να δίνεται ανεπαρκής προσοχή. Οι επισκέπτες, συνήθως ξένοι, δεν είναι πολύ εξοικειωμένοι με τα δίκτυα μεταφορών και τη γλώσσα του προορισμού. Υπάρχει ένα μεγάλο περιθώριο για τη μεταστροφή της ζήτησης για μετακινήσεις σε λύσεις μεταφοράς χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τουρισμό, με σημαντικά οφέλη για την ποιότητα ζωής, κοινωνικοοικονομική, περιβαλλοντική και κλιματική δράση σε ευρωπαϊκές πόλεις και περιοχές που είναι δημοφιλείς ή αναδυόμενοι προορισμοί.

Ο γενικός στόχος είναι η βελτίωση των πολιτικών στους τουριστικούς προορισμούς, με την ενσωμάτωση στρατηγικών για βιώσιμη κινητικότητα, προσβασιμότητα και υπεύθυνο ταξίδι με αειφόρο τουριστική ανάπτυξη, μέσω της διαχείρισης της κινητικότητας, της προσβασιμότητας και των νέων συστημάτων μεταφορών, και με καινοτομίες εφαρμογής.

Για την προώθηση των παραπάνω έχει δημιουργηθεί το ευρωπαϊκό δίκτυο συνεργασίας προορισμών DESTI-SMART, που αποβλέπει στην παροχή αποδοτικού αειφόρου τουρισμού με καινοτομίες χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών και λύσεων έξυπνων προορισμών. Το δίκτυο DESTI-SMART συμπεριλαμβάνει περιφερειακές και τοπικές αρχές, οργανισμούς προορισμών και δημοσίων συγκοινωνιών σε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προγραμματίζει εκδηλώσεις ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης και διάδοσης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

***Μάνος Βουγιούκας**
Συγκοινωνιολόγος





ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ- ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Βασίλης Φούρκας*

1. Εισαγωγή

Οι μεταφορικές υποδομές θεωρούνται ιδιαίτερης σημασίας στη δημιουργία προϋποθέσεων - και όχι εγγυήσεων - για περιφερειακή σύγκληση και χωρική ανάπτυξη. Αποτελεί άλλωστε χαρακτηριστικό παράδειγμα το γεγονός ότι στον Ευρωπαϊκό χώρο οι διαφορές στις μεταφορικές υποδομές ακολουθούν παρόμοια γεωγραφική κατανομή με αυτήν του κατά κεφαλήν Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), και μπορεί τελικά να αυξάνουν αντί να μειώνουν τις χωρικές ανισότητες.

Στη χώρα μας, τα ζητήματα που συνήθως αναδεικνύονται στο επίκεντρο της λήψης αποφάσεων για την κατασκευή νέων μεταφορικών υποδομών είναι τα τεχνικά χαρακτηριστικά και οι όροι

χρηματοδότησης. Όμως, η ουσιαστική συζήτηση, η οποία και οριοθετεί την ποιοτική διαφορά των έργων, θα πρέπει να αφορά και στις αναμενόμενες ή προκύπτουσες χωρικές επιδράσεις από τη λειτουργία τους. Δηλαδή, τις επιδράσεις στο περιβάλλον, στο γενικότερο σύστημα μεταφορών, στο επίπεδο ανάπτυξης και στην ποιότητα ζωής, καθώς και στη χωροταξική οργάνωση των δραστηριοτήτων στις περιοχές που άμεσα ή/και έμμεσα επηρεάζονται από αυτά.

Η Εγνατία Οδός ως αυτοκινητόδρομος διασχίζει την Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, απ' όπου υπάρχει τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Ιταλία, μέχρι τους Κήπους του Έβρου στα Ελληνοτουρκικά σύνορα.

Επομένως, η Εγνατία Οδός αποτελεί βασικό διευρωπαϊκό άξονα κινητικότητας που μειώνει σημαντικά τις αποστάσεις και τους χρόνους διαδρομής μεταξύ πόλεων, τερματικών σταθμών και διαμετακομιστικών κέντρων, ενώ αυξάνει την ποιότητα και την ασφάλεια των μετακινήσεων. Αναπόφευκτα, επηρεάζει, πραγματικά ή/και δυνητικά, φαινόμενα που σχετίζονται με την πρόσβαση στις αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, τη διάρθρωση του δικτύου των οικισμών, καθώς και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, διευκολύνοντας την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και μεταποιητικών & εμπορικών δραστηριοτήτων στη ζώνη επιρροής της.

Άρα, η σημασία μεγάλων έργων όπως η Εγνατία Οδός και οι λοιποί αυτοκινητόδρομοι, αλλαί και το μέγεθος των σχετικών επενδύσεων, επιτάσσουν την προώθηση συμπληρωματικών, πέραν της κατασκευής και λειτουργίας-συντήρησης, δράσεων που θα πολλαπλασιάσουν τα αναπτυξιακά οφέλη και θα διευρύνουν το πλαίσιο της κοινωφελούς διαχείρισης και αξιοποίησής τους.

Η παρακολούθηση (monitoring) των χωρικών επιδράσεων αφορά τη συλλογή-επεξεργασία δεδομένων, με τη βοήθεια επιστημονικών-τεχνικών μεθόδων, για μια κατάσταση ή δραστηριότητα. Αποσκοπεί στην εκτίμηση και αξιολόγηση/αξιοποίηση των διαχρονικών μεταβολών που καταγράφονται. Οι δείκτες (indicators) αποτελούν την ποσοτική, κυρίως, βάση για την παρακολούθηση, διότι απλοποιούν την περιγραφή, τη σύγκριση και την αξιολόγηση-εξήγηση των μεταβολών. Επίσης χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν την πορεία επίτευξης στόχων για επιθυμητές καταστάσεις με απλό και κατανοητό τρόπο.

2. Παρακολούθηση και αξιολόγηση χωρικών επιδράσεων

Το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού συγκροτήθηκε, πριν από 15 περίπου χρόνια, και λειτουργεί ακριβώς ως ένα σύγχρονο στρατηγικό και επιχειρησιακό εργαλείο για την τεκμηριωμένη παρακολούθηση-αξιολόγηση των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην ολοκληρωμένη διαχείριση αυτών των υποδομών. Αποτελεί, δε, το μοναδικό Ελληνικό Παρατηρητήριο Μεταφορών και Χωρικών Επιδράσεων με χαρακτηριστικά μόνιμης οργάνωσης και λειτουργίας, ενώ έχει προκαλέσει και προσελκύσει το ενδιαφέρον τόσο άλλων αυτοκινητοδρόμων όσο και υπηρεσιών και προγραμμάτων της Ελλάδας και της ΕΕ. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η συγκρότηση, ανάπτυξη και λειτουργία του Παρατηρητηρίου έχει συγχρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε. και τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα Μεταφορών.

Στην ουσία το Παρατηρητήριο, με τεκμηριωμένες επιστημονικές μεθόδους και την ανάπτυξη σύγχρονης υποδομής πληροφοριακών συστημάτων, επιχειρεί να συγκεντρώνει, να επεξεργάζεται και να παρέχει έγκυρα και ενημερωμένα δεδομένα, αποτελέσματα και εκθέσεις, που αφορούν δείκτες και θέματα παρακολούθησης των χωρικών επιδράσεων. Ως χωρικές επιδράσεις ορίζονται τα χαρακτηριστικά λειτουργίας, ο ρόλος και οι άμεσες και έμμεσες συνέπειες - καθώς και το επίπεδο αξιοποίησης - των

αυτοκινητοδρόμων σε ζητήματα όπως:

- η κινητικότητα και η ευκολία πρόσβασης στις περιφέρειες, στα αστικά κέντρα, σε αγορές και υπηρεσίες, καθώς και σε άλλα μέσα μεταφοράς,
- το επίπεδο κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης και ο βαθμός εδαφικής συνοχής,
- η συνεργατικότητα, η ανταγωνιστικότητα, η ανθεκτικότητα και οι τυχόν χωρικές ανισότητες,
- η οικιστική ανάπτυξη και η δικτύωση των αστικών κέντρων,
- οι μεταβολές χρήσεων και αξιών γης και η εξέλιξη της τοπικής επιχειρηματικότητας και παραγωγής,
- τα διαλειτουργικά χαρακτηριστικά του συστήματος μεταφορών, ειδικά σε σχέση με το οδικό δίκτυο και την οδική ασφάλεια,
- ο έλεγχος των επιπτώσεων στην ποιότητα του περιβάλλοντος, και
- η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν για την ανάδειξη πολιτιστικών και τουριστικών τόπων.

Επίσης, το Παρατηρητήριο διακρίνει τις χωρικές επιδράσεις σε **(α)** λειτουργικές επιδράσεις (δείκτες ροών/δικτύων), **(β)** μορφολογικές επιδράσεις (δείκτες δραστηριοτήτων/συγκεντρώσεων) και **(γ)** Προγραμματικές επιδράσεις (δείκτες ανάπτυξης & συνοχής, συνέπειες για σχεδιασμό/πολιτικές).

Προκειμένου να αντεπεξέλθει σε αυτά τα καθήκοντα και να εξελίξει την παραγωγική του λειτουργία, το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού προσπαθεί να συνδυάζει την αξιοποίηση του διαθέσιμου επιστημονικού δυναμικού (στελέχη, συνεργάτες, σύμβουλοι και ερευνητές/μελετητές), με τις υποδομές πληροφοριακών συστημάτων, βάσεων δεδομένων και εξοπλισμού μετρήσεων. Η εξέλιξη του βασίζεται στην ανάπτυξη τεχνολογίας στο πλαίσιο των σύγχρονων Μελετών Χωρικών Επιπτώσεων (TIA: Territorial Impact Assessment) που εμπλέκει επιστημονικά πεδία όπως χωροταξία-πολεοδομία & περιφερειακή ανάπτυξη, σχεδιασμό και διαχείριση συστημάτων μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική, γεωγραφία, γεωπληροφορική-Ιντερνετ και επιστήμες περιβάλλοντος, καθώς και άλλες ειδικότητες αναλόγως του βάθους εστίασης και επεξεργασίας.

Σε αυτό το διαμορφωμένο πλαίσιο λειτουργίας, το αντικείμενο δραστηριοτήτων και οι ενέργειες του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού επιδιώκουν να καλύπτουν κατά το δυνατό (με βάση τις ισχύουσες κάθε περίοδο συνθήκες) το **φάσμα της παρακολούθησης των χωρικών επιδράσεων των αυτοκινητοδρόμων**, όπως:

- λειτουργία εκτεταμένου συστήματος σταθμών μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων στο οδικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας,
- διενέργεια κυκλοφοριακών ερευνών και αναλύσεων για διαπεριφερειακές και διασυνοριακές εμπορευματικές και επιβατικές μετακινήσεις, καθώς και για την ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών,
- διενέργεια μετρήσεων και υπολογισμών για τις μεταβολές στην προσβασιμότητα και την αναπτυξιακή δυναμική πόλεων και τόπων ειδικού ενδιαφέροντος (όπως οι τουριστικές περιοχές),
- διενέργεια υπολογισμών του βαθμού εδαφικής συνοχής και της πολυκεντρικής χωρικής ανάπτυξης,
- διερεύνηση της εξέλιξης κληδικών ή θεματικών ζητημάτων που έχουν συγγένεια ή αλληλεπίδραση με τη λειτουργία των αυτο-

κινητοδρόμων (π.χ. κλάδος μεταφορών-logistics, κατοχή οχημάτων, οικοδομική δραστηριότητα, τουριστική επιχειρηματικότητα κ.ά),

- διενέργεια μετρήσεων και αναλύσεων για την παρακολούθηση-έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (θόρυβος, ρύπανση υδάτων, διαχείριση απορριμμάτων, ατμοσφαιρικοί ρύποι, πιέσεις μεταβολών χρήσεων γης κ.α.) και εκτίμησης των επιπτώσεων στην «κλιματική αλλαγή» μέσω του υπολογισμού του «ανθρακικού αποτυπώματος» των αυτοκινητοδρόμων,
- διερεύνηση και μελέτη χωροταξικών-πολεοδομικών μεταβολών και των συνεπειών τους,
- υπολογισμός και παρακολούθηση σχετικών με τα παραπάνω κοινωνικο-οικονομικών, χωροταξικών-πολεοδομικών, συγκοινωνιακών (κινητικότητα-προσβασιμότητας-ροών) και περιβαλλοντικών δεικτών.

Στόχος του Παρατηρητηρίου είναι, πέραν της συμβολής του στην ολοκληρωμένη διαχείριση των αυτοκινητοδρόμων που παρακολουθεί, να παρέχει έγκυρες και επίκαιρες υπηρεσίες πληροφόρησης και τεκμηρίωσης/αξιολόγησης, - όχι μόνο στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Σ ΑΕ, αλλά και σε Εθνικές και Περιφερειακές Αρχές καθώς και σε ενδιαφερόμενους αναπτυξιακούς φορείς - για την ορθολογική υποστήριξη των διαδικασιών σχεδιασμού, λήψης αποφάσεων και μέτρων πολιτικής (π.χ. είναι δυνατή η αξιοποίησή του για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών), καθώς και τυχόν επενδυτικών και κοινωνικών δράσεων.

Τα δεδομένα και τα αποτελέσματα, οι εκθέσεις και γενικότερα το παραγόμενο υλικό και οι υποστηρικτικές υπηρεσίες του Παρατηρητηρίου παρέχονται, άλλωστε, στις Εθνικές και Περιφερειακές Αρχές, στους πολίτες και στους ενδιαφερόμενους φορείς μέσω του Ίντερνετ (<http://observatory.egnatia.gr>), αλλά και μέσω γνωμοδοτήσεων, εκθέσεων, συναντήσεων εργασίας, ενημερωτικών εντύπων, εκδηλώσεων/ημερίδων κ.λπ.

Το website (<http://observatory.egnatia.gr>) του Παρατηρητηρίου, αποτελεί το κυριότερο μέσο προβολής και διάθεσης των τελικών προϊόντων και των αποτελεσμάτων του Παρατηρητηρίου. Το διάστημα λειτουργίας από 06/06/2005 έως 31/12/2014 ο ιστότοπος εκτιμάται ότι δέχτηκε περίπου 10 εκατ. εύστοχες αποκρίσεις (hits) οι οποίες αντιστοιχούν σε πάνω από 500.000 επισκέψεις και πάνω από 200.000, κατά προσέγγιση, μοναδικούς επισκέπτες με μέση διάρκεια επίσκεψης στα 9 λεπτά. Σημαντικό επίσης είναι ότι μέσω του ιστότοπου υπάρχει ευρεία δυνατότητα διάθεσης του υλικού που παράγεται. Έχουν πραγματοποιηθεί άνω των 300.000 downloads εκθέσεων, χαρτών και δελητίων αποτελεσμάτων.

Εκτός από την προσπάθεια για προβολή και διάχυση των προϊόντων, η λειτουργία και ανάπτυξη του Παρατηρητηρίου συμπεριλαμβάνει ως μόνιμη επιδίωξη τη δικτύωση και συνεργασία με ανάλογους οργανισμούς, ερευνητικά κέντρα και δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

Η αναλυτική μελέτη (εσωτερικής-εξωτερικής και συγκριτικής) αξιολόγησης και προοπτικών του Παρατηρητηρίου που πραγματοποιήθηκε το 2014, ανέδειξε καταρχήν ως ενδογενείς αδυναμίες (α) το έλλειμμα συνέργειας και τακτικής συνεργασίας με φορείς σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων διαφόρων επιπέδων,

(β) την παρατεταμένη δυσκολία στη στελέχωση της Μονάδας, (γ) την έλλειψη ομογενοποιημένης υποδομής ψηφιακών δεδομένων (BigData), καθώς επίσης (δ) υπηρεσιών παροχής μηχαναγώνσιμων δεδομένων και αποτελεσμάτων από τον ιστότοπο. Επίσης διαπιστώθηκε ότι υπάρχει ανάγκη εκτενέστερης προβολής του ρόλου και των προϊόντων του Παρατηρητηρίου. Με βάση τα ερωτηματολόγια και τις συζητήσεις που έγιναν στα focus group υπήρξε μια ιδιαίτερα θετική αξιολόγηση από τους συμμετέχοντες ως προς την κατανόηση, εγκυρότητα, επικαιροποίηση και δυναμική χρησιμότητα των προϊόντων του Παρατηρητηρίου για την υποστήριξη του αναπτυξιακού σχεδιασμού και της ερευνητικής και μελετητικής δραστηριότητας που αναπτύσσουν. Επίσης θετική αξιολόγηση υπήρξε σε σχέση με το υπάρχον σύστημα δεικτών. Το συνολικό συμπέρασμα της μελέτης αυτής σε ό,τι αφορά τις προοπτικές του Παρατηρητηρίου έγκειται στη διαπίστωση ότι «το Παρατηρητήριο αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό σύστημα καταγραφής και επεξεργασίας δεδομένων και παρακολούθησης επιδράσεων των οδικών αξόνων. Η προοπτική του κινείται στη σύνδεση με τη σταδιακή διεύρυνση της εμβέλειας των δραστηριοτήτων του στο σύνολο του δικτύου οδικών αξόνων της χώρας και της ευρύτερης περιοχής της ΝΑ Ευρώπης, συνδέοντας τις αποφάσεις για το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών με τις προτεραιότητες της χωρικής ανάπτυξης».



3. Δείκτες και Ζώνες Επιρροής

Το σύστημα δεικτών χωρικών επιδράσεων που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο διακρίνεται σε δύο υποσυστήματα δεικτών με βάση την αναφορά τους σε δύο διαφορετικές ζώνες επιρροής της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων.

Από την άποψη των βασικών μακροσκοπικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στον Ελληνικό χώρο και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αναπτυξιακός και χωροταξικός σχεδιασμός στη χώρα έχει ως κυρίως προγραμματική βάση την Περιφέρεια, η βασικότερη ζώνη στην οποία επικεντρώνεται η μελέτη της εξέλιξης των δεικτών του 1^{ου} υποσυστήματος είναι η Ζώνη των νέων Περιφερειών απ' όπου διέρχονται η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες: Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία (΄΄Ζώνη Ι΄΄), στο πλαίσιο φυσικά όλης της Ελληνικής επικράτειας.

Οι δείκτες που αποτελούν το 1^ο υποσύστημα και αφορούν κυρίως τη Ζώνη των Περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.

Κοινωνικο-οικονομικοί & χωροταξικοί δείκτες	
SET01	Ωφελούμενος Πληθυσμός
SET02	Μέγεθος Αγοράς
SET03	Εργατικό Δυναμικό
SET04	Επίπεδο Ανάπτυξης και Ευημερίας
SET05	Επίπεδο Ανεργίας
SET06	Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς
SET07	Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες
SET08	Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος
SET09	Μεταβολή Πληθυσμού ανά ΟΤΑ, Νομό και Περιφέρεια
SET10	Μεταβολή Πληθυσμού Αστικών Κέντρων
SET11	Ταξινόμηση Αστικών Κέντρων
SET12	Πυκνότητα Πληθυσμού
SET13	Τομεακή Σύνθεση ΑΠΑ
SET14	Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης
SET15	Εξωτερικό Εμπόριο
SET16	Μεταβολή Αστικής Γής
SET17	Μεταβολή Βιομηχανικής και Εμπορικής Γής
SET18	Μεταβολή Αξίας Γής των Παρόριων Οικοπέδων
SET19	Εγκατάσταση Επιχειρήσεων
SET20	Επιχειρηματικότητα

Πίνακας 2. Δείκτες χωρικών επιδράσεων για τη Ζώνη Επιδράσεων στην Ελληνική επικράτεια

Περιβαλλοντικοί δείκτες	
ENV01	Έκθεση Πληθυσμού σε Θόρυβο
ENV02	Επιβάρυνση της Ατμόσφαιρας σε Ρύπους
ENV03	Συνοχή - Αποκοπή Οικισμών
ENV04	Ποιότητα Ατμόσφαιρας Σηράγγων
ENV05	Βαθμός Αποκατάστασης Τοπίου
ENV06	Αποκοπή Επικοινωνίας Φυσικών Περιοχών
ENV07	Πιέσεις Μεταβολής Χρήσεων Γής
ENV08	Εγγύτητα σε Προστατευόμενες Περιοχές
ENV09	Διασταυρώσεις με επιφανειακά νερά

Συγκοινωνιακοί Δείκτες	
TRA01	Κυκλοφοριακός Φόρτος
TRA02	Σύνθεση της Κυκλοφορίας
TRA03	Αριθμός μετακινούμενων προσώπων
TRA04	Χρόνος Διαδρομής ανά Οδικό Τμήμα
TRA05	Χρονοαπόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών
TRA06	Εμπορευματικές Μεταφορές
TRA07	Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα
TRA08	Οδική Ασφάλεια
TRA09	Επίπεδο εξυπηρέτησης
TRA10	Πυκνότητα Οδικού Δικτύου
TRA11	Κυκλοφοριακός Φόρτος στο Εθνικό Δίκτυο
TRA12	Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς
TRA13	Συνδυασμένες Μεταφορές
TRA14	Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων επί του Άξονα
TRA15	Μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα

Από την άποψη του ρόλου και των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, η οριστικοποίηση της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων ("Ζώνη V") που έχει διαμορφώσει το Παρατηρητήριο λαμβάνει υπόψη και αξιολογεί συνθετικά τις εξής συνιστώσες: ροές και συνεργασίες, αναπτυξιακός δυναμισμός και μεταφορές. Συγκεκριμένα, έχοντας υπόψη την ανάλυση των εντοπιζόμενων ροών ανθρώπων, υλικών και πόρων αλλήλ και των διαμορφωμένων συνεργασιών στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών προγραμμάτων εδαφικής συνεργασίας, διακρίνονται: (α) μια ζώνη αυξημένων εξαρτήσεων, σχέσεων και επιδράσεων που οριοθετείται από την Αλβανία, τη ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και προεκτείνεται προς τις μητροπολιτικές συγκεντρώσεις του Μπάρι, του Βελιγραδίου και της Κωνσταντινούπολης, και (β) μια ζώνη δυνητικής διάχυσης των επιδράσεων που περιλαμβάνει τις περιφέρειες της νότιας Ιταλίας πλην Puglia, την περιφέρεια Balikesir - Canakkale στην Τουρκία και το Κόσοβο.



Strongwall



Avalon



Safegate

Μπαριέρες Ασφαλείας

Η ΣΗΜΑ παρουσιάζει την νέα σειρά στην κατηγορία Μπαριέρες - Φράχτες Ασφαλείας.

Οι καινοτόμες μπαριέρες προσφέρουν μεγάλη αντοχή και ευελιξία προσαρμοζόμενες σε κάθε ανάγκη.

- Οριοθέτηση ζωνών έργων για δήμους και εργοτάξια
- Οριοθέτηση χώρων κυκλοφορίας πεζών
- Οριοθέτηση ζωνών εργασίας για συνεργεία (ΕΥΔΑΠ, ΔΕΗ) και εσωτερικούς βιομηχανικούς χώρους

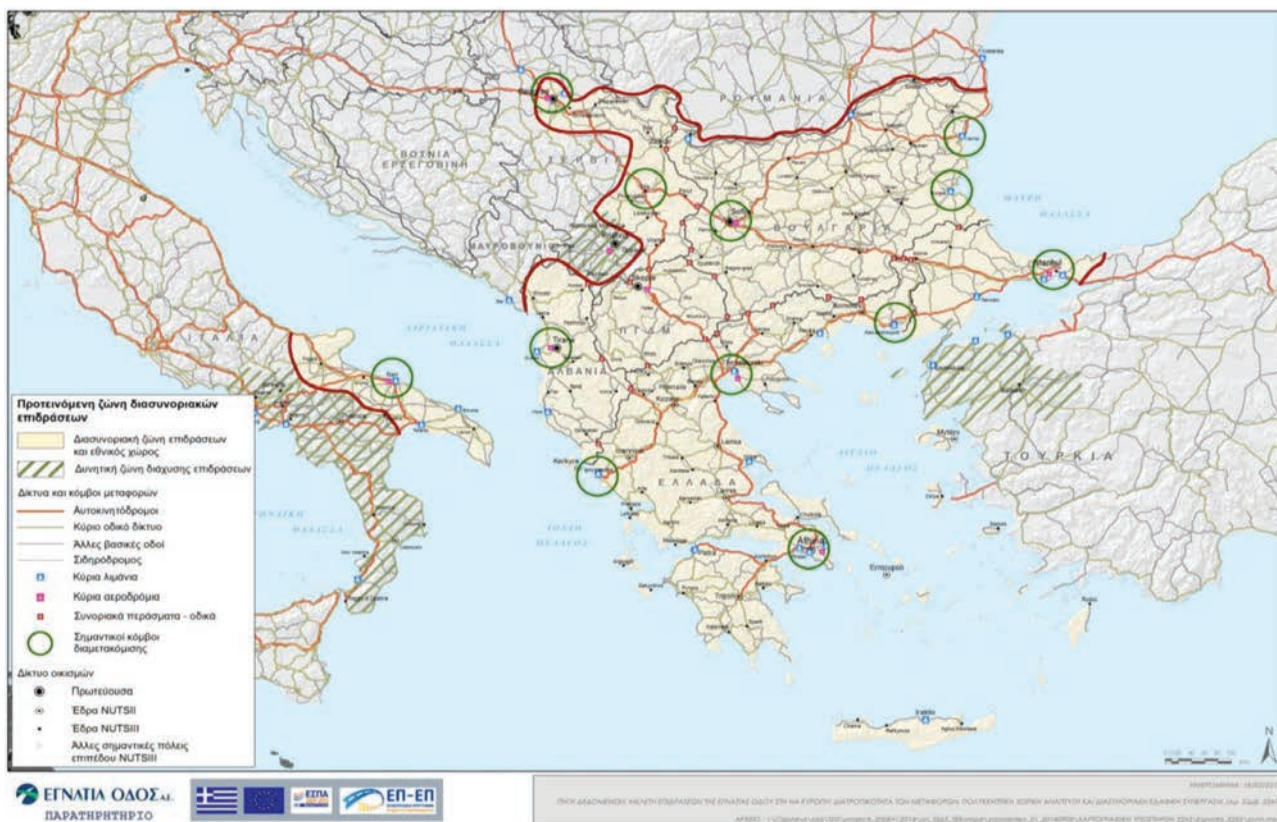
Όλα τα προϊόντα είναι φιλικά στο περιβάλλον και αποτελούνται από ανακυκλώσιμα υλικά.



ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
ISO 9001:2008



ΣΗΜΑ Α.Β.Ε.Ε.
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ &
ΥΛΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



Χάρτης 2. Διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων στη ΝΑ Ευρώπη

Πυρήνας της διασυνοριακής ζώνης ορίζεται το γεωγραφικό πλαίσιο των χωρών Αλβανία, ΠΓΔΜ και Βουλγαρία καθώς όλα τα μεγέθη ανάπτυξης, εξαρτήσεων και συνδέσεων συνηγορούν στην ένταξη αυτής της περιοχής στο χώρο εξυπηρέτησης του συστήματος Εγνα-

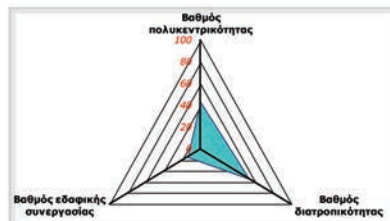
τία και κάθετοι άξονες και άρα αναγνώρισης των επιδράσεων. Οι δείκτες που αποτελούν το 2^ο υποσύστημα και αφορούν κυρίως τη διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των κα-
θέτων αξόνων παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3. Δείκτες χωρικών επιδράσεων για τη διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων στη ΝΑ Ευρώπη

Κατηγορία δεικτών πολυκεντρικότητας (POL)	Κατηγορία δεικτών διατροφικότητας των μεταφορών (INT)
Σύνθετος δείκτης POL00. Βαθμός πολυκεντρικότητας Βασικοί δείκτες POL01. Πληθυσμός αστικών κέντρων POL02. Μέγεθος αγοράς POL03. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) ανά κάτοικο POL04. Πληθυσμός POL05. Ωφελοούμενος πληθυσμός POL06. Δυναμική έλξη πόλεων POL07. Χρονοαπόσταση πόλεων Συμπληρωματικοί δείκτες POL08. Εγκατάσταση επιχειρήσεων POL09. Μετακινήσεις (προέλευση-προορισμός) POL10. Αστική διάχυση POL11. Συμμετοχή μη ενεργού πληθυσμού POL12. Επίπεδο ανεργίας POL13. Μακροχρόνια ανεργία POL14. Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία Παραγωγής POL15. Απασχολούμενοι ανά Τομέα Παραγωγής	Σύνθετος δείκτης INT00. Δυναμική Προσπελασιμότητα μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών Βασικοί δείκτες INT01. Χρονο-απόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών INT02. Επιβατικός Φόρτος σε Τερματικούς Σταθμούς INT03. Εμπορευματικός Φόρτος σε Τερματικούς και Εμπορευματικούς Σταθμούς Συμπληρωματικοί δείκτες INT04. Πυκνότητα Χερσαίου Δικτύου ανά Επιφάνεια INT05. Αριθμός Τερματικών Σταθμών INT06. Πυκνότητα Αυτοκινητοδρόμων & Φόρτος Τερματικών INT07. Αποδέσμευση των Εμπορευματικών Μεταφορών από την Οικονομική Ανάπτυξη (Decoupling)
Κατηγορία δεικτών διασυνοριακής συνεργασίας (CBC) Σύνθετος δείκτης CBC00. Βαθμός εδαφικής συνεργασίας Βασικοί δείκτες CBC01. Επενδυτικές ροές CBC02. Εμπορικές ροές CBC03. Τουριστικές ροές CBC04. Μεταναστευτικές ροές Συμπληρωματικός δείκτης CBC05. Ένταση εδαφικής συνεργασίας	

Σύνθετικοί δείκτες: σκορ με αλγορίθμους

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΣΥΝΘΕΤΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΒΑΘΜΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ



Σε σχέση με τα δεδομένα αυτών των δεικτών υπάρχει ένας βασικός επιχειρησιακός διαχωρισμός που αφορά καταρχήν τα αποκλειστικά δεδομένα, που προκύπτουν δηλαδή από ίδιες μετρήσεις ή έρευνες-μελέτες που κάνει το Παρατηρητήριο, π.χ. το οδικό δίκτυο, δεδομένα χρήσεων και αξιών γης, στοιχεία φόρτων και μετακινήσεων, αποτελέσματα μετρήσεων αποστάσεων-χρονοαποστάσεων, περιβαλλοντικές μετρήσεις και χαρτογραφήσεις κοκ. Σημαντικά είναι και τα δευτερογενή - επεξεργασμένα χωρικά δεδομένα που αναφέρονται κυρίως σε έμμεσες επιδράσεις της Εγνατίας Οδού και αντλούνται από πρωτογενείς πηγές όπως ΕΛΣΤΑΤ, Eurostat, ΕΕΑ, Οργανισμοί Λιμένων, ΥΠΑ, Τεληνεία, και άλλους δημόσιους φορείς. Σημαντικό είναι επίσης να επισημανθεί ότι όλη αυτή η δουλειά βασίζεται στην ανάπτυξη συνεργασιών μέσα στον οργανισμό της Εγνατίας Οδού ΑΕ με τα Τμήματα/Διευθύνσεις Κυκλοφορίας, Λειτουργίας & Συντήρησης, Περιβάλλοντος, Οδικής Ασφάλειας, Πληροφορικής κ.ά.

4. Σύντομο παράδειγμα: Δείκτες και επιδράσεις για τους τύπους τουριστικού ενδιαφέροντος

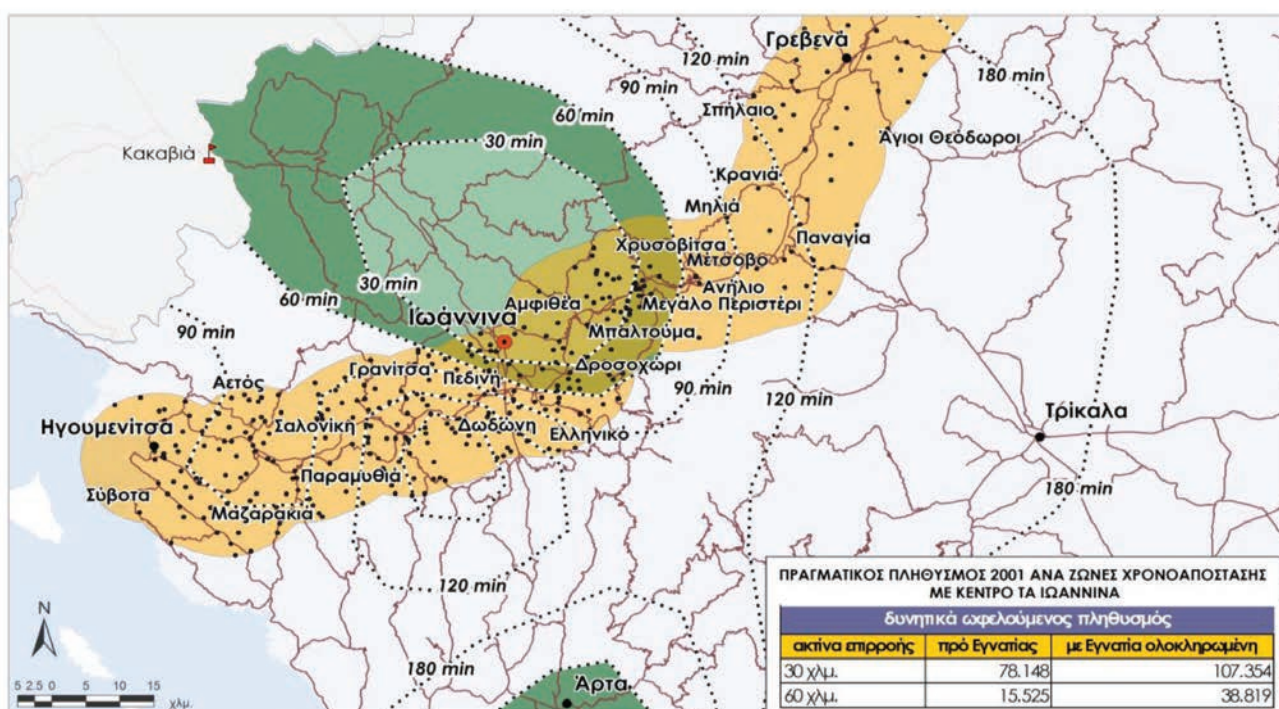
Η δραστηκή βελτίωση της προσβασιμότητας, ελκτικότητας, της χωρικής διάρθρωσης και δικτύωσης μιας πληθώρας, άνω των 500, τουριστικών (παραθεριστικών αθλητά και ορεινών/φυσικών) περιοχών, των περισσότερων αστικών κέντρων και οικισμών, των σημαντικών πολιτιστικών υποδομών και τόπων (π.χ. μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία), καθώς και των λιμανιών/αεροδρομίων της Β. Ελλάδας - ιδιαίτερα προς τα δύο άκρα της Ζώνης ΙV (Ηπειρος και Θράκη) - αποτελεί μία εκ των βασικότερων άμεσων επιδράσεων της Εγνατίας Οδού. Οι επιδράσεις αυτές είναι λειτουργικές, μορφολογικές και προγραμματικές, διαμορφώνοντας συνθήκες συγκριτικών πλεονεκτημάτων για σχετικές επενδύσεις/πολι-

κές και προοπτικές ολοκληρωμένων χωρικών σχεδίων για επιμέρους ζώνες, διαδρομές ή τομείς/υπηρεσίες που σχετίζονται με τον τουρισμό.

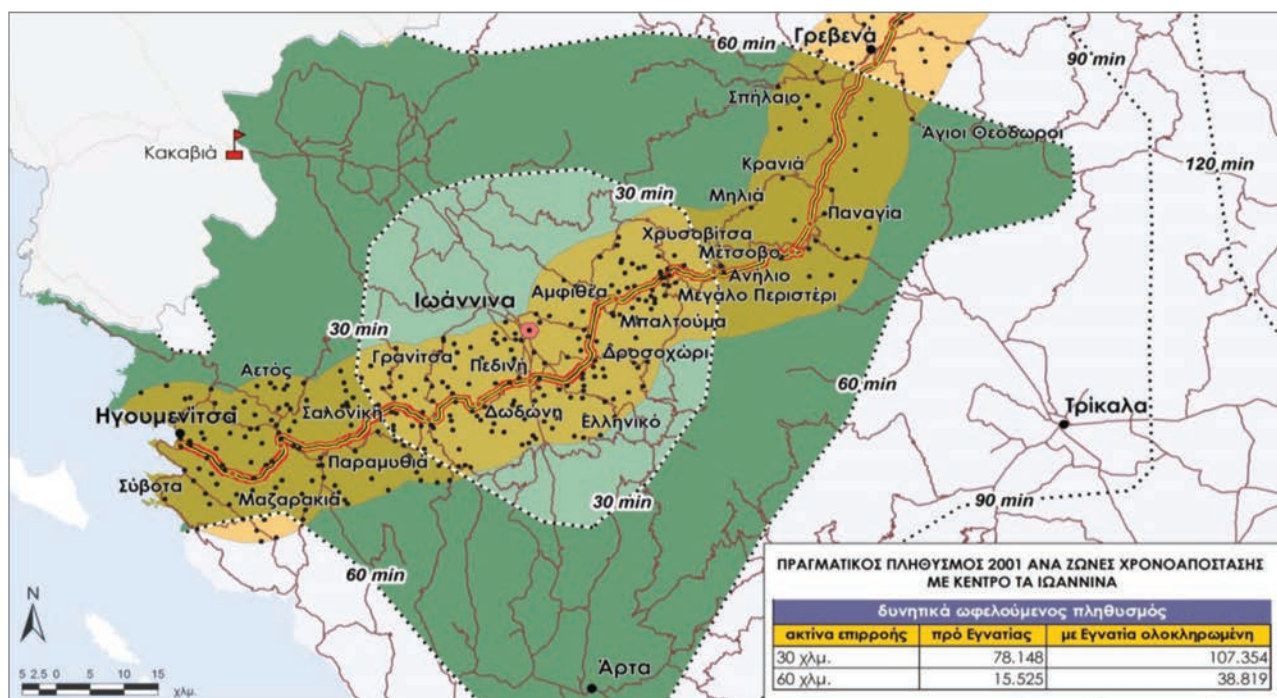
4.1. Λειτουργικές επιδράσεις

Από το 2005 υπολογίστηκε η μεταβολή της προσβασιμότητας στις περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος της βορείου Ελλάδας και διαπιστώθηκε πως αλλιάζει η γεωγραφική ισορροπία σε ό,τι αφορά τη μεταβολή της προσβασιμότητας (παρουσιάζεται δηλαδή πολύ μεγαλύτερη τιμή θετικής μεταβολής στα άκρα απ' ό,τι στο κέντρο).

Για παράδειγμα, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού αυξάνεται εντυπωσιακά ο πληθυσμός που έχει πρόσβαση στα Ιωάννινα σε χρόνο μεταξύ 2-3 ωρών ιδίως λόγω της ένταξης σε αυτές του πληθυσμού της Κοζάνης, της Βέροιας και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, πλέον σε 2-3 ώρες από την ευρύτερη περιοχή Ιωαννίνων έχουν πρόσβαση περισσότερο από 2,3 εκατομμύρια κάτοικοι, ενώ πριν την κατασκευή της αυτής ο πληθυσμός δεν ξεπερνούσε τις 381 χιλιάδες. Με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού όλος ο πληθυσμός της βορείου Ελλάδας, δηλαδή σχεδόν 4 εκατομμύρια κάτοικοι έχουν πρόσβαση στα Ιωάννινα σε λιγότερο από 6,5 πλέον ώρες. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι επίσης το ότι υπάρχει μια ιδιαίτερη διάσταση στις θετικές επιδράσεις της Εγνατίας Οδού που αφορά την άρση της απομόνωσης για σημαντικό αριθμό μικρότερων τουριστικών (ή μη) οικισμών και περιοχών φυσικού κάλλους, βελτιώνοντας θεαματικά την ευκολία μετακίνησης από και προς τα αστικά κέντρα και σχετικές υπηρεσίες. Για παράδειγμα, μία εκτεταμένη ζώνη ανάπτυξης ειδικών/εναλλακτικών μορφών τουρισμού στο Ν. Ιωαννίνων με πληθυσμό 136.242 χιλιάδες κατοίκους, είναι προσβάσιμη εντός 30 λεπτών από την πόλη των Ιωαννίνων, ενώ πριν την Εγνατία Οδό η εξυπηρετούμενη ζώνη εντός 30 λεπτών αντιστοιχούσε σε 95.143 κατοίκους (αύξηση 70%).



Χάρτης 3. Προσβάσιμη ζώνη με κέντρο τα Ιωάννινα, χωρίς την Εγνατία Οδό



Χάρτης 4. Προσβάσιμη ζώνη με κέντρο τα Ιωάννινα, με την Εγνατία Οδό

Στο αμέσως επόμενο επίπεδο, το ζήτημα της κινητικότητας "χωρίς" και "με" την Εγνατία Οδό μελετήθηκε με βάση τα αποτελέσματα ειδικών ερευνών προέλευσης-προορισμού χρησιμοποιώντας το κυκλοφοριακό μοντέλο της Εγνατίας Οδός ΑΕ και διαπιστώθηκε ότι η μεταβολή του απόλυτου αριθμού διαπεριφερειακών μετακινήσεων πριν και μετά την Εγνατία είναι αρκετά μεγάλη με 160% περίπου συνολική αύξηση των μετακινήσεων μεταξύ των Περιφερειών. Αναφορικά με συγκεκριμένες πόλεις παρατηρούμε ότι η μεγαλύτερη μεταβολή και αύξηση των μετακινήσεων με βασικό κέντρο τη Θεσσαλονίκη παρατηρείται για πόλεις όπως η Αλεξανδρούπολη, Κομοτηνή, Ξάνθη και τα Ιωάννινα και λιγότερο για πόλεις που βρίσκονταν πιο κοντά στη Θεσσαλονίκη όπως η Βέροια και η Καβάλα.

Σχετικά με τις οδικές αφίξεις αλλοδαπών στην Ελλάδα, θα πρέπει

να επισημανθεί καταρχήν ότι όλες βρίσκονται στη Ζώνη IV και συνδέονται είτε άμεσα (Κήποι Έβρου), είτε μέσω Κάθετου Άξονα με τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί πως οι αφίξεις αλλοδαπών δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά ή κυρίως στην τουριστική κίνηση, καθώς συμπεριλαμβάνονται και οι αφίξεις αλλοδαπών για λόγους εργασίας (π.χ. οικονομικοί μετανάστες, επιχειρηματίες κλπ).

Αναφορικά με τα αποτελέσματα του σχετικού δείκτη (με βάση τα στοιχεία που παρέχει η ΕΛΣΤΑΤ) διαπιστώνεται πως οι οδικές αφίξεις αλλοδαπών παρουσιάζουν σταδιακή αύξηση την περίοδο 2009-2011 (συνολικά για την περίοδο αυτή σημειώνουν αύξηση της τάξης του 21%) και στη συνέχεια καταγράφουν μικρή μείωση τη διετία 2011-2012 (-2%) και πολύ μεγάλη αύξηση την περίοδο 2012-2015 (112%). Στον Πίνακα 4 παρουσιάζονται οι οδικές αφίξεις μη-κατοίκων ανά έτος και μεθοριακό σταθμό εισόδου.

Πίνακας 4. Οδικές αφίξεις μη-κατοίκων ανά έτος και μεθοριακό σταθμό εισόδου (πηγή πρωτογενών δεδομένων ΕΛΣΤΑΤ, 2017)

	Ευζώνων (Ν. Κιλκίς)	Κακκαβιάς (Ν. Ιωαννίνων)	Κήπων (Ν. Έβρου)	Προμαχώνα (Ν. Σερρών)	Υπόλοιποι Οδικοί σταθμοί	ΣΥΝΟΛΟ	Αύξηση
2007	784,985	136,224	133,313	567,781	1,475,165	3,097,469	-
2008	787,128	150,444	142,423	459,339	1,561,924	3,101,257	0.1%
2009	773,944	142,514	182,163	493,984	1,511,020	3,103,625	0.1%
2010	1,370,776	146,324	390,921	448,925	927,567	3,284,513	5.8%
2011	1,483,199	237,874	328,323	475,435	1,279,648	3,804,479	15.8%
2012	1,494,351	276,181	347,905	377,894	1,237,919	3,734,249	-1.8%
2013	1,905,667	290,263	522,900	565,014	1,526,327	4,810,171	28.8%
2014	2,070,155	259,319	514,263	1,493,598	2,930,673	7,268,007	51.1%
2015	2,317,440	274,849	609,914	1,624,728	3,153,922	7,980,854	9.8%

Ως ορόσημο για το παραπάνω διάστημα, βάσει των οποίων θα μπορούσε ενδεχομένως να ερμηνευθούν μερικώς οι εμφανιζόμενες αυξήσεις των οδικών αφίξεων μη-κατοίκων, πρέπει να σημειωθούν:

- το 2009, η πλήρης απόδοση του κύριου άξονα της Εγνατίας Οδού στην κυκλοφορία και
- μετά το 2010, η σταδιακή απόδοση στην κυκλοφορία της νέας/βελτιωμένης χάραξης του κάθετου άξονα Θεσσαλονίκης – Σερρών – Προμαχώνα
- τον Σεπτέμβριο του 2013, η απόδοση στην κυκλοφορία του νέου κάθετου άξονα Κομοτηνής – Μεθ. Σταθμού Νυμφαίας (Makasa).



4.2. Μορφολογικές επιδράσεις

Οι δείκτες τουριστικής κίνησης και δυναμικότητας αφορούν τις έμμεσες επιδράσεις της Εγνατίας Οδού στην ανάπτυξη και συνοχή, καθώς εκφράζει σε ποσοτική στοιχεία την εξέλιξη του πιο δυνατού κλάδου της ελληνικής οικονομίας. Η Εγνατία Οδός έχει παίξει σημαίνοντα ρόλο στη βελτίωση των αντικειμενικών συνθηκών, όσον αφορά τη δραστηκή βελτίωση της ευκολίας πρόσβασης τουριστικών τόπων/περιοχών και οι αρμόδιοι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς καλούνται να αξιοποιήσουν το προκύπτον πλεονέκτημα, σε όλα τα επίπεδα του τουριστικού/πολιτιστικού μάντζμεντ και μάρκετινγκ.

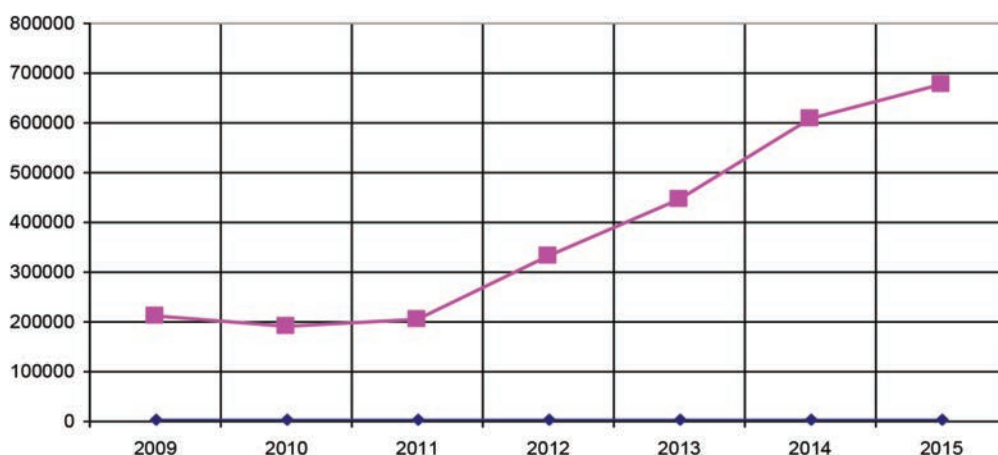
Η ανάλυση των σχετικών δεικτών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο (έχοντας αναπτύξει πολύ καλή συνεργασία και αντλώντας πρωτογενή δεδομένα από την ΕΛΣΤΑΤ) διαπιστώνει ότι με τη σταδιακή ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού (δηλαδή από το 2007 και μετά) υπάρχει μια σαφώς ανοδική πορεία σε ό,τι αφορά τον αριθμό τουριστικών καταλυμάτων, των αφίξεων αλλοδαπών και των διανυκτερεύσεων συνολικά στις 5 Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός. Μετά το 2010, έτος ορόσημο για το πέρασμα στην περίοδο της οικονομικής κρίσης, διαπιστώνονται μειώσεις σε όλες τις Περιφέρειες, στο σύνολο της Ζώνης. Όμως μετά το 2012-13 υπήρξε μια αντιστροφή αυτής της πτωτικής πορείας και παρατηρείται αύξηση των διανυκτερεύσεων σε όλες τις Περιφέρειες.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα των σχετικών δεικτών μας δηλώνουν πως:

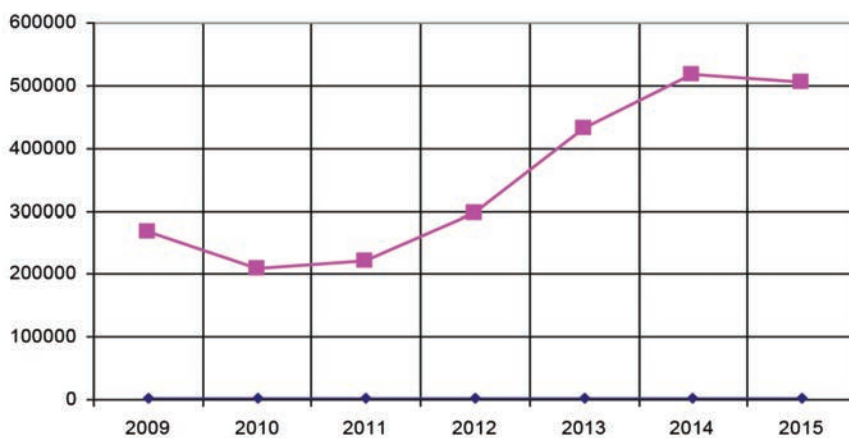
- Σε σχέση με τα "τουριστικά καταλύματα" στο σύνολο της Ζώνης υπήρξε μείωση στο σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων μετά το 2010, δηλαδή ουσιαστικά κάποιες τουριστικές επιχειρήσεις τέτοιας μορφής έκλεισαν. Εξαίρεση αποτελεί η Ήπει-

ρος. Συνολικά όμως αν δούμε την περίοδο από το 2004 μέχρι το 2015 παραμένει αυξητική η τάση σε ό,τι αφορά τον αριθμό τουριστικών καταλυμάτων στο σύνολο της Ζώνης των 5 Περιφερειών από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός.

- Οι "αφίξεις στα συλλογικά τουριστικά καταλύματα" παρουσιάζουν ανάλογη εικόνα. Την περίοδο 2004-2010, οι αφίξεις στο σύνολο της Ζώνης IV παρουσιάζουν ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση (47%), η οποία μάλιστα είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (34%). Αντιθέτως, την περίοδο 2010-2015 οι αφίξεις στη Ζώνη IV σημειώνουν σημαντική μείωση, της τάξης του 9%, σε αντίθεση με τη Χώρα, όπου οι αφίξεις παρουσιάζουν πολύ μικρή αύξηση (0,2%).
- Την περίοδο 2004-2010, οι "διανυκτερεύσεις" στο σύνολο της Ζώνης IV παρουσιάζουν ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση (54%), η οποία μάλιστα είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αύξηση της Χώρας (25%). Την περίοδο 2010-2015, όμως, οι διανυκτερεύσεις στη Ζώνη IV σημειώνουν μείωση, της τάξης του 2%, σε αντίθεση με τη Χώρα, όπου οι διανυκτερεύσεις αυξάνονται κατά 8%. Την ίδια περίοδο, σε τρεις Περιφέρειες (Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία) επίσης παρατηρείται μείωση στις διανυκτερεύσεις, η οποία είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση της Ζώνης IV.
- Την περίοδο 2004-2010, η πληρότητα των τουριστικών καταλυμάτων στη Ζώνη IV (όπως και στο σύνολο της Χώρας) παρουσιάζει αρνητική μεταβολή (-3%), η οποία είναι μικρότερη όμως από την αντίστοιχη αρνητική μεταβολή της Χώρας (-8%). Την περίοδο 2010-2015, η πληρότητα των τουριστικών καταλυμάτων στη Ζώνη IV και στο σύνολο της Χώρας εξακολουθεί να παρουσιάζει αρνητική μεταβολή, μεγαλύτερης έντασης μάλιστα. Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο (2004-2010), η αρνητική μεταβολή της Ζώνης IV (-25%) παρουσιάζει πολύ μεγάλη αύξηση και είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αρνητική μεταβολή της Χώρας (-11%).
- Τα εισιτήρια των μουσείων της Ζώνης IV για την περίοδο 2009-2015 αντιστοιχούν στο 10% του συνόλου της Χώρας. Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης παρουσιάζει συνεχή αύξηση επισκεπτών στα μουσεία της σε όλη τη διάρκεια της περιόδου 2009-2015, συνολικά κατά 25%, η οποία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των εισιτηρίων στα μουσεία των Νομών Ροδόπης και Έβρου. Στην Περιφέρεια Ηπείρου σημαντική αύξηση των εισιτηρίων στα μουσεία κατά 45% παρατηρείται μετά το 2011, η οποία κατά κύριο λόγο οφείλεται στην πολύ μεγάλη αύξηση επισκεψιμότητας που παρουσίασαν οι Νομοί Ιωαννίνων και Άρτας.
- Σχετικά με την επισκεψιμότητα των αρχαιολογικών χώρων της Ζώνης IV, για την περίοδο 2009-2015 τόσο το σύνολο της Ζώνης IV όσο και το σύνολο της Χώρας εμφανίζουν αύξηση (95% και 67% αντίστοιχα). Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας συγκεντρώνει, όπως και στα μουσεία, τους περισσότερους επισκέπτες και εισπράξεις, με το Νομό Ημαθίας να έρχεται πρώτος, καλύπτοντας σχεδόν το 40% των επισκεπτών και το 55% των εισπράξεων όλης της Ζώνης. Συγκεκριμένα, οι Βασιλικοί τάφοι της Βεργίνας στο Νομό Ημαθίας είναι αυτοί που συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών και εισπράξεων στη ζώνη επιρροής της Εγνατίας Οδού.



Διάγραμμα 1. Εισιτήρια επισκεπτών μουσείων στη Ζώνη IV, 2009-2015
(πηγή πρωτογενών δεδομένων ΕΛΣΤΑΤ, 2017)



Διάγραμμα 2. Εισιτήρια επισκεπτών αρχαιοθ. χώρων στη Ζώνη IV, 2009-2015
(πηγή πρωτογενών δεδομένων ΕΛΣΤΑΤ, 2017)

4.3. Προγραμματικές επιδράσεις

Η τουριστική ανάπτυξη είναι ένα ζήτημα που σχετίζεται και με τις έμμεσες επιδράσεις της Εγνατίας Οδού σε προγραμματικό επίπεδο. Συνιστώντας με όλους τους κάθετους άξονες ένα διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους πάνω από 1.000 χλμ. - αποτελώντας τη ραχοκοκαλιά, δηλαδή, του μεταφορικού συστήματος στην ευρεία ζώνη επιρροής της - αποκτά ενεργό αναπτυξιακό ρόλο όσον αφορά τον τουρισμό. Η διαδρομή της Εγνατίας Οδού εμπλέκεται ή επηρεάζει τον προγραμματισμό, τις φιλοδοξίες και τα πρότζεκτ φορέων (δημόσιων και ιδιωτικών) που ασχολούνται με την προώθηση και βελτίωση των τουριστικών πολιτικών και προϊόντων.

Το πλαίσιο στόχων και προσδοκιών για την αξιοποίηση της Εγνατίας Οδού στην τουριστική ανάπτυξη αφορούν την ανάδειξη των τουριστικών, πολιτιστικών αλλά και περιβαλλοντικών τόπων και αξιοθέστων, την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από τις συναφείς επιχειρήσεις.

Ενδεικτικές περιπτώσεις προγραμματικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού είναι οι παρακάτω:

(α) Πριν το 2010 ακόμη, το Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης εκπόνησε στρατηγικό σχέδιο για την τουριστική αξιοποίηση της Εγνατίας Οδού, με την επωνυμία «Τουριστική Εγνατία» ενώ παράλληλα συνάφθηκε προγραμματική σύμβαση μεταξύ των, τότε, νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων των Νομών διέλευσης της Εγνατίας οδού και των εν Ελλάδι τουριστικών και ταξιδιωτικών γραφείων.

(β) Το 2016, η πρόταση "Διατρέχοντας την Εγνατία" του πολιτιστικού σωματείου "Διάζωμα", που είναι γνωστό για το οργανωμένο και τεκμηριωμένο πολιτιστικό του έργο, ιδιαίτερα για την προστασία και ανάδειξη των αρχαίων θεάτρων, βασίζεται στην ιδέα «ενοποίησης» των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων που βρίσκονται στη ζώνη διέλευσης της Εγνατίας Οδού. Το σωματείο σχεδιάζει, δηλαδή, την ανάδειξη σύγχρονων περιηγητικών διαδρομών για αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία που βρίσκονται στις Περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας Οδού.

(γ) Σε αυτό το πλαίσιο, η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης προχώρησε στο στάδιο της υλοποίησης σχετικού προγράμματος που ονομάζεται «Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση Πολιτιστικής Διαδρομής Εγνατίας Οδού». Με όχημα τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, το χωροταξικό, στην ουσία, σχέδιο που συντάχθηκε το 2016 στοχεύει στην αποκατάσταση της χωρικής συνέχειας στο περιφερειακό τουριστικό προϊόν, στην υλοποίηση και στην αξιοποίηση μιας σειράς ποικίλων έργων που θα ενσωματώσουν τους πολιτιστικούς πόρους, τις αξίες και την ιστορία και θα έχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα για την Περιφέρεια.

(δ) Τον Απρίλιο του 2017, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και η Εγνατία Οδός ΑΕ (ΕΟΑΕ) συμφώνησαν στις δυνατότητες και προοπτικές εξέλιξης της πλατφόρμας της Γεωπύλης που διαθέτει η ΕΟΑΕ, ώστε να αναπτυχθούν ειδικές εφαρμογές για κινητές συσκευές και υπολογιστές με πληροφορίες και υπηρεσίες προβολής, με ενιαίο τρόπο, των πολιτιστικών πόρων της Περιφέρειας, και με σκοπό την προώθηση του τουρισμού.

Γενικά η προώθηση της «τουριστικής Εγνατίας» - ή της «πολιτιστικής Εγνατίας» - θεωρείται πως μπορεί να αποτελέσει ένα μοναδικό προϊόν με τη μορφή τουριστικών-πολιτιστικών διαδρομών, λειτουργώντας (α) ως άξονας αναφοράς για σχετικά προγράμματα και έργα και (β) ως άξονας υποστήριξης για την ανάπτυξη όλης της ζώνης επιρροής της Εγνατίας Οδού, δημιουργώντας ευνοϊκότερες συνθήκες για τη σχετική τοπική επιχειρηματικότητα, απασχόληση και παραγωγή.

4.4. Περαιτέρω διερεύνηση

Επιχειρώντας να διατηρήσει με συνέπεια το πρόγραμμα παρακολούθησης δεικτών χωρικών επιδράσεων σχετικών με την τουριστική ανάπτυξη και την αξιοποίηση της Εγνατίας Οδού, το Παρατηρητήριο έχει προγραμματίσει την υλοποίηση δύο ξεχωριστών ερευνών-μελετών την επόμενη περίοδο:

(α) Την εκπόνηση της μελέτης Δεικτών Προσπελασιμότητας για τους Τόπους Ειδικού Ενδιαφέροντος. Η μελέτη αποτελεί το δεύτερο κύκλω της προηγούμενης μελέτης (2009). Γενικό αντικείμενο της μελέτης είναι η διεξαγωγή ερευνών πεδίου με σκοπό την εξειδικευμένη διερεύνηση των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων στην προσβασιμότητα, τη δυναμικότητα και τα ειδικότερα χαρακτηριστικά περιοχών τουριστικού-πολιτιστικού ενδιαφέροντος, τη διεξαγωγή ερευνών πεδίου (συμπεριλαμβανομένων και ερευνών ερωτηματολογίου στους επιχειρηματίες και στους επισκέπτες), τη συμπλήρωση και επικαιροποίηση των κυκλοφοριακών μετρήσεων των αποστάσεων/χρονοαποστάσεων/μέσης ταχύτητας διαδρομής αυτών των τόπων από τον πλησιέστερο κόμβο της Εγνατίας Οδού ή/και των καθέτων αξόνων, καθώς και τον αναλυτικό υπολογισμό των σχετικών δεικτών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο.

(β) Την εκπόνηση μελέτης-έρευνας Προέλευσης-Προορισμού (Π-Π) των επιβατικών και εμπορευματικών μετακινήσεων σε επιλεγμένα οδικά τμήματα της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων, όπως επίσης στα λιμάνια και στους μεθοριακούς σταθμούς (ή τελωνεία) των περιοχών αυτών. Η έρευνα Π-Π θα διερευνήσει και θα υπολογίσει, μεταξύ άλλων, και τα ποσοτικά και χωρικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων για λόγους τουρισμού-αναψυχής-διασκέδασης κλπ, που συνδέονται άμεσα με το θέμα της «τουριστικής» ή «πολιτιστικής» πολιτιστικής Εγνατίας.

5. Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Συνολικά, η Εγνατία Οδός συνεισφέρει στη βελτίωση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων για την προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων διαμετακομιστικών υπηρεσιών και τουρισμού, που δύναται να συγκρατήσουν αλληλά και να προσελκύσουν πληθυσμό. Η βελτίωση αυτή μπορεί να οδηγήσει στην αναβάθμιση της σχετικής θέσης της περιφερειακής οικονομίας. Δεν αποτελεί όμως τη μόνη και ικανή συνθήκη για την περιφερειακή ανάπτυξη. Οι προσδοκίες που γεννά η Εγνατία Οδός ως ραχοκοκαλιά περιφερειακής ανάπτυξης θέτουν επί τάπητος την αναγκαιότητα για ανάπτυξη συντονισμένων δράσεων και αποτελεσματικών συνεργασιών ανάμεσα σε αναπτυξιακούς φορείς, προκειμένου να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν.

Η εκτίμηση και αξιολόγηση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ μεταφορικών υποδομών και χωρικής ανάπτυξης απαιτεί συστηματική

εμπειρική διερεύνηση και παρακολούθηση. Η προστιθέμενη αξία αυτής της προσπάθειας συνίσταται στην εξασφάλιση της εγκυρότητας και συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων σε διάφορα γεωγραφικά επίπεδα και σε μακροχρόνια προοπτική. Τα δεδομένα και τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από την υλοποίηση των δράσεων του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού την τρέχουσα προγραμματική περίοδο εκτιμάται ότι θα τροφοδοτήσουν με ουσιαστικό τρόπο το σχεδιασμό των πολιτικών μεταφορών και περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά και τη δυνατότητα πρόβλεψης της ζήτησης μεταφορών και νέων έργων.

Σε σχέση με την τουριστική ανάπτυξη ειδικότερα, διαπιστώνεται ότι η λειτουργία του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθεται άξονες, διευκόλυνε την πρόσβαση σε μια ποικιλία περιοχών προσέλκυσης τουρισμού σε όλη την έκταση μάλιστα της ζώνης επιρροής του. Ωστόσο, η τουριστική κίνηση της ζώνης έχει επηρεαστεί από την έντονη οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών, καθώς ο τουρισμός είναι ο περισσότερο εξαρτώμενος κλάδος από το επίπεδο εισοδήματος και εν γένει ευημερίας. Η επίδραση αυτή είναι πιο έντονη στις κατεχοχνη περιοχές προσέλκυσης εσωτερικού τουρισμού, δηλαδή Ελλήνων επισκεπτών (Περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας).

***Βασίλης Φούρκας (PhD)**

Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού

<http://observatory.egnatia.gr>

e-mail: vfourkas@egnatia.gr



κινητή μονάδα
σήμανσης εργοταξίου

φωτεινές πινακίδες
τύπου χάρτου



Διαγραμμίσεις υψηλής αντοχής και
παραγωγή πιστοποιημένων χρωμάτων

κινητές μονάδες
σήμανσης

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 570 22 ΒΙ.ΠΕ. Θεσσαλονίκης, Τηλ. 2310 797.802 FAX. 2310797.880
ΑΘΗΝΑ: Ναυπλίου 21, 144 52 Μεταμόρφωση-Αττική, Τηλ. 210 2846.904, FAX. 210 2846.906
<http://www.odosimansi.gr>, e-mail: odosimansi@tee.gr



MARIE SKŁODOWSKA-CURIE INDIVIDUAL FELLOWSHIP GRANT ΣΤΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ



PADECOT (2017-2019) είναι ένα Marie Skłodowska-Curie Individual Fellowship Grant (MSCA-IF-2016) που χορηγήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον Δρ Νικόλαο Μπεκιέρη-Λυμπερή, επιστημονικό συνεργάτη του Εργαστηρίου Δυναμικών Συστημάτων και Προσομοίωσης, της Σχολής Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης.

Η παραπάνω επιχορήγηση είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, αφού περίπου το 13% των υποβληθέντων προτάσεων χρηματοδοτείται κάθε χρόνο, ενώ είναι ένα από τα μόλις δεκατρία grants του σχήματος, τα οποία θα φιλοξενηθούν από ελληνικά πανεπιστήμια ή ερευνητικά ιδρύματα (τα επτά από τα οποία στην Κρήτη).

Κύριο αντικείμενο του PADECOT (Partial Differential Equation model-based Control of Traffic flow) είναι η εισαγωγή θεμελιω-

δών εργαλείων, για την ανάπτυξη αλγορίθμων ελέγχου και την ανάλυση, συστημάτων που μοντελοποιούνται από μερικές διαφορικές εξισώσεις. Τα εργαλεία αυτά θα εφαρμοστούν στον έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας, με συνέπεια τη μείωση των καθυστερήσεων, των βλαβερών εκπομπών και της κατανάλωσης καυσίμων. Το συγκεκριμένο σχήμα επιχορήγησης του επαναπατρισμού/reintegration (MSCA-IF-RI 2016), είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την υποστήριξη της επιστροφής Ελλήνων επιστημόνων αφού αναφέρεται σε επιστήμονες οι οποίοι επιθυμούν να επιστρέψουν στη χώρα καταγωγής τους, από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να βρείτε εδώ:

<http://users.isc.tuc.gr/~nlimperis/>

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ



Επιμορφωτική Εσπερίδα του Ι.Ο.Α.Σ. και της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα

Οι Teachers4Europe πρεσβευτές της Οδικής Ασφάλειας στα σχολεία και την κοινωνία



Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 20 Μαρτίου 2017, στο φιλόξενο χώρο του Γραφείου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα, η **Επιμορφωτική Εσπερίδα «Βλέπω, σκέφτομαι, προχωρώ: ο ρόλος της συμμετοχής και της διάδρασης στη σύγχρονη κυκλοφοριακή αγωγή»**, μια πρωτοβουλία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» και της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα για την επιμόρφωση των μελών του Δικτύου Teachers4Europe.

Κατά τη διάρκεια της Εσπερίδας, περισσότεροι από 60 δάσκαλοι και καθηγητές μέλη του Δικτύου είχαν την ευκαιρία να εισαχθούν στις αρχές και τα εργαλεία σύγχρονων μεθόδων στην κυκλοφοριακή αγωγή αλλά και να ενημερωθούν για στοιχεία που αφορούν στο επίπεδο της Οδικής Ασφάλειας στην Ευρώπη και την Ελλάδα. Την εκδήλωση χαιρέτισαν ο Επικεφαλής του Γραφείου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα κ. **Λεωνίδας Αντωνικόπουλος**, ο Αναπληρωτής Επικεφαλής της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα κ. **Αργύρης Περούληκ** και η Πρόεδρος του Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς», **Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά**.

Τόσο ο κ. Αντωνικόπουλος όσο και ο κ. Περούληκς δήλωσαν ευτυχείς για την υλοποίηση μιας τόσο σημαντικής Εσπερίδας που

μπορεί να συμβάλει στην πρόληψη των τροχαίων συμβάντων και την προστασία των παιδιών στο δρόμο, ενώ αναφέρθηκαν με θέρμη στο ενημερωτικό και εκπαιδευτικό έργο του Ι.Ο.Α.Σ. Ο κ. Περούληκς προσκάλεσε μάλιστα τα μέλη του Δικτύου Teachers4Europe να γίνουν κοινωνοί και πρεσβευτές της Οδικής Ασφάλειας στα σχολεία τους. Η κυρία Μυλωνά, από την πλευρά της, κάλεσε τους εκπαιδευτικούς να σταθούν αρωγοί στις προσπάθειες του Ινστιτούτου για αλλαγή της κουλτούρας στους ελληνικούς δρόμους μέσα από την εκπαίδευση.

Στο πάνελ των ομιλητών συμμετείχαν οι: Δημήτριος Κατσώχης, Αντιπρόεδρος ΣΕΣ - συγκοινωνιολόγος, Μάνος Αποστολάκης, Διευθυντής Λυκείου Ελληνογερμανικής Σχολής, Αφροδίτη Γκαμπούρη, Κοινωνιολόγος - Εκπαιδευτριά Ι.Ο.Α.Σ. και Γεωργία Π. Αλεξοπούλου, Υπεύθυνη Επικοινωνίας Ι.Ο.Α.Σ. Μέσα από τις εισηγήσεις και την ενδιαφέρουσα συζήτηση που ακολούθησε, οι εκπαιδευτικοί παρακινήθηκαν να υιοθετήσουν και να εμπνευστούν από τις καλές πρακτικές που παρουσιάστηκαν, για τη διάχυση πολύτιμων μηνυμάτων Οδικής Ασφάλειας στα σχολεία και την κοινωνία.

Περισσότερες πληροφορίες: 210 8620150, 6984111206, www.ioas.gr

Πολύτιμα τα συμπεράσματα της Ημερίδας του Ι.Ο.ΑΣ.

«Πολιτεία και Πολίτες: συνέργεια για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων»



Σημαντικά στοιχεία και πολύτιμα συμπεράσματα προέκυψαν από την Ημερίδα που διοργάνωσε την Τρίτη 21 Μαρτίου 2017 το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» με την υποστήριξη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.) και υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων και δράσεων της 10ης Πανελλαδικής Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας (18-24/3) του Ινστιτούτου.

Την Ημερίδα του Ι.Ο.ΑΣ. τίμησε με την παρουσία του ο **Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης**. Στο χαιρετισμό του, ο κ. Μαυραγάνης υπογράμμισε τη σημασία μιας ολιστικής προσέγγισης για τον περιορισμό του βαρύτατου ανθρωπίνου, κοινωνικού και οικονομικού κόστους από τα τροχαία δυστυχήματα, που δεν θα περιορίζεται στην αστυνόμευση αλλά θα δίνει έμφαση στην παιδεία, την ενημέρωση, την ευαισθητοποίηση πολιτών αλλά και σε αναμορφωτικά μέτρα με στόχο την καλλιέργεια συνείδησης στους παραβάτες. Ο Υφυπουργός δήλωσε επίσης εντυπωσιασμένος από την εμπειρία του στους μοναδικούς στην Ελλάδα προσομοιωτές επικίνδυνων συνθηκών της Κινητής Μονάδας του Ι.Ο.ΑΣ. και επανέλαβε την ανάγκη η Πολιτεία να αναπτύξει συνέργειες με φορείς, όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», που παράγουν σημαντικό και ουσιαστικό έργο στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας.

Αστυνόμευση, παιδεία και ενημέρωση για να μη θρηνήσουμε άλλα θύματα στην Ελλάδα

Την άμεση ανάγκη να επενδύσουμε στην εκπαίδευση, την έρευνα και τις καμπάνιες ενημέρωσης, υιοθετώντας καλές και αποτελεσματικές πρακτικές από άλλες χώρες της Ε.Ε. υπογράμμισε στην εισήγησή του ο Αναπληρωτής Επικεφαλής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα κ. **Αργύρης Περουλάκης**, εξαιρώντας το 12ετές έργο και την καίρια συμβολή του Ι.Ο.ΑΣ. προς αυτή την κα-

τεύθυνση. Η **Graziella Jost**, project director του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας των Μεταφορών (ETSC), παρουσίασε συγκριτικά στοιχεία για την αποτελεσματικότητα μεθόδων αστυνόμευσης σε κράτη που βελτίωσαν τους δείκτες Οδικής Ασφάλειας τονίζοντας πως, βάσει μελετών αλλιά και της μέχρι σήμερα Ευρωπαϊκής εμπειρίας: *«Μόνο με την ταυτόχρονη ενίσχυση της αστυνόμευσης μπορεί η μείωση του ύψους των προστίμων να συμβάλει στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα»*. Εισηγήσεις έγιναν επίσης από τα στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κ.κ. **Γιάννη Αλεξάκη** (Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας) για το επίκαιρο θέμα της αναμόρφωσης του Κ.Ο.Κ. και **Μαρία Ανθούλη** (Διεύθυνση Ασφάλειας Οδικών Υποδομών) σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο ελέγχων (audits) των οδικών δικτύων που εφαρμόζεται πλέον και στην Ελλάδα. Την Ημερίδα συντόνισε ο Πρόεδρος του Πανεπιστημιακού Πάρκου Πατρών και Αντιπρόεδρος του Ι.Ο.ΑΣ., καθηγητής κ. Βασίλης Αναστασόπουλος.

Στη **Στρογγυλή Τράπεζα** που διεξήχθη στο πλαίσιο της ημερίδας με θέμα «Ο ρόλος της Αστυνόμευσης στην πρόληψη των τροχαίων» και συντονιστή τον δημοσιογράφο **Τάκη Πουρναράκη**, ο εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης, Αστυνόμος Α' **Δημήτριος Παπαγεωργίου** και ο Πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια, κ. **Γιώργος Ουρσουζίδης** υπογράμμισαν την ανάγκη εντατικοποίησης και συστηματικοποίησης της αστυνόμευσης. Ο Επικεφαλής της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της HELLASTRON κ. **Βαγγέλης Καρεκλής** επισήμανε, από την πλευρά του, την ανάγκη να αξιοποιηθούν, βάσει νομοθετικού πλαισίου και διαδικασιών, τα συστήματα καταμέτρησης ταχυτήτων στους αυτοκινητοδρόμους της χώρας όπου συχνά παρατηρούνται υπερβολικές ταχύτητες καθώς και παραβιάσεις της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης.

Στη συζήτηση συμμετείχαν επίσης οι κ.κ. **Γιάννης Αλεξάκης** από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και **Δημήτριος Κατώχης**, Αντιπρόεδρος του ΣΕΣ, οι οποίοι τόνισαν πως αποτελεί υποχρέωση όλων να τηρούν τον Κ.Ο.Κ. ειδικά σε οδικά δίκτυα με ελλείψεις σε ασφάλεια όπως πολλή που απαντώνται ακόμα στην Ελλάδα. Η Πρόεδρος του Ι.Ο.ΑΣ. κα **Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά** αναφέρθηκε στο σοβαρό έλλειμμα κουλτούρας υπεύθυνης οδήγησης στη χώρα μας και στην ανάγκη όλοι οι πολίτες να προστατεύουν τη ζωή στο δρόμο δίνοντας το καλό παράδειγμα στις νέες γενιές και τους γύρω τους.

Το κοινό της εκδήλωσης είχε επίσης την ευκαιρία να παρακολουθήσει το βίντεο από το τελευταίο σεμινάριο «ΕΡΜΗΣ», του πρωτοποριακού προγράμματος αναμορφωτικών σεμιναρίων για

ανήλικους παραβάτες, του Ι.Ο.ΑΣ. στο Ειδικό Κατάστημα Κράτησης Νέων Αυλώνα καθώς και τη **νέα καμπάνια ενημέρωσης** του Ινστιτούτου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα για τους κινδύνους από την παραβίαση της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.). Με αφορμή την προβολή του σποτ, ο κ. **Κων/νος Καρακατσιανόπουλος**, Πρόεδρος Δ.Σ. του ΕΚΑΒ και ο Αντιπύραρχος **Αθανάσιος Μπαλάφας**, εκπρόσωπος του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος, μίλησαν για την κρισιμότητα της άμεσης επέμβασης στη διαχείριση των τροχαίων συμβάντων. Το νέο τηλεοπτικό κοινωνικό μήνυμα του Ι.Ο.ΑΣ. έχει την υποστήριξη της Ελληνικής Αστυνομίας, του ΕΚΑΒ, του Πυροσβεστικού Σώματος και της HELLASTRON, ενώ μεταδίδεται ήδη πανελλαδικά με απόφαση του ΕΣΡ.

Η 10^η Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας του Ι.Ο.ΑΣ. συνεχίστηκε έως 24/3. **Στις 23/3 η Κινητή Μονάδα του Ι.Ο.ΑΣ. βρέθηκε στην Πλατεία Συντάγματος** για να εκπαιδεύσει τους πολίτες στην Οδική Ασφάλεια υπό την Αιγίδα του Δήμου Αθηναίων. Παράλληλα στην **αίθουσα πολλαπλών χρήσεων της Στάσης ΜΕΤΡΟ «Σύνταγμα»** πραγματοποιήθηκε **Εβελοντική Αιμοδοσία** για την ενίσχυση της Τράπεζας Αίματος του Ινστιτούτου «Πάνος Μυλωνάς» σε συνεργασία με τον Όμιλο Ο.Α.Σ.Α. και το Γενικό Νοσοκομείο Νίκαιας ενώ στην Πάτρα συνεχίστηκαν οι δωρεάν τεχνικοί έλεγχοι σε οχήματα στη ΓΕΦΥΡΑ Ρίου Αντιρρίου, μέλους του Ι.Ο.ΑΣ., σε συνεργασία με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος και σωματεία επαγγελματιών συνεργείων.

Περισσότερες πληροφορίες: 210 8620150, 6984111206, www.ioas.gr

Οι εκδηλώσεις και δράσεις της 10^{ης} Πανελλαδικής Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας υλοποιούνται υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και του Δήμου Αθηναίων, με την υποστήριξη της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα, της Συμμαχίας για την Ασφάλεια και τον Πολιτισμό στο Δρόμο «Δρόμοι στο Μέλλον», του φορέα «ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ και ΟΔΟΙ ΜΕ ΔΙΟΔΙΑ» με διακριτικό τίτλο «HELLASTRON», του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α., της ΕΥΔ ΕΠ «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΥΜΕΠΕΡΑΑ) και του Γενικού Νοσοκομείου Νίκαιας «Άγιος Παντελεήμονας», σε συνεργασία με συλλόγους, ενώσεις και φορείς σε όλη την Ελλάδα.



Αργύρης Περουλάκης



Β. Δανέληνη Μυλωνά

FORUM της Σχολής Μηχανικών Mediterranean College «The Vision Zero Concept: ο ρόλος του Μηχανικού στην Οδική Ασφάλεια»

Τη Δευτέρα 27 Μαρτίου 2017, στις εγκαταστάσεις του **Mediterranean College** Θεσσαλονίκης στην οδό Εγνατίας 2-4, πραγματοποιήθηκε το 1^ο Forum της Σχολής Μηχανικών, με θέμα "The Vision Zero Concept: ο ρόλος του Μηχανικού στην Οδική Ασφάλεια".

Στόχος του forum ήταν η προσέγγιση του θέματος της οδικής ασφάλειας, καλύπτοντας τους τρεις βασικούς παράγοντες, τον οδηγό, το όχημα και το περιβάλλον. Επίσης, η εκδήλωση είχε ως σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση στο θέμα της οδικής ασφάλειας, θέμα ιδιαίτερα σημαντικό στην Ελλάδα, όπου τα οδικά τροχαία ατυχήματα είναι ανάμεσα στις πρώτες αιτίες θνησιμότητας, ενώ οι έλληνες οδηγοί κατέχουν μία από τις πρώτες θέσεις αναφορικά με τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων αθλή και με των παθόντων που προκύπτουν από αυτά στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Διευθύντρια του **Mediterranean College Θεσσαλονίκης**, κα **Λία Βεβινιώτα** καλωσόρισε τους εκλεκτούς παρευρισκόμενους, φοιτητές, καθηγητές, μηχανικούς, και εκπροσώπους εταιριών και φορέων, η δράση των οποίων σχετίζεται άμεσα με την οδική ασφάλεια, για την ιδιαίτερη και σημαντική παρουσία τους στο forum.

Η κα **Άννα Πούλιου, Ακαδημαϊκή Υπεύθυνη της Σχολής Μηχανικών**, ευχαρίστησε τους καλεσμένους για τη συμμετοχή τους στην εκδήλωση και έκανε μία σύντομη αναφορά στον τίτλο του forum. Ο τίτλος "Vision Zero Concept" αποτελεί δάνειο του προγράμματος Οδικής Ασφάλειας της Σουηδίας, το οποίο θέτει ως στόχο "κανένα νεκρό στην ασφάλεια", έναν στόχο που όλες οι χώρες θα έπρεπε να θέτουν.

Δυστυχώς ο κ. **Γιώργος Δημαρέλης, Αντιδήμαρχος Εκπαίδευσης και Αθλητισμού του Δήμου Θεσσαλονίκης**, δε μπόρεσε να παραβρεθεί στην εκδήλωση λόγω διενέργειας Δημοτικού Συμβουλίου στο Δήμο Θεσσαλονίκης την ημέρα και ώρα του forum, στο οποίο έπρεπε να παρευρεθεί.

Πρώτος ομιλητής ήταν ο **Καθ. Νικόλαος Ηλίου, του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας**. Ο κ. Ηλίου συζήτησε θέματα οδικής συμπεριφοράς για μία ασφαλέστερη οδήγηση, θέτοντας ζητήματα ιδιαίτερα σημαντικά στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας όπως η συμπεριφορά του οδηγού, η επιλογή ακατάλληλης ταχύτητας, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών κ.ά. Η ομιλία του κ. Ηλίου έκλεισε με συζήτηση σχετικά με την υπεύθυνη οδήγηση.

Στη συνέχεια, το λόγο πήρε η **Επικ. Καθ. Φωτεινή Κεχαγιά, του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης**. Η κα Κεχαγιά, παρουσίασε την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα και στην Ευρώπη μέσα από αριθμούς. Παρουσιάζοντας στατιστικές και έρευνες σχετικές με την Οδική Ασφάλεια, δόθηκε στο κοινό η ακριβής εικόνα στη χώρα μας, αλλά και στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Ο κ. **Αθανάσιος Τσαντσάνογλου, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιο-**

λόγος, εκπρόσωπος της Εγνατία Οδού Α.Ε., μας εισήγαγε στο θέμα της Οδικής ασφάλειας στη Διαχείριση Αυτοκινητοδρόμων και Σηράγγων. Λόγω του μεγάλου οδικού έργου που κατασκεύασε αλλιά και διαχειρίζεται η Εγνατία Οδός, έχει αποκτήσει ιδιαίτερα σημαντική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων αλλιά και σηράγγων, την οποία μας μετέφερε ο κ. Τσαντσάνογλου. Ο κ. Τσαντσάνογλου τόνισε τη σπουδαιότητα των πληροφοριών/δεδομένων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, έδωσε χαρακτηριστικά ασφαλείας σε αυτοκινητοδρόμους και σήραγγες, τα συνήθη αίτια ατυχημάτων σε αυτούς, καθώς και τη συμβολή της Εγνατίας Οδού στην Οδική Ασφάλεια.

Το πρώτο μέρος της εκδήλωσης έκλεισε η **δρ Ζορμπά, η οποία ως εκπρόσωπος του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσυκλέτας "Μοτοθέσις"** μίλησε για την ορθή και συστηματική χρήση του κράνους: προτάσεις για αποτελεσματική προβολή.

Μετά το διάλειμμα, ο κ. **Γάννης Κολλοκούθας, Senior Supervisor της εταιρείας BETA CAE Systems**, παρουσίασε στους παρευρισκομένους τη μηχανολογία της παθητικής ασφάλειας των αυτοκινήτων και την εξέλιξή της, με πλούσιο οπτικοακουστικό υλικό. Η κα **Μαρία Χατζηθανασίου, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος MSc, Συνεργάτης-Ερευνήτης, του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)** παρουσίασε εκπαιδευτικές δράσεις του Ινστιτούτου Μεταφορών για την αναβάθμιση της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής ασφάλειας με τίτλο "Η οδική συμπεριφορά είναι θέμα παιδείας".

Τέλος, την εκδήλωση έκλεισε η παρουσίαση της ομάδας **Formula**

Student, του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης "Aristurtle". Οι κ.κ. Καραμεσίνης Αντώνης, Πετεινάρης Αλέξανδρος και Παπαδοπούλου Δήμητρα παρουσίασαν την ομάδα τους, τους στόχους της και τη συμμετοχή της στο διεθνή διαγωνισμό Formula Student. Στη συνέχεια συζητήσαν σχετικά με διαδικασίες οδικής ασφάλειας, ακόμα και στην αγωνιστική οδήγηση. Το παρόν στην εκδήλωση έδωσε και ο αρχηγός της ομάδας, κ. Κωνσταντίνος Γιובανόπουλος.

Η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό και σε όλους τους συμμετέχοντες δόθηκε βεβαίωση παρακολούθησης.

Info: Mediterranean College Θεσσαλονίκη, Εγνατίας 2-4, τηλ.: 2310 287779,

info@medcollege.edu.gr, <http://www.medcollege.edu.gr/>

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ

Εταιρεία συμβούλων που δραστηριοποιείται στο εξωτερικό ζητά συγκοινωνιολόγους μηχανικούς με ελάχιστη εμπειρία τριών χρόνων για εργασία πλήρους απασχόλησης εκτός Ελλάδας. Όσοι ενδιαφέρονται να στείλουν βιογραφικό στα αγγλικά στην ηλεκτρονική διεύθυνση **rik.bna@gmail.com**



ΦΟΡΗΤΟΙ ΜΕΤΡΗΤΕΣ ΟΠΙΣΘΑΝΑΚΛΑΣΗΣ
Ελέγχουμε την ποιότητα της οδικής σήμανσης

DELTA

www.roadsensors.com

ΜΕΤΡΑΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΦΟΡΗΤΑ ΟΡΓΑΝΑ DELTA ΔΑΝΙΑΣ

- Για την οδική ασφάλεια, ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος της καλής ορατότητας των δύο κύριων σημάνσεων του οδικού δικτύου, των πινακίδων κυκλοφορίας και των διαγραμμίσεων.
- Το ελάχιστο όριο της ασφαλούς ορατότητας των δύο αυτών οδικών σημάνσεων, θα πρέπει να ελέγχεται συστηματικά, προκειμένου να διαπιστώνεται η συμφωνία με τα προβλεπόμενα όρια στα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα.
- Τώρα, με τα όργανα μέτρησης της εταιρείας DELTA Δανίας, ο βαθμός ορατότητας μπορεί να διαπιστώνεται με ακρίβεια, άμεσα, με το πάτημα ενός κουμπιού.



ΕΙΔΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ
ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΜΑΥΡΟΔΗΜΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
ΜΕΛΟΣ: ΔΙΕΘΝ. ΟΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠ. (IRF) • ΕΛΛΗΝ. ΟΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠ. (ΟΔΟΜΕΛ) • ΕΒΕΛ
ΝΕΪΓΥ 31-33 (Αχαρνών 452) - 111 43 ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ: 210 2585 000 • FAX: 210 2589 000
<http://www.road-safety.gr> • www.roadsafetyproducts.gr • Email: roadsafety@tee.gr





ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ι.ΜΕΤ.)

6^ο χλμ. Οδού Χαριλάου - Θέρμης - Τ.Θ. 60361 - 570 01 Θέρμη, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα
Τηλ.: 2310 498453, Fax: 2310 498269, e-mail: hit@certh.gr, www.imet.gr



“Κοινό Πλαίσιο για τη Διαχείριση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο Πόρων και Υποδομών των Δικτύων Μεταφορών”

Διάρκεια: 9/1/2016 - 8/31/2018 (24 μήνες)

Το έργο AM4INFRA χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα **Ορίζοντας 2020** και αποτελεί δράση συντονισμού και υποστήριξης με βασικές προτεραιότητες την ενίσχυση της διαφάνειας και τη βελτιστοποίηση των επενδύσεων που πραγματοποιούνται για τις μεταφορές στην Ευρώπη.

Βασικός στόχος είναι να αποτελέσει το έναυσμα για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα επιτρέπει την ομαλή λειτουργία των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, παρέχοντας προστιθέμενη αξία σε εμπλεκόμενους φορείς και χρήστες.

Προοπτικές του έργου:

- > Υποστήριξη σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων των αρμόδιων διαχειριστικών αρχών των υποδομών προσδιορίζοντας τις προτεραιότητές τους με βάση το κόστος, καθώς και το επίπεδο εξυπηρέτησης
- > Προώθηση καινοτόμων διαδικασιών λήψης αποφάσεων με στόχο τη βέλτιστη διαχείριση των υποδομών στα δίκτυα μεταφορών ακολουθώντας διαφανείς, συνεκτικές και συνεπείς εκτιμήσεις
- > Παροχή νέας γνώσης και ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και βέλτιστης χρήσης των δικτύων μεταφορών

Ομάδα εργασίας:

Για την επιτυχή ολοκλήρωση του έργου, η ομάδα εργα-

σίας αποτελείται τόσο από Ερευνητικά Ινστιτούτα όσο και από Εθνικές Διαχειριστικές Αρχές Υποδομών.

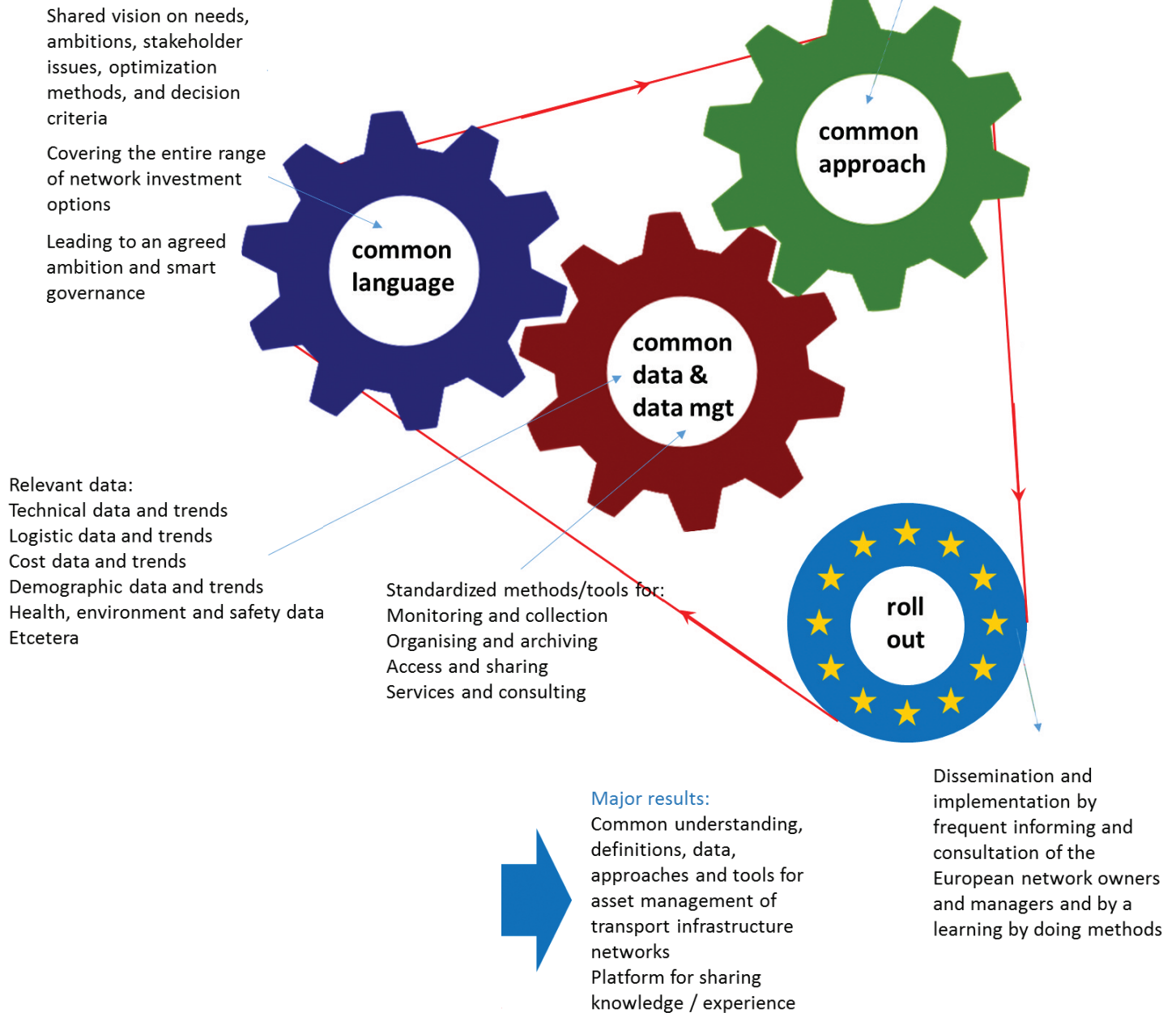
- Rijkswaterstaat
- ANAS
- CERTH/HIT
- Wuppertal Institut
- UNIRESEARCH
- FEHRL
- TII - Transport Infrastructure Ireland
- Highways England

Αρμοδιότητες IMET:

- Προσδιορισμός και ταξινόμηση των βασικών αρχών και μεθόδων βελτιστοποίησης των επενδύσεων και ανάληψης δράσεων για συνδυασμένες μεταφορές
- Ανάπτυξη ενός πλαισίου υψηλού επιπέδου για το σχεδιασμό της διαχείρισης των πόρων και υποδομών των δικτύων μεταφορών
- Σχεδιασμός της μεθοδολογίας για έρευνα σε συνθήκες εργαστηρίου και προσδιορισμός των απαιτήσεων.

Για περισσότερες πληροφορίες για το έργο, μπορείτε να επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα του AM4INFRA:
<http://www.am4infra.eu/>

Common framework for asset management of transport infrastructure networks



AM4INFRA

Ημερίδα για την Προαγωγή Κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας

Τη Δευτέρα 29 Μαΐου 2017, πραγματοποιήθηκε από το Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΙ Κρήτης και την Ομάδα Οδικής Ασφάλειας της Περιφέρειας Κρήτης, ημερίδα για την «Προαγωγή Κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας» με τη συμμετοχή:

- εκπροσώπων ακαδημαϊκών φορέων (Εργαστήριο Υγείας & Οδικής Ασφάλειας του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας του ΤΕΙ-Κ, Τομέας Μεταφορών & Συγκοινωνιακής Υποδομής της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του ΕΜΠ, Ινστιτούτο Μεταφορών-Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και Τμήμα Ψυχολογίας του Νορβηγικού Πανεπιστημίου Επιστημών & Τεχνολογίας)
 - δραστήριων μελών ΜΚΟ και Επιχειρήσεων (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων Ρόδου, Πανελλαδικός Σύλλογος «ΣΟΣ-Τροχαία Εγκλήματα», Πανελλήνιος Σύλλογος Αρωγής & Αλληλεγγύης Οικογενειών Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων Περιφέρειας Κρήτης «ο Άγιος Χριστοφόρος-Στηρίζω», Εθελοντικός Σύλλογος Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων, Παιδικός Ραδιοφωνικός Σταθμός «Family FM 89.5» και ΚΑΡΕΝΤΑ Ηρακλείου)
 - στελεχών κρατικών υπηρεσιών εμπλεκόμενων στην παραγωγή πολιτικής οδικής ασφάλειας (Τμήμα Οδικής Ασφάλειας & Κανόνων Κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας του Υπουργείου Υγείας, Τμήμα Τροχαίας Ηρακλείου και Δημοτική Επιχείρηση του Δήμου Ηρακλείου),
 - σχολικών μονάδων Β' βαθμίας εκπαίδευσης Νομού Ηρακλείου (4^ο Γενικό Λύκειο Ηρακλείου, Γυμνάσιο Ασημίου και Συμβουλευτικός Σταθμός Νέων Ν. Ηρακλείου).
- Την έναρξη των εργασιών χαιρέτησαν ο Αρχιεπίσκοπος Κρήτης κ.κ. Ειρηνάιος, ο Πρόεδρος του ΤΕΙ-Κ κ. Ε. Καπετανάκης, εκ μέρους του Περιφερειάρχη ο Αντιπεριφερειάρχης κ. Ν. Ξυλούρης και οι βουλευτές του Ηρακλείου κ.κ. Β. Κεγκέρογλου και Σ. Βαρδάκης. Διακεκριμένοι ακαδημαϊκοί από την Ελλάδα και την Ευρώπη παρουσίασαν το εθνικό στρατηγικό σχέδιο για την οδική ασφάλεια. Οι συμμετέχοντες παρουσίασαν επίσης νεώτερα ερευνητικά δεδομένα, καλές πρακτικές και έξιπνες τεχνολογικές και εκπαιδευτικές παρεμβάσεις για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και κατέθεσαν προτάσεις και στρατηγικές προς θεσμοθέτηση από την Πολιτεία.

Στην Ημερίδα παρευρέθη, ο Πρόεδρος της μόνιμης Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια κ. Γ. Ουρσουζίδης. Άκουσε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον όλες τις εισηγήσεις και ομιλίες, συζήτησε και συμμετείχε στον προβληματισμό και παρουσίασε την πρόσφατη έκθεσή του για την κατανόηση των τροχαίων τραυματισμών και το κόστος τους.

Ομοίως, τόσο ο εκπρόσωπος της Περιφέρειας, Αντιπεριφερειάρχης κ. Ν. Ξυλούρης, όσο και η Διοικήτης της 7ης ΥΠΕ, κα Ε. Μαυρομάτη, παρουσίασαν με εισηγήσεις τους τις προσπάθειές τους για μείωση των τραυματισμών και θανάτων από τις τροχαίες συγκρούσεις και κατέθεσαν τις προτάσεις τους.

Συζητήθηκαν οι δυνατότητες συνεργασιών μεταξύ των συμμετεχόντων και συμφωνήθηκε η άμεση υπογραφή Συμφώνου Συνεργασίας ανάμεσα στο ΤΕΙ-Κ (Εργαστήριο Υγείας & Οδικής Ασφάλειας) και το Ινστιτούτο Μεταφορών-Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.

Το κύριο συμπέρασμα της Ημερίδας είναι η ανάγκη υιοθέτησης ολιστικής προσέγγισης του προβλήματος και προαγωγής της διεπιστημονικής συνεργασίας στην προαγωγή της οδικής ασφάλειας. Μεταξύ άλλων τέθηκε και η ανάγκη στήριξης όλων των φορέων που μελετούν και προάγουν την οδική ασφάλεια στη χώρα μας.

ΝΕΑ ΤΟΥ ΔΣ

Ευάγγελος Μίντσης*

Εκπροσώπηση του ΣΕΣ

1. Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην εκπαιδευτική εσπερίδα για την Οδική Ασφάλεια «Βλέπω, σκέφτομαι, προχωρώ!»: ο ρόλος της συμμετοχής και της διάδρασης στη σύγχρονη κυκλοφοριακή αγωγή» που διοργάνωσε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» τη Δευτέρα 20 Μαρτίου 2017, 16:00 - 19:00 στο Αμφιθέατρο Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από τον Δημήτρη Κατσώχη, ο οποίος παρουσίασε τις θέσεις του συλλόγου σχετικά με το αντικείμενο της εσπερίδας.
2. Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην ημερίδα για την Οδική Ασφάλεια «Πολιτεία & Πολίτες: Συνέργεια για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων» που διοργάνωσε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» την Τρίτη 21 Μαρτίου 2017, 09:00 - 14:00 στο Αμφιθέατρο Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από τον Δημήτρη Κατσώχη, ο οποίος απηύθυνε χαιρετισμό και επιπλέον παρουσίασε τις θέσεις του συλλόγου σχετικά με το αντικείμενο της ημερίδας.
3. Ο Δημήτρης Κατσώχης συμμετείχε στην εκδήλωση παρουσίασης των δράσεων και των πρωτοβουλιών της Νέας Δημοκρατίας για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη Τροχαίων Ατυχημάτων που πραγματοποιήθηκε τη Μ. Τετάρτη 12 Απριλίου 2017 στο Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου.
4. Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε από τον Παναγιώτη Παπαντωνίου στην ημερίδα με θέμα: «Προαγωγή κουλτούρας οδικής ασφάλειας» που διοργανώθηκε στις 29 Μαΐου 2017 από τη Σχολή Επιστημών Υγείας και Πρόνοιας του ΤΕΙ Κρήτης, κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο «Πολιτικές και μέτρα μείωσης Οδικών Ατυχημάτων»



Νέα Μέλη

ΠΑΠΑΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 795

ΠΕΪΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 796

ΠΟΥΛΙΑΣΗΣ ΜΙΧΑΗΛ εγγράφεται με Α.Μ. 797

ΚΑΤΣΕΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ εγγράφεται με Α.Μ. 798

ΤΣΟΛΑΚΗΣ ΟΡΕΣΤΗΣ-ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 799

ΒΑΣΣΗ ΑΥΓΗ εγγράφεται με Α.Μ. 800

ΑΪΒΑΖΙΔΟΥ ΕΙΡΗΝΗ εγγράφεται με Α.Μ. 801

ΜΑΥΡΟΓΙΩΡΓΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ εγγράφεται με Α.Μ. 802

ΠΑΓΩΝΗ ΙΩΑΝΝΑ εγγράφεται με Α.Μ. 803

*Ευάγγελος Μίντσης

Γενικός Γραμματέας ΔΣ ΣΕΣ

Σχέδιο Διακανονισμού Οφειλών Μελών Σ.Ε.Σ.

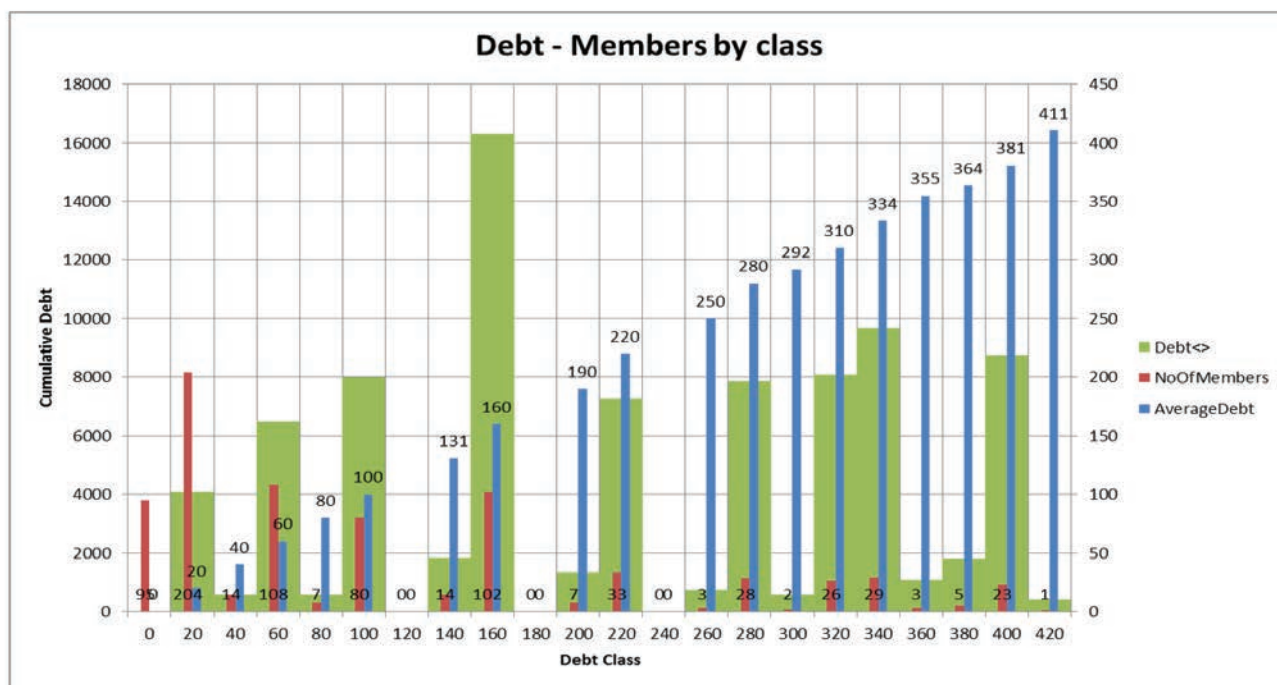
Αγαπητοί συνάδελφοι,

Στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης προσπάθειας για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και την ενεργοποίηση των μελών του Συλλόγου, το Δ.Σ. επεξεργάστηκε σχετική δέσμη ενεργειών που αφορούν στον εξορθολογισμό των λειτουργικών εξόδων και στην αύξηση της εισπραξιμότητας των συνδρομών των μελών του. Λόγω της δύσκολης οικονομικής κατάστασης στη χώρα κατά τα τελευταία χρόνια, ο Σύλλογος έχει περιέλθει σε **ιδιαίτερα δυσμενή θέση ως προς τις ανείσπρακτες οφειλές συνδρομών** από τα μέλη του. Η συσσώρευση αυτών των χρεών καθιστά την αποπληρωμή τους ακόμα δυσκολότερη με την πάροδο του χρόνου και ταυτόχρονα οδηγεί τα

μέλη σε αποξένωση από τις διεργασίες και τις δράσεις του Συλλόγου.

Το συνολικό χρέος των μελών από συνδρομές προς τον ΣΕΣ ανέρχεται στα 87.081,00 ευρώ, ένα ποσό που δεν θεωρείται εφικτό να εισπραχθεί στο προσεχές μέλλον στο σύνολό του ή σε κάποιο αξιόλογο ποσοστό του. Στο ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζονται τα στοιχεία ανά κλάση ατομικού χρέους (ανά 20 ευρώ).

Κόκκινο: αριθμός μελών που ανήκουν στην εκάστοτε κλάση, Πράσινο: αθροιστικό χρέος κλάσης, Μπλε: θεωρητικό μέσο/αντιπροσωπευτικό χρέος κλάσης



Στόχος του Δ.Σ. είναι ταυτόχρονα η μέγιστη δυνατή είσπραξη των οφειλόμενων συνδρομών, αλλά και η αύξηση του αριθμού των οικονομικά ενήμερων μελών, κάτι που θα βοηθήσει βραχυπρόθεσμα (ταμειακές ανάγκες), αλλά και μακροπρόθεσμα (ενεργοποίηση μελών, μελλοντική συνέπεια πληρωμών) τον Σύλλογο. Βάσει των παραπάνω στοιχείων και επιπλέον αναλύσεων σεναρίων, για την επίτευξη των παραπάνω στόχων το Δ.Σ. διαμόρφωσε μια πρόταση διακανονισμού χρεών με βάση μια κλιμακωτή μείωση στις οφειλές. Ως εκ τούτου, προτείνει τις ακόλουθες κλίμακες:

Οφειλή (€)	Μείωση
≥ 60	40 %
≥ 100	50 %
≥ 200	75 %
≥ 300	90 %

Με βάση την προτεινόμενη ρύθμιση, για παράδειγμα, μια οφειλή ύψους 100€ διαμορφώνεται στα 84€ ($60 + 0,6 \cdot 40 = 84$), ενώ μια οφειλή ύψους 200€ διαμορφώνεται στα 134€ ($60 + 0,6 \cdot 40 + 0,5 \cdot 100 = 134$).

Μέλη που διακόπτουν τη συμμετοχή τους στον Σ.Ε.Σ. αλλά εκφράζουν αργότερα την επιθυμία να εγγραφούν εκ νέου, υποχρεωτικά

αποπληρώνουν τις όποιες προηγούμενες οφειλές τους.

Στόχος του Δ.Σ. είναι να ταυτίζονται κατά το δυνατόν οι έννοιες «μέλος» και «οικονομικά ενήμερο μέλος». Ως εκ τούτου, ένα μέλος απολαμβάνει των παροχών του ΣΕΣ όταν έχει οφειλές κάτω των 3 ετών (διάρκεια θητείας Δ.Σ. συν 1 χρόνο). Μέλη με οφειλές άνω των 3 ετών θεωρούνται ανενεργά, διατηρούνται όμως στον κατάλογο των μελών μέχρι και 6 έτη (θητεία 3 διαδοχικών Δ.Σ.), οπότε και το αντίστοιχο Δ.Σ. εισηγείται στη Γενική Συνέλευση τη διαγραφή τους. Δικαίωμα ψήφου και υποβολής υποψηφιότητας σε εκλογικές διαδικασίες έχουν μόνο τα απολύτως ενήμερα μέλη.

Τονίζεται ότι η συγκεκριμένη ευνοϊκή ρύθμιση διαμορφώθηκε για λόγους εκτάκτων συνθηκών, υπό το πρίσμα των δυσμενών οικονομικών συνθηκών στη χώρα και της δυσκολίας που αντιμετωπίζει ο επιστημονικός και ευρύτερος επαγγελματικός μας κλάδος και θα ισχύει αυστηρά μέχρι και το τέλος του έτους 2017.

Επιπρόσθετα, το κόστος της εγγραφής στον Σ.Ε.Σ. καθορίζεται πλέον στα 40 ευρώ και η συνδρομή παραμένει στα 20 ευρώ.

Τα μέλη που επιθυμούν να διακανονίσουν τις οφειλές τους, παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με τη γραμματεία του ΣΕΣ ή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στη διεύθυνση: info@ses.gr.

Με εκτίμηση,
Το Δ.Σ. του Σ.Ε.Σ.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2016 - ΜΑΡΤΙΟΣ 2017

Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ
Τετάρτη 29 Μαρτίου 2017

Αίθουσα Εκδηλώσεων 7^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος Δήμου Αθηναίων (Πανόρμου 59)

Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου

Πρόεδρος:	Κώστας Κεπατσόγλου
Αντιπρόεδρος:	Δημήτρης Κατσώχης
Γενικός Γραμματέας:	Ευάγγελος Μίντης
Ειδικός Γραμματέας:	Παναγιώτης Παπαντωνίου
Ταμίας:	Κώστας Κουρέτας
Αναπληρωματικά Μέλη:	Ευθύμιος Μπακογιάννης Μαρία Σαρτζετάκη

A. Γενικός Σχεδιασμός και Δραστηριότητες

1. Πρόγραμμα Δράσης του ΣΕΣ 2016-2017

Ο ΣΕΣ κατά τη διάρκεια της θτείας του παρόντος Διοικητικού Συμβουλίου [ΔΣ] ακολούθησε την επιτυχημένη δράση των προηγούμενων ΔΣ έχοντας ως βασική κατεύθυνση τη **σταδιακή προσέγγιση των στόχων** του. Για την οργάνωση των δράσεων και τη συγκεκριμενοποίηση των στόχων του ΔΣ, δόθηκε έμφαση στη προσέγγιση **τριών βασικών κατευθύνσεων**:

- την αυτοδύναμη και αποτελεσματική λειτουργία του ΣΕΣ,
- την επεξεργασία ολοκληρωμένων προσέγγισης στην αντιμετώπιση συγκοινωνιακών θεμάτων, και
- την αποτελεσματική προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ.

Μετά από επεξεργασία από τα μέλη του ΔΣ, έγινε προσπάθεια ώστε η προώθηση των δράσεων να είναι συντονισμένη και καταμερισμένη στα μέλη του ΔΣ, καθώς και σε συνεργασία με όλα τα μέλη του ΣΕΣ.

2. Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ 2017

Σύμφωνα με το καταστατικό του ΣΕΣ, στο πέρας του 1ου έτους από την εκλογή του ΔΣ του ΣΕΣ, θα πρέπει να γίνει Γενική Συνέλευση για την παρουσίαση των πεπραγμένων του ΔΣ. Η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση του ΣΕΣ, προγραμματίστηκε την Τετάρτη 22 Μαρτίου 2017 στις 17:30 στο γραφείο του ΣΕΣ (Πανόρμου 61), και σε περίπτωση μη απαρτίας θα λάβει χώρα την Τετάρτη 29 Μαρτίου 2017 στις 17:30 στην Αίθουσα Εκδηλώσεων 7^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος Δήμου Αθηναίων (Πανόρμου 59). Το κείμενο του Ετήσιου Απολογισμού των Πεπραγμένων 2016 - 2017 θα δημοσιευτεί στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ.

B. Εσωτερική Οργάνωση ΣΕΣ

1. Συνεδριάσεις Διοικητικού Συμβουλίου

Στις 28 Μαρτίου 2016 πραγματοποιήθηκε η επαναληπτική Τακτική Εκλογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Μετά τον απολογισμό της διετίας 2014 - 2016 και την απαλλογή του ΔΣ εκ των ευθυνών του, διεξήχθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου ΔΣ.

Την Τετάρτη 6 Απριλίου 2016, το ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα με την ακόλουθη σύνθεση, η οποία εγκρίθηκε ομόφωνα:

Πρόεδρος:	Κώστας Κεπατσόγλου
Αντιπρόεδρος:	Δημήτρης Κατσώχης
Γενικός Γραμματέας:	Ευάγγελος Μίντης
Ειδικός Γραμματέας:	Παναγιώτης Παπαντωνίου
Ταμίας:	Κώστας Κουρέτας
Α' Αναπληρωματικό μέλος:	Ευθύμιος Μπακογιάννης
Β' Αναπληρωματικό μέλος:	Μαρία Σαρτζετάκη

Το ΔΣ κατά τη διάρκεια της θτείας του, δηλαδή κατά την περίοδο τέλους Μαρτίου 2016 - Μαρτίου 2017 πραγματοποίησε συνολικά 11 **συνεδριάσεις**. Επιθυμία των τακτικών μελών του ΔΣ ήταν η ενεργός συμμετοχή και των αναπληρωματικών, τα οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν στο σύνολο των συνεδριάσεων. Στις συνεδριάσεις του ΔΣ του ΣΕΣ, συζητήθηκαν διεξοδικά όλα τα θέματα που αναπτύσσονται στον παρόντα απολογισμό και λήφθηκαν οι σχετικές αποφάσεις.

Σημειώνεται η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του ΔΣ, το οποίο έκανε συστηματική χρήση της **ταχείας συμβουλευτικής διαδικασίας** μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τηλεφώνου επιτρέποντας έτσι την έγκαιρη προετοιμασία των συνεδριάσεων του. Τα αρχεία του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που ανταλλάχθηκαν μεταξύ των μελών έχουν αποθηκευθεί για μελλοντική αναφορά σε πρώτη ζήτηση.

2. Συστηματική ενημέρωση Αρχείου Μελών

Το αρχείο μελών του ΣΕΣ **ενημερώνεται συστηματικά** και σήμερα περιλαμβάνει στοιχεία για τα **794** μέλη του ΣΕΣ.

Στο αρχείο αυτό περιλαμβάνονται οι **διευθύνσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου των περισσότερων μελών** του ΣΕΣ, επιτρέποντας την ταχεία αποστολή μηνυμάτων ενημέρωσης και επικαιρότητας. Ο κατάλογος των ηλεκτρονικών διευθύνσεων είναι εμπιστευτικός και χρησιμοποιείται μόνο από το ΔΣ του ΣΕΣ με βάση τις αρχές χρήσης που έχουν υιοθετηθεί από το ΔΣ.

Ταυτόχρονα, συντηρούνται τα δύο αρχεία που περιλαμβάνουν τα αναλυτικά στοιχεία για **διακεκριμένους φίλους** του ΣΕΣ και **δημοσιογράφους** που ασχολούνται με θέματα του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Τα αρχεία αυτά εμπλουτίζονται με πρόσθετα στοιχεία και ενημερώνονται τακτικά (αλληλαγές ονομάτων, διευθύνσεων κλπ), ενώ προστίθενται και νέα ονόματα. Τα στοιχεία των δημοσιογράφων του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων αποτελούν ένα ιδιαίτερα εύχρηστο εργαλείο για την **ταχεία δημοσιοποίηση** των θέσεων και άλλων ανακοινώσεων του ΣΕΣ ή για την αποστολή Δελτίων Τύπου.

3. Εγγραφές νέων μελών

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απριλίου 2016 - Μαρτίου 2017 εγκρίθηκε η εγγραφή **43 νέων μελών** (από Αριθμό Μητρώου 752 έως 794). Σημαντική δραστηριότητα του ΔΣ ήταν η εκστρατεία ενημέρωσης όλων των ασχολούμενων στον Τομέα των Συγκοινωνιολόγων για την εγγραφή τους στον ΣΕΣ εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπει το καταστατικό του Συλλόγου.

4. Κατάρτιση Μητρώου Ιδιωτικών Έργων Συγκοινωνιολόγου (ΜΙΕΣ)

Το ΔΣ οργάνωσε άτυπο μητρώο (Μητρώο Ιδιωτικών Έργων Συγκοινωνιολόγου - ΜΙΕΣ), στο οποίο ενεγράφησαν μέλη του Συλλόγου, τα οποία ενδιαφέρονται να αναλάβουν αντίστοιχα ιδιωτικά έργα. Στο μητρώο αναγράφονται πέρα από τα στοιχεία επικοινωνίας του κάθε μέλους, ενδεικτικές κατηγορίες των έργων που δύναται να αναλάβει, καθώς και οι περιοχές της Ελλάδας στις οποίες ενδιαφέρεται να δραστηριοποιηθεί. Το μητρώο αποστέλλεται στον κάθε ενδιαφερόμενο, ενώ δημιουργήθηκε και λίστα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, μέσω της οποίας τα μέλη του μητρώου ενημερώνονται για τα παραπάνω αιτήματα. Στο μητρώο εντάχθηκαν μέλη των οποίων οι οφειλές σε συνδρομές δεν υπερβαίνουν τα τέσσερα (4) έτη ή είχαν διακανονιστεί σε συνεννόηση με το ΔΣ του Συλλόγου. Αποφασίσθηκε το μητρώο να ανανεώνεται ανά δύο έτη με ευθύνη του εκάστοτε ΔΣ, εκτός και αν ληφθεί διαφορετική απόφαση. Ο πρώτος κύκλος εγγραφών ολοκληρώθηκε στις 15 Ιουλίου 2016 και κατά τη διάρκειά του ενεγράφησαν 27 μέλη του ΣΕΣ.

5. Λειτουργία Γραφείων ΣΕΣ

Στο γραφείο του ΣΕΣ, που στεγάζεται επί της οδού Πανόρμου 61, 11524, λειτουργεί η βιβλιοθήκη του ΣΕΣ και πραγματοποιούνται οι συνεδριάσεις του ΔΣ και των Επιτροπών του ΣΕΣ. Το γραφείο είναι εξοπλισμένο με τηλεφωνική γραμμή, σύστημα υπολογιστή και άλλες συσκευές που καλύπτουν πλήρως τις γραμματειακές ανάγκες του γραφείου και επιτρέπουν την πρόσβαση στο διαδίκτυο και τη χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Στο γραφείο του ΣΕΣ βρίσκεται σε τακτική βάση η **γραμματέας του ΣΕΣ**, που απασχολείται στη βάση της μερικής απασχόλησης και υποστηρίζει το γραφείο του ΣΕΣ Δευτέρα - Παρασκευή 10:00 - 14:00. Η γραμματέας του ΣΕΣ υποστηρίζει την αλληλογραφία, ενημερώνει το αρχείο του Συλλόγου και διεκπεραιώνει το διαδικαστικό μέρος των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ. Κατά την περίοδο λειτουργίας του παρόντος ΔΣ, γραμματέας του ΣΕΣ ήταν η κα Ειρήνη Παπαχρήστου.

Οι λογιστικές και φοροτεχνικές απαιτήσεις υποστηρίζονται πλέον από το **Λογιστικό Γραφείο** του κ. Δημήτρη Νικολέα.

Γ. Οικονομική Αυτοδυναμία του ΣΕΣ

1. Οργάνωση Ταμείου

Ο ΣΕΣ αντεπεξέρχεται κανονικά στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις του έναντι τρίτων. Ο Σύλλογος διατηρεί λογαριασμό στην ALPHA BANK στο υποκατάστημα Πλατεία Αμερικής. Ο τραπεζικός λογαριασμός είναι προσβάσιμος σε όλα τα μέλη του ΔΣ ενώ κινήσεις μέσω Web Banking μπορούν να εκτελούν μόνο ο Ταμίας – προτείνει – και ο Πρόεδρος – εγκρίνει – με χρήση των αντίστοιχων κωδικών τους.

Οι συναλλαγές γίνονται κατά το δυνατόν ηλεκτρονικά, με σκοπό τη διαφάνεια και τον καλύτερο έλεγχο και εποπτεία των ταμειακών ροών. Σε περιπτώσεις εσόδων σε μετρητά (π.χ. έσοδα από χορηγίες κάτω των 500€, παράβολα συμμετοχής εκδηλώσεων κλπ) τα χρήματα κατατίθενται εν συνεχεία στον λογαριασμό του ΣΕΣ ή αξιοποιούνται για άμεσες ανάγκες (π.χ. έξοδα γραφείου).

Το ΔΣ του ΣΕΣ, ταυτόχρονα με τη χάραξη της γενικής στρατηγικής για το ταμειακό κομμάτι της περιόδου ευθύνης του, προχώρησε τάχιστα σε τακτοποίηση τυχόν χρεών και λοιπών διοικητικών εκκρεμοτήτων που έχουν προκύψει από παλαιότερα ΔΣ (και που αφορούσαν σε ΙΚΑ, εφορία, λοιπές εκκρεμότητες με συνεργάτες, χορηγούς κλπ) και αυτή τη στιγμή βρίσκεται ενήμερος από φορολογική και ασφαλιστική πλευρά και χωρίς ανοικτές οικονομικές διαφορές.

2. Κατάσταση Ταμείου

Από την 4η Απριλίου 2016 (ημερομηνία ανάληψης ταμείου από τον τρέχοντα Ταμιά), μέχρι και την 29η Μαρτίου 2017 (ημερομηνία τρέχοντος απολογισμού), ως προς την κατάσταση του ταμείου αναφέρεται ότι κατά τη θητεία του παρόντος ΔΣ διαπιστώνεται υποσκελισμός εσόδων – εσόδων, ενώ αναμένεται περαιτέρω ενίσχυση του ταμείου από τη συγκέντρωση συνδρομών στην εκλογο-απολογιστική συνέλευση. Η αναλυτική κατάσταση του οικονομικού απολογισμού της περιόδου 2016-2017, θα παρουσιασθεί αναλυτικά από τον Ταμιά.

3. Πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών

Το πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών για την ενίσχυση των δραστηριοτήτων και τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοδυναμίας στα πάγια λειτουργικά έξοδα του ΣΕΣ, αφορούσε σε τρεις κατηγορίες χορηγών:

- στους φορείς του Δημοσίου και Ευρύτερου Δημοσίου Τομέα των Μεταφορών και Συγκοινωνιών (χορηγίες για την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εκδηλώσεων και καταχώρηση διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων, ημερίδων, κλπ),
- στις εταιρίες λειτουργίας και εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των Συγκοινωνιολόγων (χορηγίες κυρίως μέσω χορηγιών για σχετικές εκδηλώσεις και καταχώρηση διαφημίσεων που καλύπτουν τα έξοδα έκδοσης του αναβαθμισμένου Ενημερωτικού Δελτίου),
- στα γραφεία των Συγκοινωνιολόγων (χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων).

Μέρος της αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου του ΣΕΣ καλύπτεται από το ταμείο του Συλλόγου και επικουρικά από χορηγούς διαφημίσεων, κυρίως φορείς και εμπορικές εταιρείες του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Με τον τρόπο αυτό ελαφρύνεται σημαντικά ο σχετικός προϋπολογισμός του ΣΕΣ.

Η εκδήλωση για τα 40 χρόνια του Συλλόγου καλύφθηκε κυρίως από χορηγούς και συμπληρώθηκε μικρό ποσό από το ταμείο του Συλλόγου, ενώ η εκδήλωση της κοπής της πίτας χρηματοδοτήθηκε από τους παρευρισκόμενους, μέσω ατομικού δελτίου εισόδου.

4. Οφειλές μελών

Στο πλαίσιο της στρατηγικής για διευρυμένη συμμετοχή των μελών και λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές συνθήκες των τελευταίων ετών, το ΔΣ επεξεργάζεται σχέδιο για τη διευκόλυνση αποπληρωμής των οφειλών συνδρομών, με σκοπό την αύξηση της εισπραξιμότητας και την ενθάρρυνση της επανενεργοποίησης των μελών.

Δ. Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα Συγκοινωνιακά θέματα

1. Επιτροπές ΣΕΣ

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ εντάσσεται και η λειτουργία Επιτροπών που στοχεύει στον τεκμηριωμένο καθορισμό των θέσεων του ΣΕΣ και στην ενεργή συμμετοχή των μελών στις δράσεις του.

Τον Ιούνιο 2016, το ΔΣ δρομολόγησε την αναδιάρθρωση των επιτροπών του ΣΕΣ και προέβη σε μερική αναθεώρηση του κανονισμού λειτουργίας τους. Η λειτουργία των Επιτροπών του ΣΕΣ συνέχισε να στοχεύει στις ακόλουθες πάγιες αρχές:

- τεκμηριωμένη ανάπτυξη θέσεων του ΣΕΣ,
- πληρότητα των θέσεων αυτών με βάση τη συγκυρία και τις προοπτικές της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς και της ευρωπαϊκής πολιτικής, αλλά και τις διεθνείς τάσεις,
- ενεργό συμμετοχή των μελών στις δράσεις του ΣΕΣ για συνδιαμόρφωση κοινών θέσεων με αξιοποίηση της διαθέσιμης γνώσης και εμπειρίας με ταυτόχρονη διασφάλιση της πολυφωνίας,
- διαδραστικότητα μεταξύ των Επιτροπών και καλύτερος συντονισμός, και
- ουσιαστική συμβολή του ΣΕΣ στην αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής και στην προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Οι Επιτροπές διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι Θεματικές Επιτροπές, οι οποίες εστιάζουν σε συγκεκριμένη ομάδα αντικειμένων που άπτονται της ενασφάλισης των μελών του ΣΕΣ. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται οι Επιτελικές Επιτροπές, οι οποίες και εστιάζουν στην άμεση υποβοήθηση των δράσεων του ΔΣ του ΣΕΣ.

Με ενημερωτικό μήνυμα και ανάρτηση στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ το Μάρτιο 2017, το ΔΣ του ΣΕΣ ενημέρωσε για τη σύσταση δύο νέων θεματικών Επιτροπών σε σχέση με θέματα αεροπορικών και θαλασσίων μεταφορών. Κατά συνέπεια, οι Επιτροπές διαμορφώνονται ως ακολούθως:

Θεματικές Επιτροπές

- Θ1: Κινητικότητα
- Θ2: Εμπορευματικών Μεταφορών και Logistics
- Θ3: Ασφάλειας των Μεταφορών
- Θ4: Ενέργειας και Περιβάλλοντος
- Θ5: Αεροπορικών Μεταφορών
- Θ6: Θαλασσίων Μεταφορών

Επιτελικές Επιτροπές

- Ε1: Έρευνας
- Ε2: Πληαίου Λειτουργίας και Πιστοποίησης
- Ε3: Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης

Η έναρξη των εργασιών των Επιτροπών Θ1-Θ4 και Ε1-Ε3 έχει ήδη γίνει το Σεπτέμβριο 2014 με ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε την 18^η Σεπτεμβρίου 2014 στην Αίθουσα Εκδηλώσεων του 7^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων (Πανόρμου 61). Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης είχαν παρουσιασθεί τα κύρια αντικείμενα των επιτροπών που είναι:

- Παραγωγή θέσεων του ΣΕΣ,
- Διοργάνωση (ή αξιοποίηση) εκδηλώσεων για την παρουσίαση των θέσεων, και
- Απόκριση σε τρέχουσες εξελίξεις.

Στο πλαίσιο αυτό, θα ακολουθήσει σε σύντομο ορίζοντα αντίστοιχη παρουσίαση του κύριου αντικείμενου των νέων θεματικών Επιτροπών Θ5 και Θ6.

Η θητεία των Επιτροπών ορίζεται σε τριετή και λήγει τον Σεπτέμβριο 2017, ενώ το Μάρτιο 2017 ξεκινά η περίοδος ανανέωσης των μελών της ώστε να συγκροτηθούν σε σώμα για την περίοδο μέχρι το Σεπτέμβριο 2020.

2. Θέσεις ΣΕΣ

Κατά τη διάρκεια του παρόντος έτους, ο ΣΕΣ παρακολούθησε σταθερά όλες τις εξελίξεις επί θεμάτων επιστημονικού του ενδιαφέροντος και προχώρησε σε έκδοση Δελτίου Τύπου σε περιπτώσεις όπου κρίθηκε σκόπιμο. Ενδεικτικά, το Μάρτιο 2017 εκδόθηκε Δελτίο Τύπου σε σχέση με την οδική ασφάλεια στο ελληνικό οδικό δίκτυο. Στο προσεχές διάστημα αναμένονται οι επόμενες θέσεις από τις περισσότερες θεματικές επιτροπές.

Ε. Προώθηση του ΣΕΣ και των θέσεων του

1. Συνέδρια και Ημερίδες

Η διοργάνωση ή συνδιοργάνωση επιστημονικών συνεδρίων και ημερίδων αποτελεί βασική δράση του ΣΕΣ και για τον λόγο αυτό το ΔΣ έθεσε ως προτεραιότητα τον προγραμματισμό και τη διεξαγωγή ημερίδων, ενημερωτικών εκδηλώσεων, δημόσιων συζητήσεων και συνεδρίων. Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου τέλους Μαρτίου 2016 - Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

- Στις 21 Μαρτίου 2017 το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) συνδιοργάνωσαν Ημερίδα για την Οδική Ασφάλεια με τίτλο «**Πολιτεία & Πολίτες: Συνέργεια για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων**» στο Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με στόχο την ευαισθητοποίηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα αλλά και των βασικών διαμορφωτών γνώμης, στην ανάγκη μιας συστηματικής και αποτελεσματικής αντιμετώπισης του προβλήματος των τροχαίων συγκρούσεων στη χώρα μας.
- Η ετήσια Διημερίδα της ITS Hellas με θέμα «**Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και εξελίξεις στην Ελλάδα**», διοργανώθηκε τη Δευτέρα 19 και Τρίτη 20 Δεκεμβρίου 2016, στο Κεντρικό Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπό την αιγίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ).
- Το Διεθνές Ινστιτούτο Ακουστικής και Δονήσεων (International Institute of Acoustics and Vibration) (IIAV) και το Εργαστήριο Περιβαλλοντικής Ακουστικής Συγκοινωνιακών Έργων του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας σε συνεργασία με τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) και το Ελληνικό Ινστιτούτο Ακουστικής (ΕΛ.ΙΝ.Α.), συνδιοργάνωσαν το "**23rd International Congress on Sound and Vibration (ICSV23)**" από 10 έως 14 Ιουλίου 2016 στην Αθήνα.
- Το 20^ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο **Mobility Management (ECOMM 2016)** διεξήχθη στην Αθήνα στις 1, 2 και 3 Ιουνίου 2016, στην Τεχνόπολη (Γκάζι). Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) συνέδραμε τους διοργανωτές του συνεδρίου με εκπροσώπηση στην Οργανωτική του Επιτροπή.

2. Συμμετοχή σε Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας

Στο πλαίσιο των δράσεων για τη προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ, εντάσσονται και η συμμετοχή μελών του σε Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας καθώς και η υποστήριξη πρωτοβουλιών και δράσεων σχετικών Φορέων. Έτσι, στο διάστημα Μάρτιος 2016 - Μάρτιος 2017, ο ΣΕΣ:

- Εξακολουθεί να συμμετέχει στο **Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας** εκπροσωπούμενος από τον Κώστα Αντωνίου με αναπληρωματικό τον Γιάννη Τυρινόπουλο.
- Εξακολουθεί να συμμετέχει στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή του **Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας**. Το ΔΣ αποφάσισε την εκπροσώπηση του ΣΕΣ από τον Νικόλαο Ποριώτη με αναπληρωματικό τον Παναγιώτη Παπαντωνίου.
- Συμμετέχει στην **Τεχνική Επιτροπή ΕΛΟΤ/ΤΕ 76 «Εξοπλισμός Οδών»**. Με εκπροσώπους τον Νικόλαο Ποριώτη και αναπληρωματικό τον Κώστα Αντωνίου.
- Συνεχίζεται η επιτυχημένη συνεργασία του ΣΕΣ με την ECOCITY στο πρόγραμμα «**Οικολογική Μετακίνηση**», όπου συμμετέχουν μαθητές γυμνασίων της χώρας και διενεργούνται διαγωνισμοί εκθέσεων ιδεών και σχετικές εκδηλώσεις. Για το διάστημα 2016-2017 εκπροσωπούν τον ΣΕΣ στην επιστημονική επιτροπή ο Κωνσταντίνος Αντωνίου, στην ορ-

γανωτική επιτροπή ο Γιώργος Λυμπερόπουλος, η Κατερίνα Χρυσοστόμου, η Άννα Γόγοβα, και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου, και στην Επιτροπή Αξιολόγησης ο Κώστας Κεπατσόγλου και η Δέσποινα Αλεξανδροπούλου. Παράλληλα, ένας αριθμός μελών του ΣΕΣ εκπροσωπούν τον ΣΕΣ ως αξιολογητές στις διάφορες περιοχές όπου υπάρχουν συμμετοχές.

- Συμμετέχει στην **Επιτροπή Ηλεκτρονικών Διοδίων**. Το ΔΣ αποφάσισε την εκπροσώπηση του από τον Κώστα Κεπατσόγλου με αναπληρωματικό τον Ευάγγελο Μίντση.
- Συμμετέχει στην **Ομάδα Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.)** του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αντικείμενο τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Το ΔΣ αποφάσισε την εκπροσώπηση του ΣΕΣ από τους Γιάννη Τυρινόπουλο και Ευθύμιο Μπακογιάννη.
- Συμμετέχει στη **Συμβουλευτική Επιτροπή Ευφών Συστημάτων Μεταφορών (ΕΣΜ-ITS)**. Το ΔΣ αποφάσισε την εκπροσώπηση του από τον Ευάγγελο Μίντση με αναπληρωματικό τον Παναγιώτη Παπαντωνίου.
- Συνεχίζεται η **συνεργασία ΣΕΣ και ITS Hellas και ΣΕΣ με Ι.Ο.ΑΣ.**

3. Διοργάνωση Σεμιναρίων

Ο ΣΕΣ συνδιοργάνωσε την 7^η Δεκεμβρίου 2016 μαζί με τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ σεμινάριο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το σεμινάριο πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στην Αθήνα, όπου έδωσαν το παρόν και χαιρέτησαν την εκδήλωση η Γενική Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών κα Πέτα Πέρκα και ο Πρόεδρος του ΤΕΕ κ. Γιώργος Στασινός, ενώ παρευρέθηκαν εκπρόσωποι υπουργείων, δήμων, περιφερειών καθώς και πλήθος συγκοινωνιολόγων και φοιτητών από τις Σχολές του ΕΜΠ.

Ομιλητές ήταν οι Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ, Στράτος Παπαδημητρίου, Καθηγητής ΠΑΠΕΙ, Ιωάννης Τυρινόπουλος, Αναπληρωτής Καθηγητής ΑΤΕΙ Αθηνών, Μαρία Μορφουλάκη Δρ. Ειδική Λειτουργική Επιστήμονας Α' ΙΜΕΤ και Ευθύμιος Μπακογιάννης, Δρ. Πολεοδομίας - Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, ενώ τον συντονισμό της εκδήλωσης ανέλαβε ο Πρόεδρος του ΣΕΣ κ. Κώστας Κεπατσόγλου.

Στο σεμινάριο παρουσιάστηκαν οι διαδικασίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ, ενώ δόθηκε η ευκαιρία στους ομιλητές να παρουσιάσουν την εμπειρία τους από τη σημαντική τους ενασχόληση με τις λειτουργικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές, πολιτιστικές, και αισθητικές διαστάσεις των ΣΒΑΚ. Στόχοι του σεμιναρίου ήταν η ανάδειξη παραμέτρων του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, η γνωριμία με μεθόδους ανάγνωσης και αντιμετώπισης προβλημάτων και η εξοικείωση με υποτιμημένες παραμέτρους του όπως το περπάτημα και το ποδήλατο και η γνωριμία με επιτυχημένες εφαρμογές στην Ευρώπη.

4. Άλλες Εκδηλώσεις

Ο ΣΕΣ διοργάνωσε εκδήλωση στο πλαίσιο εορτασμού των 40 ετών ενεργής παρουσίας και δραστηριοποίησής του στον χώρο των Μεταφορών. Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 21 Δεκεμβρίου 2016 στην Αίγλη Ζαπφείου και την παρακολούθησαν περισσότεροι από 130 συμμετέχοντες (μέλη και μη μέλη του ΣΕΣ). Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης απεύθυναν χαιρετισμό εκπρόσωποι υπουργείων, ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, καθώς και επαγγελματικών φορέων. Επίσης, πραγματοποιήθηκαν ομιλίες από διακεκριμένα μέλη του ΣΕΣ σχετικά με τα σαράντα έτη προσφοράς του στον τομέα των μεταφορών, αλλά και διοργανώθηκε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης με αντικείμενο τον ρόλο των συγκοινωνιολόγων στην Ελλάδα του αύριο. Στο τέλος της εκδήλωσης βραβεύθηκαν οι πρώτοι πρόεδροι του ΣΕΣ και ακολούθησε δεξίωση.

Επίσης, ο ΣΕΣ **εκπροσωπήθηκε επίσημα** από μέλη του ΔΣ σε σειρά εκδηλώσεων και ημερίδων. Ειδικότερα:

- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στο 4^ο Συνέδριο της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης «Οι αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο», το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» την 10^η και 11^η Μαΐου 2016, από τον Κώστα Κεπατσόγλου, ο οποίος απεύθυνε χαιρετισμό στην εναρκτήρια συνεδρία του.
- Ο ΣΕΣ συμμετέχει στην εκδήλωση βράβευσης εργασιών στο πλαίσιο της Εκστρατείας ECOMOBILITY και της Εκστρατείας FREE MOBILITY που διοργανώθηκε το Σάββατο 16 Απριλίου από τον οργανισμό ECOCITY. Τον ΣΕΣ εκπροσώπησαν ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου, οι οποίοι συμμετείχαν στη βράβευση των νικητριών ομάδων.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην έκθεση Automechanika Frankfurt 2016, που πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Theoxenia Palace Hotel στην Κηφισιά από την Messe Frankfurt Greece SP στις 17 Μαΐου 2016, από τον Δημήτρη Κατσώχη. Πρόκειται για την παγκοσμίως μεγαλύτερη έκθεση για την αυτοκινητοβιομηχανία η οποία παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα.
- Στις 27 Μαΐου 2016 πραγματοποιήθηκε στα Γραφεία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας ΙΟΑΣ «Πάνος Μυλωνάς» αξιολόγηση με σκοπό τη βράβευση εργασιών μαθητών δημοτικού με θέμα την οδική ασφάλεια. Στην επιτροπή αξιολόγησης συμμετείχε εκ μέρους του ΣΕΣ ο Στέλιος Ευσταθιάδης, ενώ εκ μέρους του ΔΣ του ΣΕΣ παρέστη ο Δημήτρης Κατσώχης.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου, εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στην ημερίδα με θέμα: "Εκπαιδευτές οδήγησης & κυκλοφοριακής αγωγής - Ο πρωτογενής τομέας στην παραγωγή οδικής ασφάλειας" παρουσιάζοντας τις θέσεις του Συλλόγου για την Οδική Ασφάλεια.
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου παρουσίασαν στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής τις θέσεις του Συλλόγου για την Οδική Ασφάλεια. Ανέπτυξαν την υφιστάμενη κατάσταση οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα τονίζοντας τα προβλήματα και τις αιτίες των οδικών ατυχημάτων, κατέθεσαν συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση αυτής και απάντησαν σε ερωτήσεις των βουλευτών.
- Την Τετάρτη 14 Σεπτεμβρίου 2016 πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Μεταφορών η πρώτη συνάντηση της επιτροπής "Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) για τα ΣΒΑΚ", στην οποία ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε από τον Γιάννη Τυρινόπουλο, ενώ εκ μέρους του ΔΣ του ΣΕΣ συμμετείχε ο Ευθύμιος Μπακογιάννης. Κύριος στόχος της επιτροπής είναι η διαμόρφωση ενός πλαισίου προδιαγραφών για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα από την τοπική αυτοδιοίκηση, στην οποία ο ΣΕΣ αναμένεται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην ημερίδα «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην πόλη της Σπάρτης» που οργανώθηκε από 24 επιστημονικούς και παραγωγικούς φορείς της πόλης της Σπάρτης και πραγματοποιήθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 2016 στο αμφιθέατρο του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου από τον Κώστα Κεπατσόγλου, ο οποίος ανέπτυξε τις θέσεις του συλλόγου σχετικά με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου συμμετείχε στην ημερίδα με θέμα: «Ενέργεια και μεταφορές στην Ελλάδα: Προϋποθέσεις και μέτρα για καθαρή και βιώσιμη ενέργεια στις μεταφορές» που διοργάνωσε η Επιτροπή Ενέργειας της Ακαδημίας Αθηνών την Παρασκευή, 7 Οκτωβρίου 2016, στο Ίδρυμα Ιατροβιολογικών Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών, κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποίησε ομιλία σχετικά με τη διαχείριση και οργάνωση της κυκλοφορίας στις αστικές περιοχές με στόχο το μετριασμό των ενεργειακών απαιτήσεων και την ευρύτερη χρήση των νέων μορφών μεταφορών.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην εναρκτήρια τελετή του International Seminar on Roads, Bridges and Tunnels που διοργανώθηκε από το Εργαστήριο Οδοποιίας του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή, 18 Νοεμβρίου 2016, στο αμφιθέατρο του κτιρίου της Επιτροπής Ερευνών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης από τον Ευάγγελο Μίντση.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στη διημερίδα με θέμα: «Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και εξελίξεις στην Ελλάδα» που διοργανώθηκε από την ITS Hellas και πραγματοποιήθηκε στις 19-20 Δεκεμβρίου 2016 στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών από τον Κώστα Κεπατσόγλου, ο οποίος πραγματοποίησε παρουσίαση με τίτλο: «Συνεργατικά Συστήματα και Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός».
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου συμμετείχε στη σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις 22 Δεκεμβρίου 2016 στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών σχετικά με την εκπαίδευση και εξέταση υποψήφιων Ελεγκτών Οδικής Ασφάλειας.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στο 2^ο Διεπιστημονικό 3ημερο Οδικής Ασφάλειας με θέμα: «Η Κοινωνία της Κυκλοφορίας σήμερα και αύριο: Διασταυρούμενες Ματιές...» που διορ-

γανώθηκε από τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής και πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Hilton μεταξύ 7-9 Ιανουαρίου 2017 από τους Δημήτρη Κατσώνη, Παναγιώτη Παπαντωνίου και Ευθύμη Μπακογιάννη. Ο Δημήτρης Κατσώνης ανηύθυνε χαιρετισμό εκ μέρους του ΣΕΣ, ενώ οι Παναγιώτης Παπαντωνίου και Ευθύμης Μπακογιάννης πραγματοποίησαν επιστημονικές παρουσιάσεις.

- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην εσπερίδα ενημέρωσης για τα ΣΒΑΚ που συνδιοργάνωσε η Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών από κοινού με τους JASPERS (EC, EIB, EBRD) στη Λέσχη Αξιωματικών Ενόπλων Δυνάμεων (ΛΑΕΔ) στις 31 Ιανουαρίου 2017, από τους Κώστα Κερατσόγλου, Παναγιώτη Παπαντωνίου και Ευθύμη Μπακογιάννη.
- Την Τρίτη 7 Φεβρουαρίου 2017 πραγματοποιήθηκε στον Πολυχώρο Αθηνάϊδα η εκδήλωση "Transport and Logistics Awards 2017 by ΠΑΕΓΑΕ", στην οποία ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε από τον Κώστα Κερατσόγλου και τον Δημήτρη Κατσώνη. Ο Κώστας Κερατσόγλου απένευσε τα βραβεία σε δύο από τους νικητές των "Transport and Logistics Awards 2017 by ΠΑΕΓΑΕ".
- Στις 21 Μαρτίου 2017 το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) συνδιοργάνωσαν Ημερίδα για την Οδική Ασφάλεια με τίτλο «Πολιτεία & Πολίτες: Συνέργεια για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων» στο Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο Δημήτρης Κατσώνης εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στην ημερίδα πραγματοποιώντας σχετική με το θέμα ομιλία.

Τέλος, με σημαντική συμμετοχή μελών και φίλων του ΣΕΣ καθώς και εκπροσώπων φορέων, γιορτάστηκε η κοπή της ετήσιας πίτας του ΣΕΣ, στις 15 Φεβρουαρίου 2017 στην Αθήνα και στις 13 Φεβρουαρίου 2017 στη Θεσσαλονίκη.

5. Ενημερωτικό Δελτίο ΣΕΣ

Κατά την περίοδο Απριλίου 2016 - Μάρτιος 2017 εκδόθηκαν τέσσερα τεύχη του Ενημερωτικού Δελτίου (No. 197 - No. 200). Την ευθύνη εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, διατήρησε η κα Εύη Λιάπη, υπεύθυνη έκδοσης και άλλων τεχνικών εκδόσεων.

Στα τεύχη που εκδόθηκαν δημοσιεύθηκαν κείμενα επιστημονικά, τεχνικά αλλά και κείμενα απόψεων ενώ πραγματοποιήθηκαν και αφιερώματα σε συγκεκριμένα θέματα όπως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η χρήση μη επανδρωμένων σκαφών για τη συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων και οι συνδυασμένες μεταφορές. Επιπρόσθετα, το τεύχος 199 αποτέλεσε μια ειδική έκδοση για τα 40 χρόνια προσφοράς του Συλλόγου.

Το κόστος της έκδοσης του Ενημερωτικού Δελτίου καλύπτεται αποκλειστικά από χορηγίες για διαφημίσεις, ελαφρύνοντας έτσι σημαντικά τον προϋπολογισμό του ΣΕΣ ενώ μέρος του κόστους αποστολής του καλύπτεται από τον ΣΕΣ.

Ο κατάλογος των αποδεκτών του Ενημερωτικού Δελτίου (περίπου 1.250 αποδέκτες σήμερα) περιλαμβάνει πλέον εκτός των 794 μελών του ΣΕΣ, 400 στελέχη και περίπου 50 δημοσιογράφους του τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Με τον τρόπο αυτό, το Ενημερωτικό Δελτίο του ΣΕΣ δεν αποτελεί μόνο εργαλείο εσωτερικής ενημέρωσης των μελών του ΣΕΣ, αλλά επιχειρεί την ενημέρωση όσων εκείνων που παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων στην Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα προωθεί την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ΣΕΣ.

6. Ιστοσελίδα ΣΕΣ

Στόχος του ΔΣ είναι η ιστοσελίδα να αποτελεί σημείο αναφοράς για την τακτική και ευρεία ενημέρωση τόσο των μελών του ΣΕΣ όσο και των άλλων ενδιαφερόμενων. Για τον λόγο αυτό το ΔΣ διατηρεί και ενημερώνει τακτικά την ιστοσελίδα του ΣΕΣ και ενημερώνει τα μέλη του μέσω μαζικής αποστολής ηλεκτρονικών μηνυμάτων. Ο κατάλογος των αποδεκτών των ηλεκτρονικών μηνυμάτων περιλαμβάνει πάνω από 1.000 αποδέκτες σήμερα.

Στο διάστημα από τον Απρίλιο 2016 έως τον Μάρτιο 2017 αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ περισσότερες από 100 ανακοινώσεις για δράσεις του συλλόγου, εκδηλώσεις ενδιαφέροντος και προσφορά εργασίας και εστάλησαν σχετικές ενημερώσεις με 40 ηλεκτρονικά μηνύματα (Ηλεκτρονικά μηνύματα 144-183).

Η διεύθυνση του ιστοχώρου παραμένει στο www.ses.gr.

7. Δημοσιοποίηση Θέσεων ΣΕΣ

Κατά τη διάρκεια της περιόδου τέλους Μαρτίου 2016 - Μάρτιος 2017 πραγματοποιήθηκε η προβολή των θέσεων του ΣΕΣ στα **μέσα μαζικής ενημέρωσης** με συνεντεύξεις των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σε τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς. Ειδικότερα:

- Ο Κώστας Κερατσόγλου παρουσίασε τις θέσεις του ΣΕΣ σχετικά με την οδική ασφάλεια στην καθημερινή ενημερωτική τηλεοπτική εκπομπή της ΕΡΤ, στις 8/3/2017.
- Ο Κώστας Κερατσόγλου πραγματοποίησε δήλωση στον τηλεοπτικό σταθμό STAR Channel σχετικά με το Μετρό της Αθήνας στις 6/10/2016.
- Ο Κώστας Κερατσόγλου πραγματοποίησε δήλωση στον ραδιοφωνικό σταθμό ΒΗΜΑ-FM σχετικά με το ζήτημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης στα αστικά οδικά δίκτυα στις 6/12/2016.
- Ο Κώστας Κερατσόγλου συμμετείχε σε εκπομπή του ραδιοφωνικού σταθμού Παραπολιτικά FM σχετικά με την οδική ασφάλεια στις 21/3/2017.

Επίσης εκδόθηκαν τα κάτωθι δελτία τύπου πάνω σε θέματα επικαιρότητας:

- «Δελτίο Τύπου του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα», 16/3/2017.

8. Συναντήσεις με Αρμόδιους Φορείς

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ επεδίωξε και πραγματοποίησε **συναντήσεις ανταλλαγής απόψεων** με αρμόδιους φορείς σε θέματα επικαιρότητας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο Κώστας Κερατσόγλου και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου συνάντησαν κατόπιν πρόσκλησης τον Διευθυντή Τροχαίας Αστυνομίας του «ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ», κ. Γιώργο Ελευθεράκη αναπτύσσοντας βασικές αρχές για την κίνηση των οχημάτων άμεσης ανάγκης.

9. Συναντήσεις με Φορείς του Εξωτερικού

Μετά από ανταλλαγή ηλεκτρονικής αλληλογραφίας με τον υπεύθυνο διεθνών θεμάτων του Institute of Transportation Engineers των ΗΠΑ (ITE) κ. Shawn Lehigh, πραγματοποιήθηκε στις 9/1/2017 στην Washington DC των ΗΠΑ συνάντηση του προέδρου Κώστα Κερατσόγλου με τους κ.κ. Jeffrey Paniati, Executive Director και CEO του ITE, Michael Sanderson, ITE Vice President, Don McKenzie, Global Division Director, Shawn Lehigh, International Chapter Director, με στόχο τη διαμόρφωση ενός πλαισίου συνεργασίας ανάμεσα στον ΣΕΣ και στο ITE. Συζητήθηκαν θέματα συνδιοργάνωσης εκδηλώσεων, ανταλλαγής επιστημονικών πληροφοριών και υλικού, ενημέρωσης και υποστήριξης των εκπαιδευτικών, επαγγελματιών και επιστημονικών δραστηριοτήτων νέων Ελλήνων συγκοινωνιολόγων στις ΗΠΑ, καθώς και η διαμόρφωση κοινής ομάδας εργασίας κοινών μελών των δύο οργανισμών. Συμφωνήθηκε η συνδιαμόρφωση και υπογραφή μνημονίου συναντήσεως και συνεργασίας, σχέδιο του οποίου εστάλη στα μέσα Μαρτίου από το ITE προς τον ΣΕΣ και θα συζητηθεί άμεσα.

ArcGIS® GeoEvent Server

Διαχείριση δεδομένων πραγματικού χρόνου

Το **ArcGIS GeoEvent Server** διασυνδέει την πλατφόρμα ArcGIS με πηγές δεδομένων πραγματικού χρόνου. Δημιουργεί ειδοποιήσεις κάτω από καθορισμένες συνθήκες, προς τους χρήστες, ενημερώνοντας τους δυναμικά σε σχέση με τα συμβάντα που προκύπτουν από τις ροές δεδομένων.



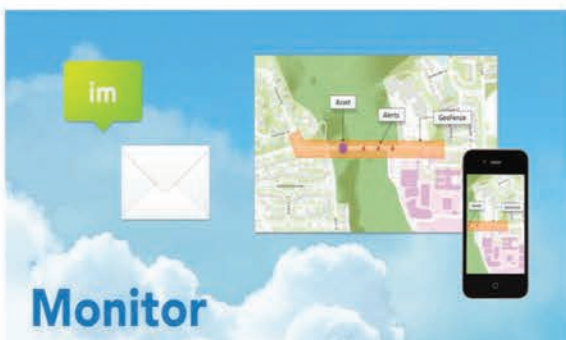
Παρακολούθηση συμβάντων πραγματικού χρόνου

Παρακολουθείτε κρίσιμες πληροφορίες πραγματικού χρόνου σε ξηρά, θάλασσα και αέρα. Λάβετε ειδοποιήσεις για συμβάντα που αφορούν πληροφορίες πραγματικού χρόνου.



Διαχείριση δεδομένων πραγματικού χρόνου

Διαχειριστείτε τις ροές δεδομένων πραγματικού χρόνου που μπορεί να προέρχονται από διάφορες πηγές. Χρησιμοποιείτε φίλτρα και ρυθμίσεις για να αναδείξετε τα σημαντικά συμβάντα.



Σύνδεση με οποιοδήποτε αισθητήρα

Χρησιμοποιήστε τους προσφερόμενους connectors για τους συνηθισμένους τύπους αισθητήρων που συναντάμε σε συστήματα εντοπισμού οχημάτων, σε κινητές συσκευές, ή ακόμη και για δυναμικές πληροφορίες κοινωνικής δικτύωσης. Ενσωματώστε ακόμη και ειδικούς connectors που προσφέρονται από κατασκευαστές αισθητήρων ή χρησιμοποιήστε το SDK του GeoEvent Server για εξειδικευμένη παραμετροποίηση.



Marathon Data Systems

www.marathondata.gr - www.esri.com - email: marathon@otenet.gr - Τηλ: 210 6198866

Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια

HELLASTRON



Γιατί αξίζουμε οδικές υποδομές ποιότητας για μια καλύτερη ζωή

Οι σύγχρονες οδικές υποδομές που κατασκευάστηκαν και λειτουργούν στη χώρα μας, άλλαξαν το χάρτη και την ποιότητα των μετακινήσεών μας. Παράλληλα, το Εθνικό Οδικό Δίκτυο επεκτείνεται και αναβαθμίζεται. Για τη διασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών τους, οι αυτοκινητόδρομοι και υποδομές με διόδια που λειτουργούν στην Ελλάδα δημιούργησαν την «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» με τον διακριτικό τίτλο "HELLASTRON" (HELLENIC ASSOCIATION of TOLL ROAD NETWORK). Αυστηρά μη κερδοσκοπικός, ο νέος φορέας ξεκινά να υπηρετεί τον τεχνοκρατικό και συμβουλευτικό του ρόλο, με στόχο την προώθηση της ποιότητας των οδικών μεταφορών προς όφελος όλων μας.



Με τη συμμετοχή των:

