



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τεύχος 190 - Ιούνιος - Ιούλιος - Αύγουστος 2014



ΠΑΡΟΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ
Ταχ. Γραφείο
ΚΡΑΤΙΚΟΥ
Αρχειού Αδείας
3207

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


συγκοινωνίες
αθηνών

Μία πόλη. Ένα δίκτυο.

ΝΕΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ



e-CALL –
ΣΥΝΤΟΜΑ,
Ο ΠΙΟ ΠΟΛΥΤΙΜΟΣ
ΣΥΝΟΔΗΓΟΣ ΜΑΣ!

Που είσαι;

Στο αυτοκίνητο,
έρχομαι.

Θα αργήσεις;

Σε λίγο θα μαι εκεί.

Μου λείπεις,
μωρο μου ♥

Κι εμένα, σ' αγα

Επειδή αγαπάς τη ζωή,
κλείσε το κινητό σου όταν οδηγείς

Μην οδηγείς μιλώντας στο κινητό, μη διαβάζεις και μη στέλνεις μηνύματα
ενώ οδηγείς. Προτίμησε να κλείσεις το κινητό σου σε κάθε διαδρομή.

ΓΙΑΤΙ ΑΡΚΕΙ ΜΙΑ ΣΤΙΓΜΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΖΩΗ

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 Λιάπη

τηλ.: 210 8646350 – κιν.: 6977 262610

e-mail: evi.liapi@gmail.com

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αναστασία Πνευματικού

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κώστας Αντωνίου

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Μπάνου Γκαμπριέλα Μαρία

Αντιγόνης 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.

Πρόεδρος: Κώστας Αντωνίου

τηλ.: 210 7722783, e-mail: antoniou@central.ntua.gr

Αντιπρόεδρος: Κατερίνα Χρυσοστόμου

τηλ.: 2310 498442, e-mail: chrysostomou@certh.gr

Γενικός Γραμματέας: Γιάννης Τυρινόπουλος

τηλ.: 211 1069597, e-mail: yannist@teiath.gr

Ειδικός Γραμματέας: Αναστασία Πνευματικού

e-mail: apneumatikou@neados.gr

Ταμίας: Μαρία Μαυροειδή

τηλ.: 210 3536402, e-mail: mavroidim@aia.gr

Αναπληρωματικό Μέλος: Δημήτρης Κατσώχης

e-mail: dkats@planet.gr

Αναπληρωματικό Μέλος: Μιχάλης Μπαρτζής

e-mail: michael.bartzis@ekppt.com

Τα ενυπόγραφα άρθρα απηχούν τις γνώμες των αρθρογράφων χωρίς
να αποτελούν και απόψεις του συλλόγου.

Στέλνεται δωρεάν σε όλους τους συγκοινωνιολόγους.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 0,01 ΕΥΡΩ

περιεχόμενα

σελ.2 Αποχαιρετισμός στον Μαθαίο
Καρλαύτη **σελ.5** Νέα τιμολογιακή πολιτική
συγκοινωνιών Αθηνών **σελ.8** Μετακινήσεις
στην Αττική - Ορίζοντας 2024. Ο ρόλος της Αττικής
Μετρό Α.Ε. **σελ.13** Στάθμευση **σελ.16** Τα
...προσπατούμενα για να γίνει η Ελλάδα
εμπορευματικός κόμβος **σελ.18** eCall - ο πο-
λύτιμος συνοδηγός μας! **σελ.21** Επενδύοντας
στην ποιότητα ζωής: εναλλακτική αυτοκίνηση,
συνδυασμένες μεταφορές, logistics
σελ.32 6^ο Πανελλήνιο Συνέδριο οδικής
Ασφάλειας **σελ.34** Σύμβαση Επιτροπών ΣΕΣ
σελ.35 Νέα του Δ.Σ.

EDITORIAL

Το πρωί της Τετάρτης 4 Ιουνίου μας περίμενε όλοις μια τραγική είδηση, καθώς μάθαμε τα πολύ άσχημα και απολύτως αναπάντεχα νέα του πρό-ωρου χαμού του Μαθιού Καρλαύτη. Κανείς δεν μπορούσε να το πιστέψει και, καθώς τα άσχημα νέα ταξιδεύουν γρήγορα, μέσα σε πολύ λίγη ώρα όλοι προσπαθούσαν να καταλάβουν ποιος ξεκίνησε το κακόγουστο αστείο. Οι κλήσεις και τα μηνύματα από όλο τον κόσμο έφταναν βροχή. Δυστυχώς, με το πέρασμα της ώρας, το πιστέψαμε.

Είναι συνηθισμένο σε αυτές τις περιπτώσεις να προσπαθούμε να ωραιοποιήσουμε τη ζωή του εκλιπόντος. Στην περίπτωση του Μαθιού, όμως, δεν είναι εύκολο να βρει κανείς κάτι το παραπάνω να προσθέσει.

Αν και γνωρίζαμε ίσως και πάνω από δεκαπέντε χρόνια, το Μαθιό τον γνώρισα καλύτερα τα τελευταία πέντε περίπου χρόνια, με την κοινή ενασχόληση μας με το ΣΕΣ (πιο συστηματικά όταν εκείνος ήταν αντιπρόεδρος και μετά πρόεδρος). Έχοντας αντίστοιχο υπόβαθρο (αμερικανοτραφής ερευνητής και πανεπιστημιακός), μπορούσα να εκτιμήσω το φοβερό του έργο στον τομέα αυτό, ως ξεχωριστού ερευνητή, συγγραφέα αμέτρητων σημαντικών επιστημονικών εργασιών, αγαπητού δασκάλου, και αθλητινού, πάντα χαμογελαστού φίλου. Όσο πέραγε ο καιρός, έμαθα και τις άλλες του πλευρές, του καλού επαγγελματία, του αθλητή και αρωγού του αθλητισμού, και σίγουρα δεν πρόλαβα να γνωρίσω όλες.

Ασφαλώς η πιο σημαντική ενασχόλησή του ήταν αυτή με την οικογένειά του. Πάντα δίπλα στα τέσσερα παιδιά του και τη σύζυγό του, ο Μαθιός έβρισκε το χρόνο να τα καθοδηγεί και να τα υποστηρίζει στις αναζητήσεις τους, οι οποίες παραδείγματος χάριν όσον αφορά τα αθλήματα έχουν ήδη φτάσει στον πρωταθλητισμό. Είναι σίγουρο ότι τους έχει μεταδώσει πολλή, τα οποία θα τους καθοδηγούν για την υπόλοιπη ζωή τους.

Και στο ΣΕΣ ο Μαθιός έδωσε το δικό του πληθωρικό στίγμα. Έδινε πάντα χώρο στους άλλους, κατάφερνε να διατηρεί απόλυτες ισορροπίες, με μια μαεστρία που δείχνει άνθρωπο βαθιά ικανό, ασφαλή, ισορροπημένο. Πάντα εύστοχα, πάντα πρόσχαρα, πάντα αποτελεσματικά, είχε την απάντηση στο κάθε ερώτημα. Η εμπειρία του φαινόταν με τις άμεσες, εύστοχες τοποθετήσεις του σε όλα τα θέματα. Όταν η απάντηση αυτή στο email ή το μήνυμα έκανε πάνω από πέντε λεπτά να έρθει, η εξήγηση ήταν μόνο μία: ήταν σε αεροπλάνο χωρίς wi-fi.

Ποτέ δεν μπορούσα να καταλάβω πώς ο Μαθιός προλάβαινε όσα έκανε. Τώρα πια, μόνο μια εξήγηση μπορώ να δώσω: προσπαθούσε να χωρέσει τα επιτεύγματα μιας μεγάλης, ξεχωριστής ζωής, στα λίγα χρόνια που είχε στη διάθεσή του.

Κώστας Αντωνίου

Πρόεδρος ΣΕΣ

ΚΑΛΟ ΤΑΞΙΔΙ ΑΔΕΛΦΕ...

“Viva enim mortuorum in memoria vivorum est posita” (Κικέρων)

Είναι πάρα πολύ δύσκολο το να αποχαιρετάς ένα δικό σου άνθρωπο για πάντα. Γράφοντας όμως μερικά πράγματα για αυτόν ίσως και να απαλύνει τη θλίψη για το χαμό του. Ο Μαθιός υπήρξε για μένα κάτι παραπάνω από φίλος και μέντορας, ήταν οικογένειά μου. Πέρασαμε κοντά δεκαέξι χρόνια φιλίας και επιστημονικής – επαγγελματικής συνεργασίας, με τις καλές και τις κακές τους στιγμές, και μαζί ένα δύσκολο αλλά υπέροχο ταξίδι στο χώρο της επιστήμης, της έρευνας και του επαγγέλματος του συγκοινωνιολόγου. Από την πρώτη γνωριμία μας στα τέλη της δεκαετίας του 1990, όταν με έπειθε να πάω στο Purdue για μεταπτυχιακά, μέχρι εκείνο το μοιραίο πρωινό της 4ης Ιουνίου του 2014. Για τον Μαθιό, όπως τον έζησα σε αυτό το ταξίδι αποφάσισα να γράψω αυτό το κείμενο. Ως Επιστήμονα και ως Άνθρωπο... Εκείνος υπήρξε οδηγός και εγώ, όπως και άλλοι εκλεκτοί φίλοι και συνάδελφοι, συνοδοιπόροι.

Είχα την τύχη να πρωτογνωρίσω το Μαθιό, πριν ξεκινήσει την ακαδημαϊκή του πορεία στο ΕΜΠ. Μέχρι τότε είχε ολοκληρώσει τις προπτυχιακές, μεταπτυχιακές και διδακτορικές σπουδές του στις ΗΠΑ (BSCE και MSCE του πανεπιστημίου του Miami και Ph.D. του πανεπιστημίου Purdue), στο αντικείμενο του Πολιτικού Μηχανικού, ενώ είχε θητεύσει και ως επισκέπτης καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Purdue. Η ακαδημαϊκή πορεία του τα επόμενα χρόνια ως μέλος ΔΕΠ της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ ήταν πραγματικά αξιοθαύμαστη: τα επιτεύγματά του περιελάμβαναν πλούσιο ερευνητικό και συγγραφικό έργο, σημαντικά διεθνή βραβεία, εκπόνηση μεγάλου αριθμού ερευνητικών έργων, προσκεκλημένες ομιλίες και ανάληψη σημαντικών εκδοτικών θέσεων σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά. Η συγγραφή έξι διεθνών βιβλίων και η δημοσίευση 120 εργασιών σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά με άνω των 3000 ετεροαναφορών, σε διάστημα δε-

καπέντε ετών, είναι ενδεικτικά μεγέθη του έργου του. Ήταν πράγματι «ροκ σταρ» των ακαδημαϊκών συγκοινωνιολόγων. Η (ορθή) δε επιμονή του στην ανάγκη δημοσίευσης του επιστημονικού έργου, σε ένα πεδίο, όπως των συγκοινωνιολόγων, όπου εν γένει ο όγκος του δημοσιευόμενου έργου είναι σχετικά μικρός (σε σχέση πχ με τις θετικές επιστήμες), ήταν συστατικό της επιτυχίας του και ένα από τα πρώτα πράγματα που μου μετέδωσε - αργότερα εκτίμησα ιδιαίτερα αυτή τη συμβουλή.

Ο Μαθιός είχε αυτή τη σπάνια ικανότητα να αντιμετωπίζει και να επιλύει περίπλοκα επιστημονικά προβλήματα, προσεγγίζοντας και αναλύοντάς τα με ένα σαφή, λιτό, και εκλεπτυσμένο τρόπο, χωρίς όμως εκπτώσεις στην ποιότητα και στις διαδικασίες των μεθόδων που ακολουθούσε. Η αντιμετώπιση αυτή, απότοκο εν μέρει και της «αμερικάνικης» εκπαίδευσης που είχε λάβει, του επέτρεπε να επιλέγει, να συνδυάζει και να αξιοποιεί με επιτυχία, εξελιγμένα μαθηματικά και αναλυτικά εργαλεία, σε πληθώρα συγκοινωνιακών προβλημάτων για το σκοπό αυτό. Επιπλέον, είχε ιδιαίτερα ευρύ μεθοδολογικό και γνωσιακό πεδίο ενδιαφερόντων στο αντικείμενο του συγκοινωνιολόγου: μεταφορές, αστικές συγκοινωνίες, κυκλοφοριακή τεχνική, οδική ασφάλεια αλλά και στατιστική και επιχειρησιακή έρευνα ήταν επιστημονικά αντικείμενα και εργαλεία στα οποία είχε εντρυφήσει και ασχοληθεί με ιδιαίτερη επιτυχία, όπως άλλωστε μαρτυρά και το επιστημονικό του έργο. Φρόντιζε να παρακολουθεί συνεχώς τις επιστημονικές εξελίξεις στα παραπάνω πεδία και να γεννά συνεχώς νέες ιδέες. Πόσες και πόσες φορές μου είχε τηλεφωνήσει ή μου είχε στείλει e-mail τις πιο παράξενες ώρες για να κουβεντιάσουμε και να υλοποιήσουμε κάποια ιδέα του... λάτρευε πραγματικά αυτό που έκανε και το έκανε πάρα πολύ καλά.



Ως δάσκαλος ο Μαθιός ήταν πραγματικά χαρισματικός – η σαφήνεια, η μεταδοτικότητα, η ελκυστικότητα του λόγου και της παρουσίας του, η αμεσότητα και απλότητα με την οποία αντιμετώπιζε τους σπουδαστές, ήταν χαρακτηριστικά των διδασκικών ικανοτήτων του. Η πόρτα του γραφείου του ήταν πάντα ανοικτή για τον κάθε σπουδαστή, ήταν δε διατεθειμένος να ακούσει (και να επιλύσει εφόσον ήταν δυνατόν) το οποιοδήποτε (ακόμη και παράλογο) αίτημα ή απορία τους. Στις αρχές της συνεργασίας μας ομολογουμένως αυτό με ξένιζε – ήταν πολύ διαφορετικό από όσα είχα συνηθίσει στη διάρκεια των φοιτητικών μου χρόνων, στα πλαίσια της αυστηρής ιεραρχίας του ΕΜΠ. Στη συνέχεια όμως κατάλαβα ότι αυτό τον έκανε πραγματικά διαφορετικό, αγαπητό και σπουδαίο στα μάτια και στις ψυχές των ακαδημαϊκών του παιδιών – η ικανότητά του να προσεγγίζει τους σπουδαστές πέρα από την ακαδημαϊκή διάληξη.

Πέρα από τα παραπάνω, η στενή φιλική και επαγγελματική σχέση μας, μου έδωσε την ευκαιρία να γνωρίσω το Μαθιό «από την καλή και την ανάποδη». Μια φράση συνοψίζει όλα όσα θα ήθελα να πω: «θαυμάσιος άνθρωπος». Η «ανάποδη» πηлеυρά ήταν εξαιρετικά σπάνια – όπως άλλωστε έλεγε χαρακτηριστικά, στις μακροχρόνιες σχέσεις πάντα υπάρχουν «καυγαδάκια». Ο Μαθιός ήταν πάντα πρόθυμος να βοηθήσει τους γύρω του – ακόμη και κάποιους που ενδεχομένως δεν άξιζαν την υποστήριξή του. Ήταν συνεχώς δίπλα σε εμάς, τους δικούς του ανθρώπους και θα του είμαστε πάντα ευγνώμο-

νες για αυτό. Καμιά φορά του γκρίνιαζα ότι είναι περισσότερο ανεκτικός και χαλαρός από ό,τι έπρεπε με τους συνεργάτες του – ήξερα όμως ότι ήταν η φιλοσοφία του: η πειθαρχία και η αφοσίωση είναι περισσότερο θέμα αγωγής, πειθούς και εκτίμησης παρά επιβολής. Το χιούμορ, η ευχάριστη και αισιόδοξη αντιμετώπιση των πραγμάτων και η ευγένειά του ήταν μόνο μερικές πτυχές του χαρακτήρα του. Θα μπορούσα να διηγηθώ τόσα και τόσα ανθρώπινα πράγματα που περάσαμε με το Μαθιό: οι μεσημεριανές συζητήσεις στο γραφείο του για φαγητό, οι οποίες διαρκούσαν συνήθως μέχρι το απόγευμα (είμαι σίγουρος ότι αρκετοί συνάδελφοι θα αναρωτιόντουσαν για το πότε δουλεύουμε), τα συνεχή τηλέφωνα εν μέσω Κυριακών, διακοπών, και αργιών και η απειλή της Amy ότι θα με υιοθετήσουν ή ότι θα πρέπει να πάρω το Μαθιό φιλοξενούμενο στο σπίτι μου, τα ταξίδια στην Washington DC στα πλαίσια του TRB, οι διακοπές στην Πάρο και τόσα άλλα. Ήταν όλα ενδεικτικά του χαρακτήρα του: πρώτα φίλος και μετά όλα τα άλλα.

Μαθιέ, ήταν υπέροχο το ταξίδι των δεκαπέντε τελευταίων χρόνων. Θέλω να σε ευχαριστήσω από την καρδιά για αυτό, όπως και για τόσα άλλα. Δεν έχω συνειδητοποιήσει ακόμη ότι έφυγες – καμιά φορά πιάνω τον εαυτό μου να αναρωτιέται «Πώς κατάφερες ρε Μαθιέ και το έκανες αυτό (να φύγεις έτσι γρήγορα);». Βιάστηκες πολύ αδελφέ... όλα έγιναν τόσο γρήγορα: έζησες, διέπρεψες και αποχώρησες. Το κενό που άφησες δυσαναπλήρωτο: χάσαμε εμείς, έχασε το ΕΜΠ, έχασε η χώρα. Ελπίζω να μας αγναντεύεις από εκεί πάνω με εκείνο το χαμόγελο του πρωταθλητή που τόσο σε χαρακτήριζε. Εμείς, τα πνευματικά σου παιδιά σε ευχαριστούμε και θα κάνουμε τα αδύνατα δυνατά ώστε να συνεχίσουμε το έργο σου. Κάπου, κάπως, κάποτε θα ξαναβρεθούμε...

Κωνσταντίνος Κερατσόγλου



ΜΑΤΘΑΙΟΣ ΚΑΡΛΑΥΤΗΣ (1969 - 2014)

**Ο Ματθαίος Καρλαŷτης, ο οποίος απεβίωσε
στις 4 Ιουνίου του 2014, σε ηλικία 45 ετών, υπήρξε σημαντικός ακαδημαϊκός,
δημιουργός, δάσκαλος μα πάνω από όλα εξαιρετικός άνθρωπος,
σύζυγος και πατέρας 4 παιδιών.**

Γεννημένος το 1969 στην Αθήνα, ολοκλήρωσε τις προπτυχιακές και μεταπτυχιακές σπουδές του στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου του Μιαμί (1989-1994) και μεταπήδησε το 1994 στο Πανεπιστήμιο του Purdue όπου αναγορεύτηκε Διδάκτωρ στο αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού το 1996. Το 2000 εξελέγη μέλος ΔΕΠ (Λέκτορας) της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών και ανήλθε στη βαθμίδα του Αναπληρωτή Καθηγητή το 2010.

Κατά τη διάρκεια της ακαδημαϊκής του καριέρας, ο Μαθιός διακρίθηκε για τη συνεισφορά του στον τομέα των μεταφορών και της συγκοινωνιακής υποδομής, αλλά και στον τομέα της στατιστικής και επιχειρησιακής έρευνας. Το ακαδημαϊκό του έργο περιελάμβανε τη συνδιδασκαλία επτά μαθημάτων (σε μεταπτυχιακό και προπτυχιακό επίπεδο) και τη συγγραφή έξι διδακτικών βιβλίων. Παράλληλα, είχε επιβλέψει δύο μεταδιδακτορικές έρευνες, τέσσερις διδακτορικές διατριβές και πενήντα διπλωματικές εργασίες. Είχε επίσης δημοσιεύσει 120 εργασίες σε επιστημονικά περιοδικά, 14 κεφάλαια σε βιβλία, και πλήθος εργασιών σε πρακτικά συνεδρίων. Σε αυτές γίνονται περισσότερες από 1100 ετεροαναφορές στο Scopus και περισσότερες από 3300 αναφορές στο Google Scholar. Είχε επίσης συμμετάσχει ενεργά

σε μεγάλο αριθμό διεθνών και εθνικών ερευνητικών έργων στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής.

Πέραν της εξέχουσας ακαδημαϊκής του καριέρας, ο Ματθαίος Καρλαŷτης διετέλεσε σύμβουλος σε διάφορους οργανισμούς και ιδρύματα (CERN, OECD, Ίδρυμα Ωνάση), πρόεδρος (2012-2014) και αντιπρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (2010-2012), αντιπρόεδρος και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και μέλος στα διοικητικά συμβούλια μη κερδοσκοπικών ιδρυμάτων.

Διατέλεσε επίσης Editor-in-Chief του περιοδικού Transportation Research Part C, European Editor του περιοδικού Journal of Transportation Engineering της ASCE, Associate Editor του περιοδικού Journal of Infrastructure Systems, επίσης της ASCE και μέλος εκδοτικών συμβουλίων δέκα ακόμη διεθνών επιστημονικών περιοδικών.

Η απώλειά του αφήνει ένα δυσαναπλήρωτο κενό στο ΕΜΠ, στους συνεργάτες και φίλους του, αλλά προπαντός στην οικογένειά του.



ΝΕΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ¹

Ιάσων Αγγελόπουλος*

Εισαγωγή στη Νέα Τιμολογιακή Πολιτική

Από 1η Σεπτεμβρίου 2014, η τιμολογιακή πολιτική των Συγκοινωνιών Αθηνών αλλάζει, με βασικό πυλώνα των μεταβολών τη νέα μηνιαία κάρτα απεριορίστων διαδρομών για όλα τα μέσα στα 30 € και 15 € για τους δικαιούχους μειωμένου κομίστρου. Ο βασικός λόγος πίσω από τη μείωση αυτή βρίσκεται στην αλλαγή φιλοσοφίας των συγκοινωνιών της Αθήνας, την ενοποίηση των δικτύων των μέσων και την αξιοποίησή τους από τους επιβάτες, με ένα εισιτήριο.

Ήδη ολοκληρώνεται η πρώτη φάση του ανασχεδιασμού των λεωφορειακών γραμμών, η οποία θα αξιοποιηθεί από τη νέα τιμολογιακή πολιτική με παροχή βελτιωμένων χρονοαποστάσεων και πιο αξιόπιστων υπηρεσιών, που θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του συνολικού χρόνου διαδρομής για τους επιβάτες.

Αναλυτικότερα, η νέα τιμολογιακή πολιτική των Συγκοινωνιών Αθηνών περιλαμβάνει την υλοποίηση των εξής μέτρων:

- Μείωση του ενιαίου εισιτηρίου για όλα τα μέσα από 1,40/0,70 € σε 1,20/0,60 €
- Κατάργηση του εισιτηρίου μιας επιβίβασης σε λεωφορεία –

τρόλλεϋ και τραμ 1,20/0,60 €

- Μείωση του χρόνου ισχύος του νέου ενιαίου εισιτηρίου 1,20/0,60 € από 90 σε 70 λεπτά και κατάργηση της δεύτερης επικύρωσης
- Μείωση της μηνιαίας κάρτας απεριορίστων διαδρομών για όλα τα μέσα από 45/23 € σε 30/15 €
- Κατάργηση της κάρτας απεριορίστων διαδρομών για λεωφορεία – τρόλλεϋ – τραμ των 20/10 €
- Αντικατάσταση του εβδομαδιαίου εισιτηρίου 14 € με εισιτήριο πενήνθμερης διάρκειας 10€
- Αντίστοιχες μειώσεις στις ετήσιες κάρτες, πλέον στα 320/160 €, χωρίς να συνυπολογίζονται εταιρικές εκπτώσεις
- Εισαγωγή 6-μηνων και 3-μηνων καρτών απεριορίστων διαδρομών 165/83 € και 85/43 €
- Εισαγωγή ετησίων, 6-μηνων και 3-μηνων καρτών απεριορίστων διαδρομών και αεροδρομίου αξίας 700/350 €, 385/193 € και 200/100 €

Σύμφωνα με στοιχεία των Συγκοινωνιών Αθηνών για το 2013, οι ανωτέρω αλλαγές αναμένεται να επηρεάσουν θετικά το ~77% των επιβιβάσεων, όπως φαίνεται από το Σχήμα 1 κατωτέρω:

¹ Ο ΟΑΣΑ και οι εταιρίες του Ομίλου ΟΑΣΑ Ο.ΣΥ και ΣΤΑ.ΣΥ από 1η Σεπτεμβρίου και σταδιακά εντός του επόμενου έτους θα αποκτήσουν ενιαίο όνομα και εικόνα προς τον επιβάτη – πελάτη, χωρίς να υπάρξει αλλαγή στη διάρθρωση και δομή του Ομίλου.



Σχήμα 1: Κατανομή Επιβιβάσεων ανά Τύπο Κομίστρου 2013

Επιμέρους στόχοι των Συγκοινωνιών Αθηνών από την υλοποίηση της νέας τιμολογιακής πολιτικής περιλαμβάνουν:

- Την ενθάρρυνση των μετεπιβιβάσεων και εν γένει προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων, με αποτέλεσμα τη βελτίωση των επιπέδων εξυπηρέτησης και του βαθμού αξιοποίησης των πόρων.
- Την εξάλειψη περιορισμών στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό για την αναγκαιότητα ύπαρξης ακτινικών λεωφορειακών γραμμών έως το κέντρο της Αθήνας.
- Την τόνωση του ποσοστού χρήσης καρτών απεριόριστων διαδρομών, με αποτέλεσμα τη βελτίωση των χρηματορρών του Ομίλου.
- Τη δημιουργία νέων προϊόντων που θα προσελκύσουν εταιρικούς πελάτες (3-μηνες και 6-μηνες κάρτες).
- Τη βελτίωση της αξιοποίησης του δικτύου Μετρό, με ταυτόχρονη ελάφρυνση του λεωφορειακού δικτύου.
- Τη μείωση των κινήτρων για εισιτηριοδιαφυγή και παράνομη μεταβίβαση εισιτηρίων.
- Την αύξηση της κοινωνικής συναίνεσης για ενίσχυση του ελεγχόμενου κομίστρου και την εισαγωγή νέων μέτρων, όπως τουρνικέ εισόδου σε λεωφορεία και τρόλλεϋ.

Η τιμολογιακή πολιτική που ίσχυε έως σήμερα παρουσίαζε σημαντικές προκλήσεις, ειδικά εν μέσω οικονομικής κρίσης:

- Οι τιμές, όπως είχαν διαμορφωθεί το 2011 μετά από διαδοχικές αυξήσεις (συνολικά 40%) ήταν υπερβολικά υψηλές για τους επιβάτες. Το αποτέλεσμα ήταν ότι σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση, σημαντική μερίδα επιβατών έπαιρνε το ρίσκο της επιβίβασης χωρίς εισιτήριο. Σχετική μελέτη των Συγκοινωνιών Αθηνών για το 2012 εκτίμησε την εισιτηριοδιαφυγή σε άνω του 30% των εσόδων του Οργανισμού. Επιπρόσθετα, για τον Όμιλο, οι αυξήσεις αυτές δεν επέφεραν θετικό οικονομικό αποτέλεσμα.
- Η τιμολογιακή πολιτική έθετε περιορισμούς στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό: Η ύπαρξη φθηνότερου εισιτηρίου απλής διαδρομής 1,20/0,60 € δημιουργούσε τεχνητή ζήτηση για διασύνδεση περιοχών απ' ευθείας με το κέντρο της Αθήνας, πολλές φορές δε σχεδόν παράλληλα με το δίκτυο του Μετρό. Το τελικό αποτέλεσμα ήταν να υπάρχει μια μερίδα επιβατών εξ' ανάγκης ή «εγκλωβισμένοι» στο λεωφορειακό δίκτυο ενώ ταυτόχρονα εντεινόταν πολυάριθμα αιτήματα Δήμων για διασύνδεσή τους με το κέντρο της Αθήνας ή άλλους υπερτοπι-

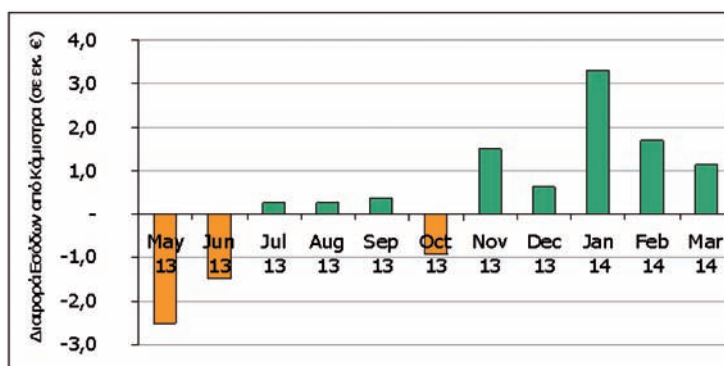
κούς πόλους έλξης, οι οποίοι ήδη εξυπηρετούνταν από το Μετρό.

- Υπήρχαν σημαντικά κενά στα διαθέσιμα προϊόντα κομίστρου. Δεν υπήρχε προϊόν απεριόριστων διαδρομών μεγαλύτερο του ενός μήνα και μικρότερο του έτους, προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση:

- Από επιβάτες που δεν θέλουν να δεσμευθούν για διάστημα έτους, αλλά θέλουν και να αποφύγουν την αναμονή για έκδοση κάρτας κάθε μήνα.
- Από εταιρίες, οι οποίες επιθυμούν να προσφέρουν στους εργαζόμενούς τους μια χρήσιμη παροχή.
- Από εργαζόμενους σε εποχιακή βάση.

Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την από τα μέσα του 2013 σταδιακή αύξηση της επιβατικής κίνησης, τη σημαντική επέκταση του δικτύου Μετρό, την αύξηση των δρομολογίων του Προαστιακού και την έλλειψη σε ανθρώπινους πόρους (οι τελευταίες προσλήψεις οδηγών πραγματοποιήθηκαν το 2007), καθιστούσαν τη συνολική θεώρηση συγκοινωνιακού σχεδιασμού και τιμολογιακής πολιτικής επιτακτική.

Η αύξηση αυτή της επιβατικής κίνησης είχε και σημαντικό θετικό αντίκτυπο στα έσοδα του Ομίλου, όπως φαίνεται και στο Σχήμα 2 που ακολουθεί:



Σχήμα 2: Διαφορά εσόδων από κόμιστρα σε σχέση με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους

Συνολικά, το πρώτο 6-μηνο του 2014, η αύξηση των εσόδων ξεπέρασε τα 11 εκ. € σε σχέση με το 2013. Τα πρόσθετα αυτά έσοδα, σε συνδυασμό με τον τότε σε εξέλιξη ανασχεδιασμό του δικτύου αποτέλεσαν τις εγγυήσεις για την υλοποίηση των μεταβολών αυτών στην τιμολογιακή πολιτική.

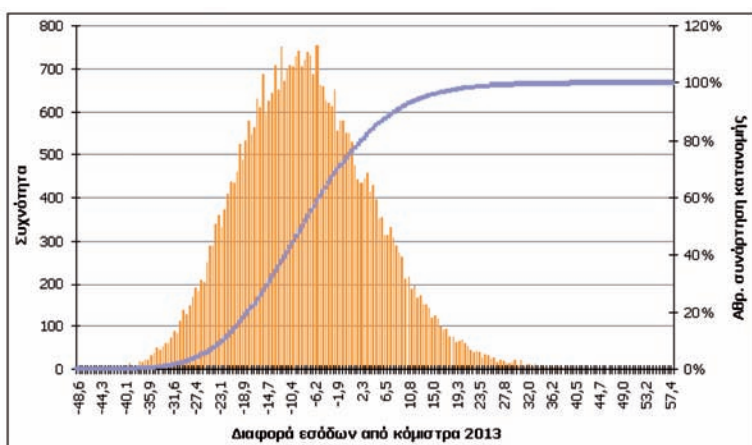
Μεθοδολογία Ανασχεδιασμού Τιμολογιακής Πολιτικής και Αποτελέσματα

Η εκτίμηση των επιπτώσεων από την αλλαγή στην τιμολογιακή πολιτική πραγματοποιήθηκε με μια σειρά βημάτων:

1. Με βάση τις διαθέσιμες αναλυτικές μετρήσεις τύπου κομίστρου του 2008 και κινητικότητας (αριθμός επιβιβάσεων ανά τύπο κομίστρου), σχηματίστηκε το προφίλ της επιβατικής κίνησης, για όλους τους τύπους κομίστρου.
2. Με βάση τις πωλήσεις του 2013, καθώς και τις εκτιμήσεις εισιτηριοδιαφυγής/παράνομης μεταβίβασης εισιτηρίων, βάσει πρόσφατης μελέτης του ΟΑΣΑ, καθώς και εκτιμήσεις κινητι-

κότητας για το 2013, σχηματοποιήθηκε το προφίλ της επιβατικής κίνησης ανά τύπο κομίστρου του 2013.

3. Πραγματοποιήθηκε βαθμονόμηση του μοντέλου, έτσι ώστε από την επιβατική κίνηση των ετών 2008 και 2013 να προκύπτουν τα έσοδα των αντίστοιχων ετών με συνεπή τρόπο.
4. Πραγματοποιήθηκαν εκτιμήσεις ελαστικότητας ζήτησης ανά τύπο κομίστρου με βάση τις μεταβολές της τιμολογιακής πολιτικής από το 2008 και μετά.
5. Σχηματοποιήθηκε σενάριο με τις βασικές μεταβολές της προτεινόμενης νέας τιμολογιακής πολιτικής και υπολογίσθηκαν τα έσοδα βάσει των ελαστικοτήτων, καθώς και των μετακινήσεων μεταξύ των υφιστάμενων και νέων τύπων κομίστρου, καθώς και η διαφορά τους σε σχέση με το σενάριο βάσης του 2013.
6. Πραγματοποιήθηκαν δοκιμές 40.000 δυναμικών σεναρίων (μεθοδολογία Monte Carlo) με τυχαίες τιμές παραμέτρων προκαθορισμένου εύρους. Η προσομοίωση αυτή παρουσιάζεται στο Σχήμα 3 κατωτέρω:



Σχήμα 3: Προσομοίωση Αποτελεσμάτων Εφαρμογής Νέας Τιμολογιακής Πολιτικής

Οι δοκιμές αυτές έδειξαν ότι το αποτέλεσμα στα έσοδα από την υλοποίηση της νέας τιμολογιακής πολιτικής σε ετήσια βάση θα ήταν -9,2 εκ. €, με 25% πιθανότητα το τελικό αποτέλεσμα να είναι και ευνοϊκότερο από αυτή την εκτίμηση, εντός των αποδεκτών ορίων απωλειών για την υλοποίηση ενός τόσο σημαντικού μέτρου προς όφελος του επιβατικού κοινού. Όπως προαναφέρθηκε, οι απώλειες αυτές σε ετήσια βάση ήδη υπερκαλύπτονται από την υφιστάμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης και των εσόδων.

Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί ότι με τη νέα τιμολογιακή επιτυχάνονται και δυο μη ποσοτικοποιήσιμοι στόχοι:

- Η κοινωνικά δίκαιη κατανομή στους χρήστες του δικτύου τις ωφέλειες από τη μέχρι σήμερα ανάκαμψη της επιβατικής κίνησης.
- Η μείωση του οικονομικού άγχους από τα Υπουργεία που χρηματοδοτούν μειωμένα ή δωρεάν κομίστρα σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες και άλλους δικαιούχους.

Πέραν της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων στα έσοδα του Οργανισμού, πραγματοποιήθηκε και αποτίμηση με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια η οποία έδειξε ότι με την υλοποίηση της νέας

τιμολογιακής πολιτικής σε ετήσια βάση προκύπτουν τα ακόλουθα οφέλη:

- ~1,6 εκ. € οφέλη από τον χρόνο ταξιδιού.
- ~2,3 εκ. € περιβαλλοντικά οφέλη από μικρότερη χρήση Ι.Χ.
- Μικρότερο κόστος διαχείρισης εισιτηρίων/καρτών για ΟΑΣΑ/ΕΠΣΕ.
- Βελτίωση του κλίματος και της εικόνας των Αστικών Συγκοινωνιών.

3. Πρόσθετες Δράσεις

Η αλλαγή τιμολογιακής πολιτικής από μόνη της δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι επιβάτες, ειδικά του λεωφορειακού δικτύου, όσον αφορά τη δυνατότητα αγοράς εισιτηρίων. Αυτή τη στιγμή, εισιτήρια διατίθενται μόνον από 1.000 – 1.200 σημεία πώλησης – κυρίως περίπτερα και καταστήματα ψιλικών - σε όλη την Αθήνα. Παρόλο που το έργο του Ηλεκτρονικού Εισιτηρίου έχει ήδη προσωρινό ανάδοχο, η υλοποίησή του θα διαρκέσει περίπου δύο έτη. Το διάστημα αυτό έρχονται να καλύψουν δύο σημαντικές δράσεις για την αύξηση των σημείων, αλλά και των καναλιών πώλησης προϊόντων κομίστρου:

• **Θερμικό Εισιτήριο:** Η εισαγωγή εισιτηρίου e-voucher, εισιτηρίου αστικών συγκοινωνιών θερμικής εκτύπωσης, που θα διατίθεται από 5.000 σημεία πώλησης: Το εισιτήριο αυτό θα τυπώνεται από τα ίδια μηχανήματα που τυπώνεται ο χρόνος ανανέωσης κινητής τηλεφωνίας. Θα θεωρείται επικυρωμένο από την έκδοσή του και θα χρησιμοποιείται άμεσα. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι τα σημεία πώλησης δεν θα έχουν την υποχρέωση προκαταβολής για την αγορά των εισιτηρίων, γεγονός που διασφαλίζει τη άμεση επέκταση του δικτύου πωλήσεων ακόμα και στα πιο απομακρυσμένα σημεία του δικτύου.

• **Mobile Ticketing:** Οι Συγκοινωνίες Αθηνών μετά την υλοποίηση του θερμικού εισιτηρίου θα προχωρήσουν στην παροχή της δυνατότητας αγοράς, χρήσης και επικύρωσης προϊόντων κομίστρου μέσω έξυπνων φορητών συσκευών (smartphones).

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι ήδη έχει ξεκινήσει η υλοποίηση έργου για την τοποθέτηση εξοπλισμού σε όλους τους σταθμούς του Μετρό για τη **δυνατότητα αγοράς προϊόντων κομίστρου (εισιτήρια και κάρτες) με χρήση πιστωτικών/χρεωστικών καρτών**. Το μέτρο αυτό έρχεται να εξυπηρετήσει μια μερίδα επιβατών που δεν επιθυμεί να χρησιμοποιεί μετρητά, καθώς επίσης και τους επισκέπτες της πόλης από το εξωτερικό.

Οι ανωτέρω δράσεις, σε συνδυασμό με την υλοποίηση της νέας τιμολογιακής πολιτικής, και τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, αναμένεται να δώσουν μια μακροπρόθεσμη προοπτική στην ανάπτυξη των συγκοινωνιών της Αθήνας προς όφελος του επιβάτη, αλλά και της βέλτιστης διαχείρισης των υφιστάμενων πόρων.

***Ιάσων Αγγελόπουλος**
Οικονομολόγος Μεταφορών
Συγκοινωνίες Αθηνών



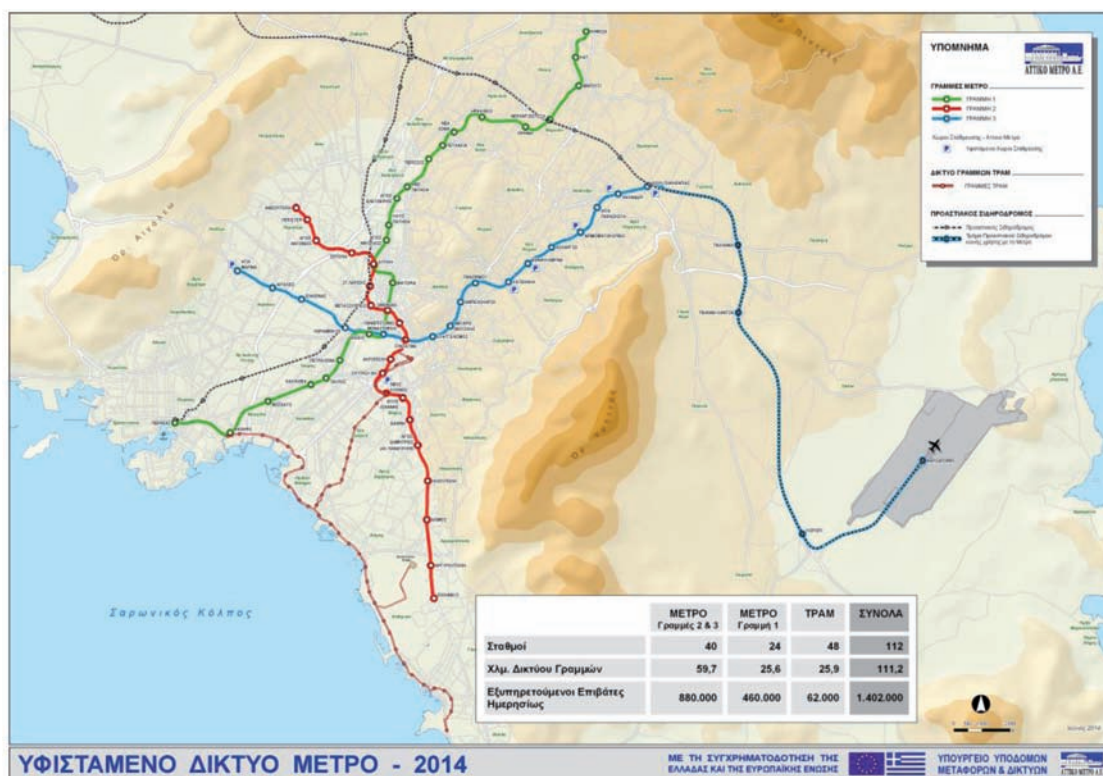
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2024 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Άννα Αναστασάκη*

Για τις μετακινήσεις των κατοίκων της Πρωτεύουσας, ο ρόλος του Δικτύου Μετρό είναι πλέον κυρίαρχος και καθοριστικός. Το Μετρό, με τρεις γραμμές συνολικού μήκους 85 χλμ, και 65 σταθμούς, εκ των οποίων οι 14 βρίσκονται στο κέντρο της Αθήνας (εντός ή πλησίον του Δακτυλίου), αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του Συστήματος Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς της Αθήνας.

Μέχρι τις αρχές του έτους 2000, λειτουργούσε μόνο η Γραμμή 1 (ΗΣΑΠ) του Μετρό, μήκους 26 χλμ περίπου, με 24 σταθμούς και ημερήσια επιβατική κίνηση τυπικής καθημερινής περίπου 330.000 επιβάτες (100 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως). Κατά τις 2 προηγούμενες δεκαετίες, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ (ΑΜ) κατασκεύασε 2 νέες γραμμές Μετρό, τις Γραμμές 2 και 3 με 40 νέους σταθμούς, εκ των οποίων οι 3 σταθμοί εξα-

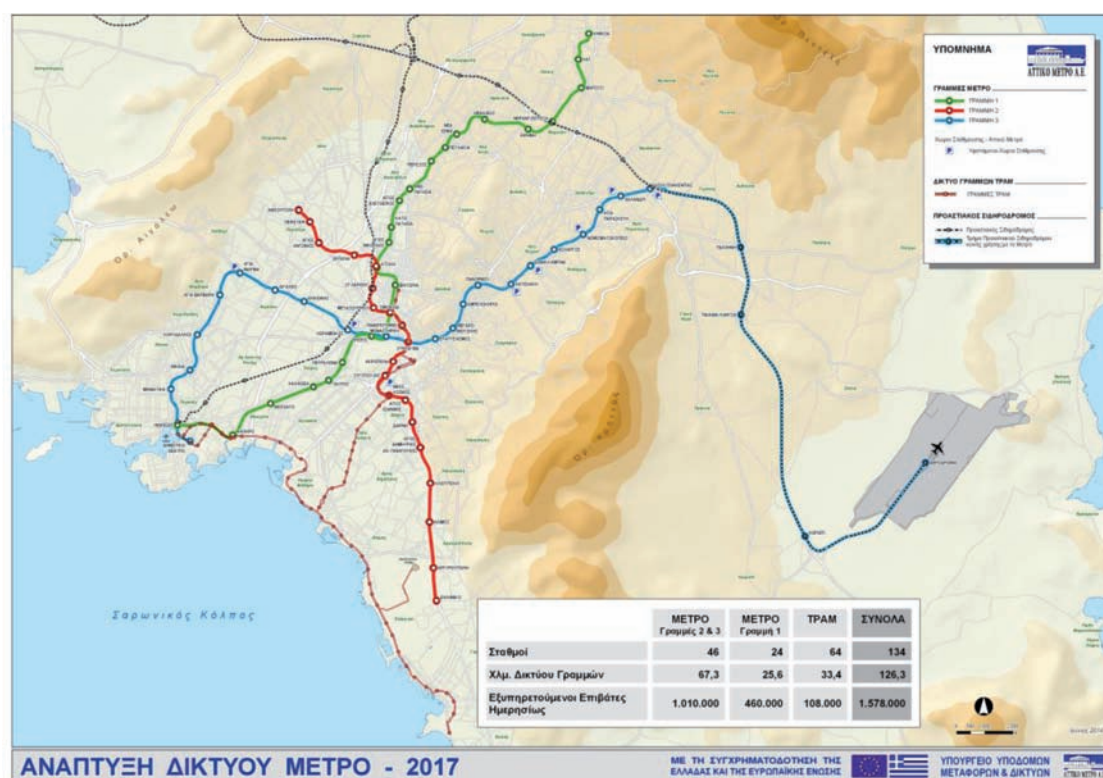
σφαλίζουν τη μετεπιβίβαση με τη Γραμμή 1 και ακόμα 1 σταθμός (διπλός) τη μετεπιβίβαση μεταξύ των Γραμμών 2 και 3. Έτσι, σήμερα η ημερήσια επιβατική κίνηση για τις Γραμμές 2 και 3 ανέρχεται σε περίπου 880.000 επιβάτες ενώ για το σύνολο του Δικτύου Μετρό υπερβαίνει τους 1,3 εκατομμύρια επιβάτες (βλ. Σχέδιο 1: Υφιστάμενο Δίκτυο Μετρό – 2014).



Σχέδιο 1

Στο πλαίσιο των επεκτάσεων των Γραμμών Μετρό, η ΑΜ κατασκευάζει την επέκταση της Γραμμής 3 προς Πειραιά, με 6 νέους σταθμούς, συνδέοντας έτσι την περιοχή του Χαϊδαρίου και τα δυτικά προάστια (Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλό, Νίκαια) με το κέντρο του Πειραιά (σταθμός "Δημοτικό Θέατρο"), και εξασφαλίζοντας, με το νέο σταθμό δίπλα στον υφιστάμενο σταθμό του Πειραιά, τη μετεπιβίβαση στη Γραμμή 1. Με τη λειτουργία της επέκτασης

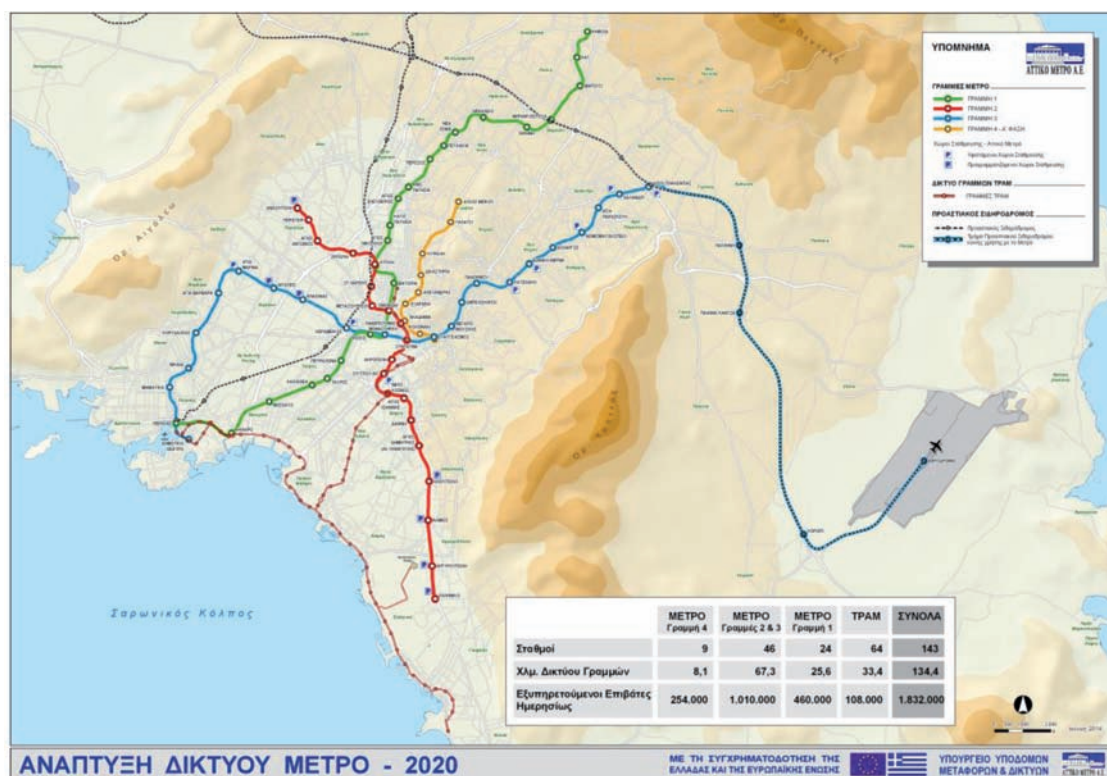
προς Πειραιά, οι Γραμμές 2 και 3 του Μετρό θα διαθέτουν πλέον 46 σταθμούς ενώ η ημερήσια επιβατική κίνηση εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο επιβάτες, το δε συνολικό ποσό που θα έχει επενδυθεί για τα έργα των Γραμμών 2 και 3 θα ανέρχεται σε 5,3 δις €. Η ολοκλήρωση των έργων και η έναρξη λειτουργίας της επέκτασης προς Πειραιά προβλέπεται για το έτος 2017 (βλ. Σχέδιο 2: Ανάπτυξη Δικτύου Μετρό – 2017).



Σχέδιο 2

Πέραν όμως των υπό κατασκευή έργων, η ΑΜ μελετά και προγραμματίζει την υλοποίηση μιας 4ης νέας Γραμμής Μετρό στην Αθήνα, της οποίας ο ρόλος θα είναι καταλυτικός για τα δεδομένα μετακινήσεων του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Το έργο αυτό στην πλήρη ανάπτυξή του (συμπεριλαμβανομένου του κλάδου προς Βύρωνα) θα έχει μήκος 33 χλμ με 29 νέους σταθμούς και θα εξυπηρετεί ημερησίως περίπου 530.000 επιβάτες. Το πρώτο τμήμα της Γραμμής 4, Άλσος Βεΐκου-Ευαγγελισμός, μήκους 6.5 χλμ (χωρίς τους επίσταθμους), με 9 σταθμούς και

προϋπολογισμό περίπου 1 δις €, είναι ώριμο μελετητικά και έχει ήδη συμπεριληφθεί για χρηματοδότηση ύψους 450 εκατ. € από το επόμενο ΕΣΠΑ 2014-2020, ενώ η ΑΜ εξετάζει και τις δυνατότητες διασφάλισης και ιδιωτικής χρηματοδότησης, στο πλαίσιο μιας διαδικασίας τύπου ΣΔΙΤ με Σύμβαση Παραχώρησης. Η ημερήσια επιβατική κίνηση για το Τμήμα Α της Γραμμής 4 εκτιμάται σε 254.000 επιβάτες (βλ. Σχέδιο 3: Ανάπτυξη Δικτύου Μετρό – 2020).



Σχέδιο 3

Πέραν των ανωτέρω, η ΑΜ πρόκειται σύντομα να υλοποιήσει το Έργο της Ανάπτυξης της Οδού Πανεπιστημίου και Επέκτασης του Τραμ από το Σύνταγμα μέχρι την Πλατεία Αιγύπτου.

Προ τριετίας περίπου, η ΑΜ κλήθηκε από την Πολιτεία, λόγω της τεχνογνωσίας που διαθέτει στη διαχείριση και υλοποίηση σύνθετων έργων, να αναλάβει τον συντονισμό, προγραμματισμό και την ευθύνη σχεδιασμού και υλοποίησης του Έργου αυτού ως Project Manager. Εξάλλου, η ΑΜ με σχετικά πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις έχει αναλάβει την αρμοδιότητα υλοποίησης όχι μόνο των έργων Τραμ, αλλά και έργων αναπλάσεων, πεζοδρομήσεων και συναφών ρυθμίσεων στην ευρύτερη περιοχή των έργων της.

Το Έργο της Ανάπτυξης της Οδού Πανεπιστημίου περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις από την περιοχή του Συντάγματος μέχρι και την Ομόνοια, με ανάπτυξη πλατειών, πεζοδρομήσεις (Πανεπιστημίου και ορισμένων κάθετων οδών μεταξύ Σταδίου και Ακαδημίας), καθώς και σημαντικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην ευρύτερη περιοχή της οδού Πανεπιστημίου και της

οδού Πατισίων μέχρι και την πλατεία Αιγύπτου. Τόσο οι παρεμβάσεις – αναπλάσεις του αστικού χώρου, όσο και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις προβλέπεται ότι θα αλληλάρουν σε σημαντικό βαθμό τα σημερινά δεδομένα και τις συνθήκες μετακίνησης των κατοίκων στην ευρύτερη περιοχή εντός του Δακτυλίου της Αθήνας και για το λόγο αυτό απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή και μέριμνα κατά το στάδιο προετοιμασίας – δημοπράτησης – υλοποίησης του έργου, ώστε το έργο να επιτύχει τους στόχους σχεδιασμού του και παράλληλα να περιορισθούν τυχόν αρνητικές συνέπειες κατά την κατασκευή και λειτουργία του στην ευαίσθητη αυτή περιοχή του κέντρου της Αθήνας.

Παράλληλα, στο υπόψη Έργο περιλαμβάνεται η επέκταση της Γραμμής Τραμ από την Πλατεία Συντάγματος μέχρι την Πλατεία Αιγύπτου, μέσω των οδών Πανεπιστημίου και Πατισίων. Να σημειωθεί ότι στο έργο αυτό προβλέπεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα να εφαρμοσθεί η τεχνολογία οχημάτων Τραμ με δυνατότητα ρευματοδότησης από εξελιγμένους συσσωρευτές-υπερπυκνωτές, προκειμένου στο μεγαλύτερο τμήμα του έργου να μην υπάρχει η κλασσική εναέρια ρευματοδότηση που συ-

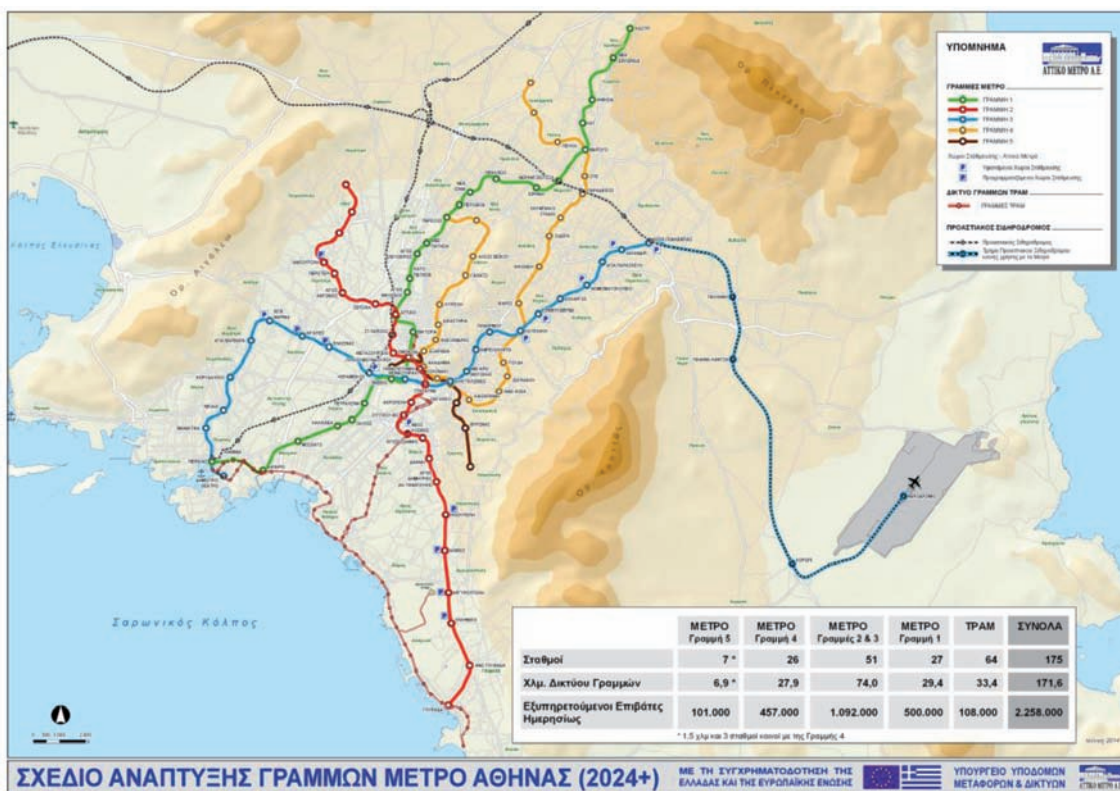
ναντάται στα οχήματα Τραμ.

Το Έργο βρίσκεται στη φάση οριστικοποίησης των Τευχών Δημοπράτησης, του Προϋπολογισμού και του Αναλυτικού Χρονοδιαγράμματος, ενώ γίνονται και οι απαραίτητες ενέργειες για την ένταξη για χρηματοδότηση του Έργου, ώστε η ΑΜ να είναι σε θέση αμέσως μετά (αρχές φθινοπώρου) να δημοπρατήσει το Έργο.

Το Έργο της Ανάπτυξης της Πανεπιστημίου και της Επέκτασης του Τραμ μαζί με την υπό κατασκευή Επέκταση του Τραμ στον Πειραιά (ΣΕΦ-Ακτή Ποσειδώνος) αποτελούν μέρος του Σχεδιασμού για το Έτος 2017 (βλ. Σχέδιο 2), με το Δίκτυο Τραμ να

έχει πλέον 64 στάσεις και εκτιμώμενη ημερήσια επιβατική κίνηση 108.000 επιβάτες.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης των Γραμμών Μετρό της Αθήνας, με ορίζοντα υλοποίησης των έργων μετά το 2024, παρουσιάζεται στο Σχέδιο 4: Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό Αθήνας (2024+). Σε αυτό περιλαμβάνεται η Γραμμή 4 του Μετρό στο σύνολό της, ενώ ο κλάδος προς Βύρωνα εμφανίζεται ως τμήμα μιας νέας Γραμμής 5, με 7 σταθμούς, εκ των οποίων οι τρεις πρώτοι εξυπηρετούν τις περιοχές Ηλιούπολης, Βύρωνα και Παγκρατίου, οι τρεις επόμενοι είναι κοινοί με τη Γραμμή 4 και ο τελευταίος προβλέπεται επί της Πλατείας Κουμουνδούρου. Ο σχεδιασμός της Γραμμής 5 είναι ακόμη σε πολύ πρώιμο στάδιο.



Σχέδιο 4

Στο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό του Δικτύου Μετρό περιλαμβάνονται επίσης:

- (1) 2 επεκτάσεις της Γραμμής 2, προς Ίλιον με τρεις επιπλέον σταθμούς και προς Γλυφάδα με δύο επιπλέον σταθμούς, και
- (2) 2 επεκτάσεις της Γραμμής 1, βόρεια προς Ν. Ερυθραία και Καστρί, με δύο επιπλέον σταθμούς, και προς Καμίνια, με υπογειοποίηση της γραμμής και έναν επιπλέον σταθμό μεταξύ των σταθμών Ν. Φαλήρου και Πειραιά.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης των Γραμμών Τραμ της Αθήνας, με ορίζοντα υλοποίησης των έργων του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού μετά το 2020, περιλαμβάνει (βλ. Σχέδιο 5):

- (1) Την Β' Φάση της Επέκτασης Τραμ Πειραιά, προς Χατζηκυριάκειο και Φρεαττύδα.
- (2) Την Επέκταση του Τραμ Πατνίων από Πλατεία Αιγύπτου έως Άνω Πατήσια.
- (3) Την Επέκταση του Τραμ Πειραιά προς Κερατσίνι.
- (4) Την Επέκταση του Τραμ μέχρι το σταθμό Μετρό «Αργυρούπολη».



Σχέδιο 5

Συμπερασματικά, η ΑΜ, ως φορέας υλοποίησης των έργων Μετρό και Τραμ στην Αθήνα, με την τεχνογνωσία που διαθέτει, έχει έναν ιδιαίτερα σημαντικό και καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των Μέσων Σταθερής Τροχιάς και κατ' επέκταση στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου Συστήματος Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς στην Αθήνα.

Η συνεχής επέκταση του Δικτύου των Γραμμών Μετρό (νέες γραμμές, π.χ. Γραμμή 4, ή επεκτάσεις υφισταμένων γραμμών), ως ραχοκοκαλιά του Συστήματος Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς της Αθήνας, αυξάνει την προσελασιμότητα όλο και περισσότερων περιοχών του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, εξασφαλίζοντας την γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων της Πρω-

τεύουσας, ενώ ταυτόχρονα περιορίζει τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου.

Το Δίκτυο Μετρό συμπληρώνεται από το Δίκτυο των Γραμμών Τραμ, ενώ παράλληλα η λειτουργία ενός Δικτύου Λεωφορικών Γραμμών και Γραμμών Τρόλλεϊ αναδιαρθρωμένου κατάλληλα ώστε να λειτουργεί συντονισμένα και τροφοδοτικά και όχι ανταγωνιστικά προς το Μετρό και το Τραμ θα βελτιώσει ουσιαστικά το Σύστημα Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς στην Αθήνα.

***Άννα Αναστασάκη**

Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών της Διεύθυνσης Μελετών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.





ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

(ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ-ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ)

Στέλιος Ευσταθιάδης*

Διαπιστώσεις υφιστάμενης κατάστασης

Οι πόλεις της Ελλάδας σχεδιάστηκαν πριν από την καθιέρωση της εκτεταμένης χρήσης του οχήματος ΙΧ και δεν κατέστη δυνατή η προσαρμογή τους σε αυτό. Επιπροσθέτως, σήμερα δεν παρατηρούνται συντονισμένες προσπάθειες για τον περιορισμό και τον έλεγχο της χρήσης του ΙΧ οχήματος. Τέλος, δεν υλοποιείται η κατάλληλη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης για την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών.

Η στάθμευση αποτελεί σημαντική κυκλοφοριακή παράμετρο, καθώς είναι καθοριστική στην επιλογή του μέσου μεταφοράς και συμβάλλει στις κυκλοφοριακές παραμέτρους (χρόνος μετακίνησης, κυκλοφοριακή ικανότητα οδού, κ.λπ.). Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης, όπως και όλα σχεδόν τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά έχουν μεταβληθεί πολύ τα τελευταία χρόνια. Μελέτες

αλλά και μετρήσεις που έχουν εκπονηθεί τα τελευταία χρόνια, έχουν δείξει ότι οι αλληλές έχουν επέλθει σε όλες τις περιοχές (κατοικίας, εμπορικές, εργασίας) και σε όλους τους χώρους στάθμευσης (επί και εκτός οδού).

Η συνεχιζόμενη έλλειψη οργάνωσης και χώρων στάθμευσης επί της οδού αλλά και η ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε συνδυασμό με την ελλιπή και μη συστηματική αστυνόμευση, οδηγούν στην καθιέρωση της παράνομης στάθμευσης ακόμα και σε κρίσιμες θέσεις (διασταυρώσεις, στροφές, πεζοδρόμια, στάσεις λεωφορείων, κ.λπ.), με αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση της ήδη ανεπαρκούς κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου, την αύξηση των χρόνων αναμονής και κίνησης και τη μη ασφαλή κίνηση οχημάτων και ευάλωτων χρηστών της οδού.

Τα προβλήματα που οφείλονται στην παράνομη στάθμευση είναι:

- Μείωση κυκλοφοριακής ικανότητας οδών/διασταυρώσεων
- Οδική ασφάλεια
- Μειωμένη ορατότητα στις διασταυρώσεις

- Μη επαρκής χώρος διέλευσης πεζών
- Παρεμπόδιση κίνησης ευάλωτων χρηστών
- Παρεμπόδιση επιβίβασης/αποβίβασης ΜΜΜ
- Πρόσθετος κυκλοφοριακός φόρτος
- Αύξηση ατμοσφαιρικών ρύπων
- Περιβαλλοντική επιβάρυνση

Τα βασικά προβλήματα που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης είναι η έλλειψη στρατηγικής για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών σε επίπεδο πόλης και έλλειψη πολιτικής και σχεδιασμού για την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, αλλά και την κυκλοφορία των πεζών/ποδηλατιστών. Επίσης, η έλλειψη πολιτικής και σχεδιασμού μετεπιβίβασης μεταξύ ΙΧ και ΜΜΜ, όπως και η ελληνική αστυνόμευση που έχει ως αποτέλεσμα να αποτυγχάνουν πολλά διαχειριστικά μέτρα. Τέλος, η ισχύουσα νομοθεσία (ΓΟΚ) δεν καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες στάθμευσης.

Προτάσεις διαχείρισης στάθμευσης παρά την Οδό

Απαιτείται εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε όλες τις περιοχές όπου παρατηρείται ζήτηση στάθμευσης μεγαλύτερη από την προσφορά, με καθορισμό κατάλληλης τιμολόγησης και επιτρεπόμενης διάρκειας στάθμευσης, ώστε οι περιορισμένες διαθέσιμες θέσεις να χρησιμοποιούνται κατά προτεραιότητα από τους κατοίκους (κάρτα κατοίκων) και εν συνεχεία από τους επισκέπτες σύντομης διάρκειας στάθμευσης. Με την κατάλληλη χρήση ενός από τα σύγχρονα συστήματα ελέγχου θα διευκολυνθούν η αστυνόμευση και η είσπραξη των προστίμων που αποτελούν σήμερα τα αδύνατα σημεία.

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης προσφέρει:

- Διαχείριση και κατανομή θέσεων στάθμευσης ανά κατηγορία χρηστών.
- Τόνωση στις λειτουργίες του κέντρου (εμπόριο, ψυχαγωγία) διότι αυξάνεται ο αριθμός των καθημερινά εξυπηρετούμενων χρηστών στις προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης λόγω του περιορισμού της διάρκειας στάθμευσης (μεγαλύτερη εναλλαγή ανά θέση στάθμευσης).
- Διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου που εισέρχεται στην κεντρική περιοχή της πόλης (ενθάρρυνση ή αποθάρρυνση της κυκλοφορίας ανάλογα με την τιμολόγηση και τους χρονικούς περιορισμούς της στάθμευσης).
- Έσοδα στους Δήμους, χωρίς σε καμία περίπτωση να σημαίνει ότι η εφαρμογή ελέγχου της στάθμευσης συνιστά εισπρακτικό μέσο, καθώς τα έσοδα αυτά θα πρέπει αρχικά να καλύπτουν το λειτουργικό κόστος του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και δευτερευόντως να λειτουργούν ανταποδοτικά προς τους δημότες π.χ. για τη κατασκευή νέων απαιτούμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, βελτίωση πεζοδρομίων και ανάπτυξη υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, διαμορφώσεις εσοχών στάθμευσης και διαβάσεων πεζών, ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, κ.λπ.
- Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης ως αποτέλεσμα συστηματικής και οργανωμένης αστυνόμευσης και συνεπώς βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου

και αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Ως συνοδευτικά μέτρα ενός οργανωμένου συστήματος στάθμευσης χρειάζονται:

- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για δίκυκλα σε κεντρικές περιοχές και χώρους μεγάλης προσέλευσης δικύκλων.
- Χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων παρά την οδό σε σχέση με το μέγεθος και την πυκνότητα των παρόδιων χρήσεων και τον χρόνο φορτοεκφόρτωσης. Εφαρμογή ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και αστυνόμευσής του.
- Άρση της απαγόρευσης της στάθμευσης όπου αυτή δεν ενοχλεί και πλήρης εξάλειψη της οχλούσας παράνομης στάθμευσης. Η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση στάθμευσης και η ανεπάρκεια της προσφοράς οδηγούν στην καθιερωμένη παράνομη στάθμευση που δεν αστυνομείται συστηματικά. Έως ότου δοθούν εναλλακτικές λύσεις για όλους όσους σταθμεύουν παράνομα (κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού, βελτίωση ΜΜΜ), θα πρέπει να αρθεί η απαγόρευση όπου η παράνομη στάθμευση δεν ενοχλεί την κυκλοφορία, με ταυτόχρονη πλήρη αστυνόμευση της πράγματι οχλούσας παράνομης στάθμευσης (προσβάσεις κόμβων, στάθμευση σε λωρίδα κυκλοφορίας, στάσεις και στροφές λεωφορείων κ.λπ.).
- Αστυνόμευση για πλήρη εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης. Η Δημοτική Αστυνομία σε συνεργασία με την τροχαία θα πρέπει να εντείνει την προσπάθεια αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης σε όλο το δίκτυο του Δήμου, εφαρμόζοντας πρόγραμμα συστηματικής και διαρκούς αστυνόμευσης.
- Απόσυρση εγκαταλειμμένων οχημάτων και οτιδήποτε μειώνει αδικαιολόγητα τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης και κατά συνέπεια την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία στην πόλη όπως ζαρντινιέρες, διαφημίσεις, διαφημιστικές πινακίδες κ.τ.λ.

Διαχείριση στάθμευσης εκτός οδού - Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης

Περιοχές Κεντρικών, Μικτών και Ειδικών Χρήσεων

Οι σταθμοί αυτοκινήτων οι οποίοι κατά κανόνα κατασκευάζονται σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση στάθμευσης εκτός οδού (π.χ. κέντρα πόλεων), μπορούν να αυτοχρηματοδοτηθούν και επομένως προσφέρονται για υλοποίηση με σύμβαση παραχώρησης ή ΣΔΙΤ.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή της πολιτικής στάθμευσης εκτός οδού, κυρίως στις κεντρικές περιοχές, είναι η εξασφάλιση της εφαρμογής μιας ορθής πολιτικής στάθμευσης στην οδό όπως εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, απομάκρυνση της οχλούσας παράνομης στάθμευσης και άρση απαγόρευσης σε οδικά τμήματα στα οποία δεν επηρεάζεται ουσιαστικά η κυκλοφορία. Η κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού χωρίς ταυτόχρονα να μειωθεί η παράνομη στάθμευση στην οδό απλώς αυξάνει την κυκλοφορία και επιδεινώνει το πρόβλημα στις ήδη κορεσμένες περιοχές. Είναι σημαντικό να κατασκευάζονται οι αναγκαίοι χώροι στάθμευσης, ώστε να καθίσταται δυνατός ο περιορισμός της στάθμευσης παρά την οδό, με σκοπό τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τη χωροθέτηση ποδηλατοδρόμων, λεωφορειολωρίδων, κ.α. όπου απαιτείται.

Σημαντική παράμετρος της Πολιτικής Στάθμευσης αποτελεί και

η ορθή Τιμολόγηση. Με την τιμολόγηση της στάθμευσης εντός και εκτός οδού (στις κεντρικές – εμπορικές περιοχές) επιτυγχάνεται έλεγχος και διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου (ανάλογα με το κόμιστρο της στάθμευσης). Για αυτό το λόγο σε ορισμένες περιπτώσεις θα πρέπει να παρέχεται δωρεάν στάθμευση σε ειδικές θέσεις, π.χ. σταθμοί μετεπιβίβασης και πολυδύναμα κέντρα που συνήθως χωροθετούνται εκτός κεντρικών περιοχών όπου δεν υπάρχει σοβαρό πρόβλημα πρόσβασης. Σ' αυτές τις περιπτώσεις δεν είναι δυνατή η αυτοχρηματοδότηση και θα πρέπει να εφαρμόζονται ευρύτερες συμβάσεις παραχώρησης σε συνδυασμό με οικονομικά αποδοτικές χρήσεις γης (π.χ. εμπορικές χρήσεις, πολυκινηματογράφοι).

Περιοχές Κατοικίας με Πυκνή Δόμηση

Το πρόβλημα της στάθμευσης, που προέρχεται από την έλλειψη θέσεων στάθμευσης ακόμα και για τους κατοίκους, είναι σοβαρό και δεν είναι δυνατό να αντιμετωπισθεί με μεθόδους άλλης (π.χ. βελτίωση MMM, μείωση μετακινήσεων, κ.λπ.) παρά μόνο με τη δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης.

Επειδή η κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στις περιοχές κατοικίας δεν είναι δυνατό να αυτοχρηματοδοθεί, θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με άλλες μεθόδους. Καταρχήν θα πρέπει να εξασφαλίζεται πλήρως η επαρκής στάθμευση σε νέες κατοικίες, χωρίς τα προβλήματα του παρελθόντος που αναφέρθηκαν ήδη. Επιπλέον θα πρέπει να γίνουν προσπάθειες για:

- α. αξιοποίηση των υπόγειων χώρων των οικοδομών που έχουν δοθεί σε άλλες χρήσεις.
- β. αξιοποίηση οικοπέδων που δεν έχουν οικοδομηθεί.
- γ. κατασκευή υπογείων χώρων σε κοινόχρηστους χώρους.

Συμπεράσματα

Για τη βελτίωση των θεμάτων που αφορούν τη στάθμευση, προτείνονται τα ακόλουθα:

- Έλεγχος της τιμολόγησης της στάθμευσης (εντός και εκτός οδού) με σκοπό τον έλεγχο του κυκλοφοριακού φόρτου.
- Οργάνωση συστήματος στάθμευσης.
- Πρόβλεψη χώρων στάθμευσης ιδιαίτερα για μετεπιβίβαση, περιφερειακά της κεντρικής περιοχής ή σε κρίσιμες στάσεις MMM.
- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε όλες τις περιοχές μικτών χρήσεων γης.
- Συστηματική και διαρκής Αστυνόμευση.

Η μείωση της χρήσης των επιβατικών Ι.Χ. έχει άμεσα οφέλη στις κεντρικές-εμπορικές περιοχές και έμμεσα στις περιοχές κατοικίας, καθώς μειώνονται οι ανάγκες βραχυχρόνιας στάθμευσης στον τόπο προορισμού και αυξάνονται οι ανάγκες για μακροχρόνια στάθμευση στον τόπο προέλευσης. Συνεπώς, η προώθηση εναλλακτικών μέτρων μετακίνησης, η ευνόηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η χρηματική επιβάρυνση της χρήσης ΙΧ, επιδρούν στη ζήτηση για στάθμευση όλων των περιοχών.

Να σημειωθεί ότι, οι οποιεσδήποτε επεμβάσεις θα πρέπει να έχουν διαφορετικά κριτήρια και στοχεύσεις, ανάλογα με τις χρήσεις γης της εκάστοτε περιοχής εφαρμογής, στο πλαίσιο ενός συντονισμένου και ολοκληρωτικού σχεδίου.

Η απαίτηση για διαχείριση της στάθμευσης και συνδυασμένη τιμολογιακή πολιτική μεταξύ χρήσης ΙΧ, MMM και στάθμευσης, είναι περισσότερο επιβεβλημένη από ποτέ.

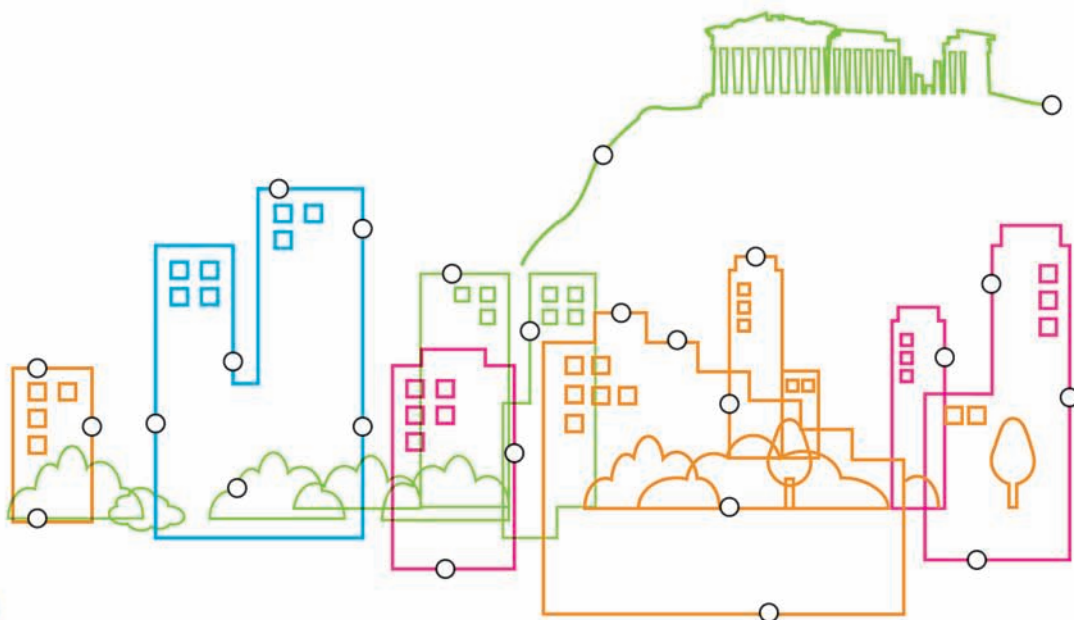
Η πολιτική μετακινήσεων, η πολιτική στάθμευσης και η τιμολογιακή πολιτική είναι οι παράμετροι που συνδυαστικά και συντονισμένα πρέπει να εφαρμόζονται, από όλους τους αρμόδιους φορείς, βάση σχετικών εξειδικευμένων μελετών.

***Στέλιος Ευσταθιάδης**

Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc



Μία πόλη. Ένα δίκτυο.





ΤΑ... ΠΡΟΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΓΙΑ ΝΑ ΓΙΝΕΙ Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Δημήτρης Κατσώχης*

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον, γύρω από το ρόλο που δύναται να διαδραματίσει η Ελλάδα στην εξυπηρέτηση εμπορευματικών ροών, μεταξύ διαφόρων περιοχών, σχετικά κοντινών, αλλά και πολύ μακρινών.

Η σχετική συζήτηση τροφοδοτείται, δε, περαιτέρω από τη δυναμική παρουσία στη χώρα μας της Cosco, εδώ και πέντε χρόνια, αλλά και από τη δρομολόγηση αποκρατικοποίησης κόμβων/παρόχων υψηλού ενδιαφέροντος.

Σε μία εποχή δυσχέρειας εξεύρεσης πόρων, προς επέκταση/συντήρηση δικτύων μεταφορών ή τερματικών εγκαταστάσεων, η κατάλληλη προετοιμασία, προκειμένου να ανταπεξέλθει η Ελλάδα, στις όποιες μελλοντικές απαιτήσεις, προϋποθέτει **σωστή εκτίμηση του ρόλου που της αναλογεί**.

Πρωτίστως, απαιτείται **ορθολογική εφαρμογή αρχών στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών**, με παράλληλη «ανάγνωση» της αγοράς διεθνώς, ώστε να προσδιορισθούν οι προσδοκώμενες ροές εμπορευμάτων ως τάξη μεγέθους [1, 2].

Αυτό σημαίνει προσεκτική ανάλυση των στοιχείων των περασμένων 10-15 ετών, προς αναγνώριση αναγκών εμπορευματικών μεταφορών, ανά βασικό τύπο αγαθών (demand side), με παράλληλη αποτίμηση της ικανότητας των υφιστάμενων δικτύων (supply side).

Βάσει αυτών, μπορούν να προσδιορισθούν – για εύλογο ορίζοντα αναφοράς – **δυναμικές αγορές προέλευσης/προορισμού, συνεκτιμώντας το σχετικό θεσμικό πλαίσιο**, π.χ. εφαρμογή Ν.4150/2013 για την ομαδοποίηση βασικών λιμένων της χώρας (Αττική, Β. Ελλάδα, Δ. Ελλάδα, Ηράκλειο) [3], ή απελευθέρωση λειτουργίας, επί του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, μετά από την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (και ισορρόπηση συμμετοχής οδικών μεταφορέων).

Βασικό Ζητούμενο το ιδιοκτησιακό καθεστώς των terminals

Αφού αναγνωρισθούν οι βασικοί επιμέρους «διάδρομοι» εξυπηρέτησης φορτίων, μέσω των ελληνικών δικτύων (διάκριση φορτίων εσωτερικού/transit/transshipment), σημαντική παράμετρο αποτελεί, πράγματι, το τελικό ιδιοκτησιακό καθεστώς των βασικών terminal.

Ποια φορτία θα αναληφθούν από τον ΟΛΠ ή, συνεχίζοντας διά θαλάσσης, από τον ΟΛΘ (**δεν έχει επεκταθεί ο Προβλήτας 6 εδώ και χρόνια**, εν αναμονή ίσως επενδυτή) θα καθορισθεί και από τις επενδύσεις που θα γίνουν προσεχώς [4].

Επιπλέον, απαιτείται να εκτιμηθεί ρεαλιστικά **η ζώνη επιρροής**

της Θεσσαλονίκης στη βαλκανική ενδοχώρα (π.χ. έναντι Τερ-
γέστης ή Κόπερ), δεδομένης της κατάστασης των χερσαίων δι-
κτύων των γειτονικών μας χωρών, όπως και η δυναμική του
Πειραιά για προσέλιψη φορτίων από τα εδραιωμένα λιμάνια
Ε/Κ της ΒΔ Ευρώπης, με τις εξαιρετικές χερσαίες συνδέσεις με
αγορές της Κεντρικής Ευρώπης.

Στο επόμενο επίπεδο του επιχειρησιακού σχεδιασμού, την τρέ-
χουσα δυναμική ενισχύει η διαφαινόμενη (για πρώτη ίσως
φορά) ολοκλήρωση του οδικού, αλλά και σιδηροδρομικού
άξονα ΠΑΘΕ/Π εντός της Ε΄ Προγραμματικής Περιόδου (2014-
2020), στην οποία προβλέπεται επίσης σύνδεση ΟΛΘ με το
εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Αναγκαία η δημιουργία ενός στοιχειώδους δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων

Η διαθεσιμότητα πόρων για την αμέσως επόμενη περίοδο δεν είναι
βεβαίως δεδομένη, ωστόσο θα χρειαστεί να καταβληθεί προσπά-
θεια να υλοποιηθούν οι παρεμβάσεις εκείνες για τις οποίες ορθώς
έχουν δρομοποιηθεί οι σχετικές μελέτες (π.χ. σύνδεση λιμένα Κα-
βάλλας, λιμένας Ηγουμενίτσας).

Πέραν των ανωτέρω, το στοιχείο που δύναται να προσδώσει ποικί-
λες δυνατότητες ανάληψης σημαντικών μεριδίων αγοράς έγκειται
στην ανάπτυξη ενός στοιχειώδους δικτύου Εμπορευματικών Κέν-
τρων.

Μετά από τα πορίσματα δύο Μόνιμων Επιτροπών Logistics [5,
6], και παρά τη συγκυρία της παρατεταμένης ύφεσης, το ζή-
τημα δύναται να επανέλθει ουσιαστικά, εφόσον καταστεί επι-
τυχής – επιτέλους – η νεότερη δρομολόγηση αξιοποίησης

χωρών και εγκαταστάσεων του Θριασίου Πεδίου.

Για την οποία οι πιθανότητες δείχνουν πιο ευνοϊκές μετά από την
απόδειξη ότι μπορεί να στηθεί ένα επιτυχημένο case υποδοχής προ-
ϊόντων από την Άπω Ανατολή για προώθηση στην Κεντρική Ευρώπη.

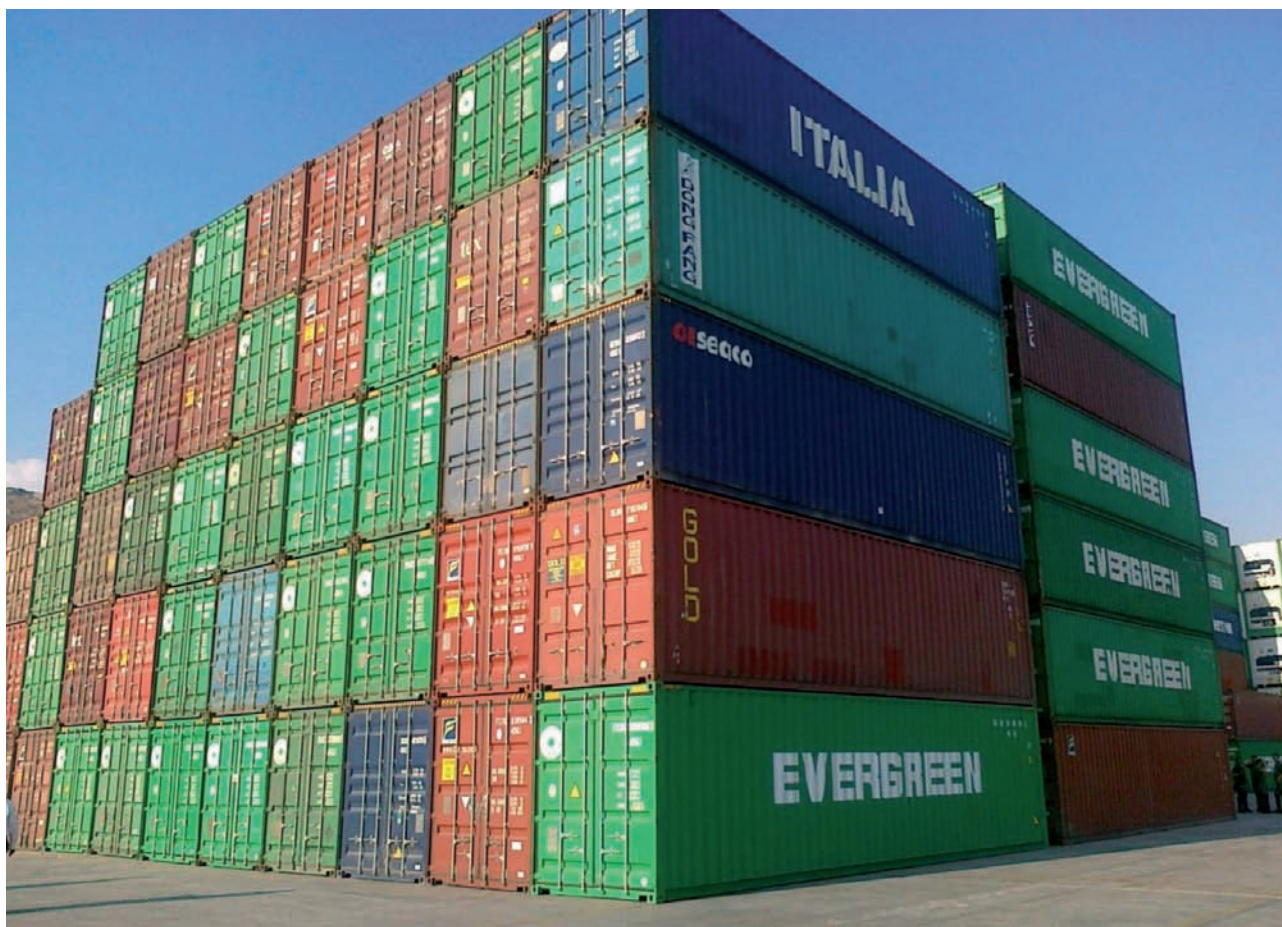
***Δημήτρης Κατώχης**

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ,
MSc UC Berkeley

Manager Infrastructure Development Services – PLANET A.E.

Παραπομπές:

- [1] **Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018**, Υπουργείο Ναυτιλίας
& Αιγαίου, Δεκέμβριος 2012,
- [2] Παρουσίαση Σωτήρη Θεοφάνη «**Η Ελλάδα πύλη εισόδου της
Ανατολής στην Ευρώπη και οι προοπτικές της Οδικής Μετα-
φοράς**», Εσπερίδα ΠΣΧΕΜ, 11-11-2013,
- [3] Νόμος 4150/2013/ΦΕΚ Α΄/102/29.04.2013 «**Ανασυγκρότηση
του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις**»,
- [4] Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, έκθεση “**NBC: Sectoral Report
on Container Ports**”, April 2013,
- [5] Πόρισμα αρχικής «**Μόνιμης Επιτροπής Logistics**» ως απόρ-
ροια Στρατηγικού Σχεδίου (Master Plan), με πρόταση Ιεραρχη-
μένου Δικτύου 6 ΕΚ σε Θριάσιο Πεδίο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα,
Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη και στον άξονα στο δίπολο Λά-
ρισας-Βόλου,
- [6] Πόρισμα νεότερης «**Μόνιμης Επιτροπής Logistics**» με τη συν-
δρομή εμπειρογνομόνων της World Bank (κοινοποίηση: 13-
10-2013), με πρόταση Δημιουργίας ΕΚ σε τρεις, καταρχήν,
γεωγραφικές ενότητες της χώρας (Αττική, Θεσσαλονίκη,
Πάτρα).



ικανούς να απαντήσουν σε ερωτήσεις, θα παρέχει στο τηλεφωνικό κέντρο επιπρόσθετες λεπτομέρειες για το ατύχημα.

Με αυστηρούς οικονομικούς όρους, οι απώλειες που προκαλούνται στην ΕΕ από τροχαία ατυχήματα, ανέρχονται σε περισσότερα από 160 δις ευρώ ανά έτος. Αν όλα τα αυτοκίνητα ήταν εξοπλισμένα σήμερα με το σύστημα eCall, θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν μέχρι και 20 δις ευρώ το χρόνο¹. Το eCall θα βοηθήσει επίσης στη ταχύτερη φροντίδα των τραυματιών, δίνοντας έτσι στα θύματα ενός ατυχήματος μεγαλύτερες προοπτικές ίασης. Καταφτάνοντας ταχύτερα στο τόπο ενός ατυχήματος, είναι δυνατή η ταχύτερη απομάκρυνση των συντριμμιών από το χώρο του ατυχήματος, μειώνοντας τον κίνδυνο δευτερογενούς ατυχήματος, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη σπατάλη καυσίμων και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Μειώνοντας το χρόνο απόκρισης, το eCall αναμένεται να σώσει έως και 2.500 ζωές στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μειώνοντας ταυτόχρονα τα ποσοστά των σοβαρών τραυματιών κατά δεκάδες χιλιάδες.



Το έργο **HeERO (Harmonised eCall European Pilot)** αφορά στην πιλοτική εφαρμογή του συστήματος eCall σε διάφορες χώρες, μεταξύ άλλων και

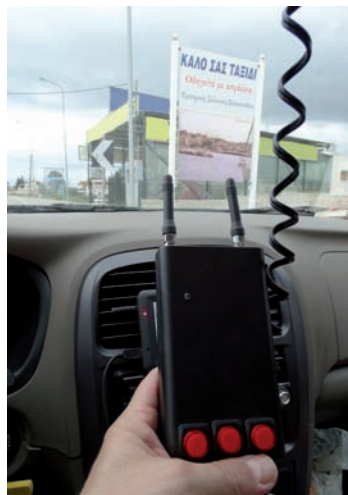
στην Ελλάδα, χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και είχε διάρκεια από 1-1-2011 έως 30-6-2014. Το **Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ)** του **Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)** είχε αναλάβει για λογαριασμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αφορούν στις απαραίτητες πιλοτικές δοκιμές της εφαρμογής της υπηρεσίας eCall, χρησιμοποιώντας τον εξειδικευμένο εξοπλισμό και το ανάλογο λογισμικό που έχουν υλοποιηθεί, σε προηγούμενη φάση του έργου.



Άποψη του εσωτερικού του οχήματος κατά τις πιλοτικές δοκιμές

Τον Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 2013 πραγματοποιήθηκαν περί τις 1.500 πιλοτικές δοκιμές του συστήματος eCall στην Ελλάδα, στα πλαίσια του ευρωπαϊκού έργου HeERO. Οι δοκιμές πραγματοποιήθηκαν στη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα ταυτόχρονα και με όλους τους παρόχους κινητής τηλεφωνίας. Οι δοκιμές αφορού-

σαν κλήσεις σε περιπτώσεις εικονικού ατυχήματος σε διάφορα σημεία του δικτύου σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Το ποσοστό επιτυχίας των κλήσεων eCall όπου επιτεύχθηκε φωνητική επικοινωνία ήταν κοντά στον ευρωπαϊκό Μ.Ο. (93%). Επιτυχής ήταν και η δεύτερη φάση των πιλοτικών δοκιμών του συστήματος που πραγματοποιήθηκε στις αρχές Μαΐου. Οι δοκιμές πραγματοποιήθηκαν χρησιμοποιώντας το eCall Flag το οποίο είναι μία τεχνολογία που ξεχωρίζει τις κλήσεις eCall από τις κανονικές κλήσεις και προωθηθεί τις πρώτες σε συγκεκριμένο κέντρο του «112».



Η συσκευή πραγματοποίησης των εικονικών κλήσεων έκτακτης ανάγκης (IVS - In Vehicle System)

ΟΔΟΣΗΜΑΝΣΗ-Κ. ΧΡΟΝΗΣ Α.Β.Ε.Ε.

Βιομηχανία υλικών σημάτων σε οδούς



κινητή μονάδα
σημανσης εργοταξίου



φωτεινές πινακίδες
τύπου χάρτου



Διαγραμμίσεις υψηλής αντοχής και
παραγωγή πιστοποιημένων χρωμάτων



κινητές μονάδες
σημανσης

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

Επιπρόσθετα, έγιναν και δοκιμές διαλειτουργικότητας του συστήματος με στόχο τη διερεύνηση της ικανότητας του Ελληνικού συστήματος να διαχειριστεί μηνύματα έκτακτης ανάγκης από δίκτυα eCall ξένων χωρών, όπως η Βουλγαρία και η Ρουμανία, όπου και πάλι το σύστημα αποδείχθηκε αξιόπιστο.

Επίσης το IMET/ΕΚΕΤΑ εκπόνησε μελέτη για την πανελλαδική επέκταση του συστήματος, η οποία περιλαμβάνει τις βασικές τεχνικές προδιαγραφές των συστημάτων για την πανελλαδική κάλυψη του eCall, νομοθετικά θέματα, θέματα εκπαίδευσης προσωπικού, και την αξιολόγηση της απόδοσης του συστήματος.

Ο κύριος εταίρος του έργου HeERO για την Ελλάδα ήταν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ενώ Τεχνικός Συντονιστής ήταν το Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Συστημάτων Επικοινωνιών και Υπολογιστών (ΕΠΙΣΕΥ). Ανάδοχος των πιλοτικών δοκιμών και της μελέτης πανελλαδικής επέκτασης ήταν το Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) / Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) και υπεργολάβος το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) / Εργαστήριο Μικροκυμάτων και Οπτικών Ινών (ΕΜΟΙ) του Τμήματος Ηλεκτρολόγων Μηχανικών.

Για την ιστορία αναφέρεται ότι στα τέλη του 2002 από την ομάδα εργασίας Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων για την οδική ασφάλεια προτάθηκε η εγκατάσταση της πανευρωπαϊκής υπηρεσίας eCall σε όλα τα νέα οχήματα και σε όλες τις χώρες. Το 2004 εκπονήθηκε ένα μνημόνιο συμφωνίας ως προσχέδιο της εγκατάστασης μιας πανευρωπαϊκής διαλειτουργικής υπηρεσίας eCall στην Ευρώπη (μνημόνιο συμφωνίας eCall) και προτάθηκε η κατάρτιση ενός χάρτη πορείας για την εθελοντική εισαγωγή του συστήματος eCall σε όλα τα νέα οχήματα στην Ευρώπη. Το μνημόνιο έχει υπογραφεί από 26 ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένων 22 κρατών-μελών, και από πάνω από 100 οργανισμούς που εκπροσωπούν όλους τους εμπλεκόμενους στην αξιακή αλυσίδα. Μέσω της απόφασης της 3ης Ιουλίου του 2012 αναγνωρίστηκαν οι δυνατότητες του συστήματος στην οδική ασφάλεια και κατακρίθηκε η καθυστέρηση της εφαρμογής του. Στην επίσημη εφημερίδα της κοινότητας της 3ης Απριλίου του 2013 δημοσιεύτηκε ο κανονισμός 305/2013 της 26ης Νοεμβρίου του 2012, η οποία συμπληρώνει την οδηγία 2010/40/ΕΕ σχετικά με την εναρμονισμένη εφαρμογή ενός πανευρωπαϊκού διαλειτουργικού συστήματος eCall. Η νέα αυτή οδηγία προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι τα κέντρα θα είναι έτοιμα να λάβουν αυτόματες και χειροκίνητες κλήσεις και μηνύματα από οχήματα εγγεγραμμένα σε οποιαδήποτε χώρα της Ευρώπης μέχρι τον Οκτώβριο του 2017.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι κατά την πρόσφατη Ελληνική Προεδρία του 2014 έλαβαν χώρα δύο νέες ρυθμίσεις. Η μία αφορά νέα σύσταση για το τηλεφωνικό κέντρο (PSAP - Public Safety Answering Point) και η άλλη σχετίζεται με την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΕ που αφορά την έγκριση τύπου της συσκευής που θα τοποθετείται μέσα στο όχημα (IVS - In Vehicle System).

Περισσότερα για το έργο και το σύστημα βρίσκονται αντίστοιχα στις ιστοσελίδες www.heero-pilot.eu και http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm. Στον ίδιο ιστότοπο έχει αναρτηθεί ένα ιδιαίτερα κατατοπιστικό βίντεο παραγωγής των Ελληνικών εταιρειών Smart Drive και DSP, το οποίο προβλήθηκε στο διεθνές συνέδριο του έργου με τίτλο «Ευφυή Συστήματα Μεταφορών, e-Call και Οδική Ασφάλεια» που διεξήχθη στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στις 25 Απριλίου 2014. Οι παρουσιάσεις του συνεδρίου βρίσκονται στο <http://www.yme.gr/?getwhat=1&oid=1447&id=&tid=1582>.



Το μήνυμα του βίντεο που παρουσιάστηκε στο διεθνές συνέδριο του έργου HeERO



Μέτρα προστασίας στα οχήματα των πιλοτικών δοκιμών λόγω των συχνών στάσεων

***Αθανάσιος Τσιούτρας**

Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος – ΜSc
Περιβαλ/γος ΑΠΘ
Διαχείριση Δημοσίων Δράσεων
Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ)
Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)



ΕΠΕΝΔΥΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ, ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, LOGISTICS

Δημήτρης Κατσώχης*

Στις 20 Μαρτίου 2014, ημέρα διεξαγωγής της εναλλακτικής απολογιστικής Γενικής Συνέλευσης ΣΕΣ, διεξήχθη στο Γραφείο Τύπου/Ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα ένα άκρως επίκαιρο Φόρουμ με εκτεταμένο επιστημονικό – αλλά και επιχειρηματικό/επενδυτικό – ενδιαφέρον και τίτλο «ΕΠΕΝΔΥΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ: Εναλλακτική Αυτοκίνηση, Συνδυασμένες Μεταφορές, Logistics».

Η εκδήλωση οργανώθηκε από το Γραφείο Ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα, την επενδυτική έκδοση A-Energy και το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΛΙΝΗΟ). Διήρκεσε περίπου 8 ώρες και παρακολούθηθηκε από περίπου 250 άτομα, στη συντριπτική τους πλειοψηφία επιχειρηματίες, επενδυτές και στελέχη της αγοράς. Η εκδήλωση υποστηρίχτηκε από τη ΔΕΗ, τη ΔΕΠΑ, τον ΟΛΠ και τη BMW, ενώ πλούσια ήταν η κάλυψη στον τύπο και στα ενημερωτικά portal. Τον ΣΕΣ εκπροσώπησε ο συνάδελφος Δημήτρης Κατσώχης (Α.Μ. 443).

1 Γενικά

Το Φόρουμ προσέφερε σημαντικές ειδήσεις, ενώ μέσα από τέσσερα καλά οργανωμένα πάνελ προσέφερε συμπεράσματα που δύνανται υπό προϋποθέσεις να οδηγήσουν στο επόμενο βήμα της σχέσης των μεταφορών με την ίδια τη ζωή.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης παρουσιάστηκε από ανθρώ-

πους-κλειδιά ο νέος «χάρτης» έργων και υποδομών, ξεκαθαρίζοντας ένα θολό τοπίο και υπενθυμίζοντας τη σημαντική θέση της Ελλάδας ως «αρτηρίας» του κεντρικού ευρωπαϊκού δικτύου.

Για την υλοποίηση των έργων του χάρτη αυτού, η άμεση και έμμεση συμβολή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου μπορεί να είναι πολύ σημαντική στο πλαίσιο των βασικών κατευθύνσεων της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του ΕΚ, κυρίως όμως των Διευρωπαϊκών Δικτύων και του νέου χρηματοδοτικού εργαλείου, Connecting Europe Facility (CEF). Παρουσιάστηκε επίσης το προτεινόμενο θεσμικό και νομικό πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, ένα πολύ «φρέσκο» και με ιδιαίτερο ενδιαφέρον θέμα καθώς άπτεται των πολλών υποσχόμενων νέων τεχνολογιών βιώσιμης αυτοκίνησης με μικρότερες εκπομπές CO₂.

Οι πλέον χαρακτηριστικές ειδήσεις του φόρουμ συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Σιδηρόδρομος, υποδομές κρουαζιέρας, λεωφόροι της θάλασσας, έργα αερολιμένων, και άλλα έργα που εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα μπορούν να λάβουν χρηματοδότηση από το νεοσύστατο Ταμείο Connecting Europe Facility (CEF) εφόσον έχει προηγηθεί έγκυρη αλλά και έγκαιρη υποβολή των σχετικών προτάσεων.
- Το Υπουργείο Υποδομών, σε συνέχεια της επανεκκίνησης των αυτοκινητοδρόμων που άνοιξαν το δρόμο για να προχωρή-

σουν και τα επόμενα μεγάλα έργα, δημοπρατεί άμεσα τα τέσσερα επόμενα έργα παραχώρησης (Ζεύξη Σαλαμίνας, Ζεύξη Λευκάδας, Αυτοκινητόδρομος Θήβα-Υλίκη και αεροδρόμιο Καστελλίου στην Κρήτη). Επίσης, δημοπρατεί ως καθαρά δημόσια έργα τα οδικά έργα που αφορούν την Ολυμπία Οδό, ολοκληρώνει το συντομότερο δυνατό τον ΠΑΘΕ/Π και ενοποιεί τις μελέτες του ΒΟΑΚ (Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) προκειμένου να αποφασίσει πώς θα τον υλοποιήσει. Αναζητεί παράλληλα ένα νέο, πιο «κοινωνικό» μοντέλο ΣΔΙΤ, μέσω του οποίου θα χρηματοδοτηθούν άλλα χρήσιμα για την ανάπτυξη έργα, καθώς τα διαθέσιμα κονδύλια είναι λιγοστά.

- Το βάρος της επόμενης περιόδου πέφτει στα σιδηροδρομικά έργα, αλλά και στα λιμενικά με έμφαση στις υποδομές για την κρουαζιέρα, καθώς συμβάλλουν στην ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού και της οικονομίας των ελληνικών νησιών. Σε αυτήν την κατεύθυνση, ο ΟΑΠ διεκδικεί με τις αναπτυσσόμενες υποδομές του το ρόλο του μεγαλύτερου λιμανιού κρουαζιέρας στην Ελλάδα αλλά και στη Μεσόγειο.
- Η σύνδεση των λιμανιών με το σιδηροδρομικό δίκτυο, που αποτελεί άμεσο στόχο της ΕΡΓΟΣΕ κατά την προσεχή περίοδο, θα ωφελήσει ιδιαίτερα την Ελλάδα στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών μεταφορών –στο βαθμό που θα επιτευχθεί.
- Το υπό δημιουργία θεσμικό και νομικό πλαίσιο για την εγχώρια αγορά της ηλεκτροκίνησης θα έχει ολοκληρωθεί σε πολύ κοντινό ορίζοντα, σύμφωνα με τη σχετική δέσμευση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας και του ΔΕΔΔΗΕ στο φόρουμ. Έτσι, θα μπορέσει να ξεκινήσει το πρώτο στάδιο της ηλεκτροκίνησης και στην Ελλάδα, όπου έχουν ήδη κάνει την εμφάνισή τους στην αγορά τα πρώτα μοντέλα μετά από τα Toyota Prius, Honda Insight κλπ (BMW i3, Opel Ampera).

Στα ερωτήματα «ποιο θα είναι εφεξής το πλάνο των έργων και υποδομών», «ποιοι είναι οι τομείς προτεραιότητας», «τι θα χρηματοδοτηθεί και από πού», «πώς θα διασφαλιστούν απλούστερες διαδικασίες και ταχύτεροι ρυθμοί υλοποίησης», δόθηκαν συγκεκριμένες απαντήσεις οι οποίες διευκολύνουν το επόμενο βήμα του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Όπως χαρακτηριστικά επεσήμανε ο αναπληρωτής υπεύθυνος του Γραφείου Ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Αντώνης Καϊλής, σε μία περίοδο, κατά την οποία ο ιδιωτικός τομέας και η επιχείρηση επανατοποθετείται στην ελληνική οικονομία, η παροχή ενημέρωσης για αμιγώς αναπτυξιακά και επενδυτικά θέματα είναι απαραίτητη και ιδιαίτερα σημαντική.

2 Παρουσιάσεις και Εκπροσώπηση ΣΕΣ

2.1 Πάνελ Α΄: Αυτοκινητόδρομοι και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Το πρώτο πάνελ με θέμα «Διευρωπαϊκά Δίκτυα, Αυτοκινητόδρομοι και Περιφερειακή Ανάπτυξη» είχε ως συντονιστές τους κ. Νίκο Καραγιάννη του www.ypodomes.com, την κα Άντα Σεϊμανίδη της A-Energy και τον κ. Χρήστο Βούζα του www.aftodi-oikisi.gr.

Γιώργος Κουμουτσάκος

Πώς θα διεκδικήσει χρήματα η Ελλάδα από το Connecting Europe Facility

Ο κ. Γιώργος Κουμουτσάκος, ευρωβουλευτής-μέλος Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού ΕΚ, εισηγητής του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος για τη νέα Λιμενική Πολιτική, χαρακτήρισε την Ελλάδα «αρτηρία» του κεντρικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χάρτη των μεταφορών. Το γεγονός ότι οι εμπορευματικές ροές τα τελευταία χρόνια μεταπήδησαν ανατολικά, αποτελεί σημαντική ευκαιρία για την ανάπτυξη της χώρας. Μια καλή δυνατότητα αξιοποίησής της, παρέχει το νέο χρηματοδοτικό εργαλείο, Connecting Europe Facility (CEF), με προϋπολογισμό 26 δις €. Μέσω του Ταμείου, μπορούν να χρηματοδοτηθούν σιδηροδρομικά και άλλα έργα όπως οι επιβατικές υποδομές (μεταξύ των οποίων και της κρουαζιέρας), οι λεωφόροι της θάλασσας, έργα αερολιμένων και άλλα. Δεδομένου όμως ότι το CEF διαθέτει σύνθετο κανονισμό, οι ελληνικές προτάσεις θα έχουν επιτυχία και θα αντλήσουν κεφάλαια εφόσον ικανοποιούν τα εξής κριτήρια:

- **Της έγκυρης αλλά και έγκαιρης υποβολής εφόσον έχει προηγηθεί αναλυτική ενημέρωση των ενδιαφερομένων από την πηγή.**
- **Της σαφήνειας στη σχετική παρουσίαση, σε σχέση με την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία των υπό χρηματοδότηση έργων.**
- **Της ταχύτητας, καθώς ήδη αρκετές χώρες ετοιμάζονται για αυτό το σκοπό, έχοντας και απαραίτητη τεχνογνωσία. Και όχι μόνο οι παραδοσιακά «δυνατές» χώρες, αλλά και χώρες της ευρύτερης περιοχής της ΝΑ Ευρώπης όπως η Ρουμανία.**

Ο κ. Κουμουτσάκος, κατέταξε την ανάπτυξη του θριασίου Πεδίου, του τράινου, της κρουαζιέρας και των λιμανιών στις εθνικές προτεραιότητες, αναφέρθηκε δε επίσης και στην ειδική σημασία για την Ελλάδα του οδικού άξονα 9 (East Med Pan-European Corridor), ο οποίος θα ξεκινά από τον βορρά της Ευρώπης, το Ελσίνκι θα διατρέχει ολόκληρη την ανατολική Ευρώπη και θα καταλήγει στη Θεσσαλονίκη ή στην Αλεξανδρούπολη.

Σαράντης Παντελής, Σύμβουλος Υπουργείου Υποδομών

Τα έργα άμεσης προτεραιότητας, οι δημοπρατήσεις που έρχονται, οι νέες ΣΔΙΤ και η αναλογικότητα

Από τη δική του πλευρά, ο κ. Σαράντης Παντελής περιέγραψε το συνολικό σχεδιασμό έργων και υποδομών, ο οποίος μέχρι το 2025 περιλαμβάνει έργα συνολικού προϋπολογισμού που ανέρχονται στο ύψος των 35 δις. Τα κονδύλια όμως αυτά δεν υπάρχουν και είναι ενδεικτικό ότι στο ΣΕΣ (νέο ΕΣΠΑ) προβλέπονται μόνον 5 δις € για έργα στον τομέα των μεταφορών. Το κύριο βάρος πέφτει στα σιδηροδρομικά έργα που θα χρηματοδοτηθούν σε συνδυασμό με πόρους και από το ειδικό ταμείο CEF. Στα λιμάνια θα κατευθυνθούν ελάχιστα πόροι. Συγκεκριμένα θα ολοκληρωθεί η αναβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ενώ τα υπόλοιπα λιμάνια δεν περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό, παρά μόνον για έργα που αφορούν βελτίωση των υποδομών κρουαζιέρας. Επίσης στα αεροδρόμια με μεγάλη δυσκολία θα χρηματοδοτηθούν νέα έργα.

Στις άμεσες εξάλλη προτεραιότητες υλοποίησης έργων εντάσσονται:

- Η ολοκλήρωση το συντομότερο δυνατό του ΠΑΘΕ/Π.

- Η δημοπράτηση το προσεχές διάστημα και των υπόλοιπων οδικών έργων που αφορούν την Ολυμπία Οδό (Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα) και την Ε65 (Λαμία-Ξυνιάδα και Καλαμπάκα-Εγνατία).
- Η δημοπράτηση, επίσης το προσεχές διάστημα, με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, τεσσάρων έργων παραχώρησης (Ζεύξη Σαλαμίνας, Ζεύξη Λευκάδας, Αυτοκινητοδρόμος Θήβα-Υλίκη και αεροδρόμιο Καστελλίου στην Κρήτη). Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο κ. Παντελής, η επανεκκίνηση των αυτοκινητοδρόμων, έκανε δυνατή και τη δημοπράτηση αυτών των έργων, λόγω του ότι είναι έργα παραχώρησης και ήταν αδύνατον να ξεκινήσουν για όσο διάστημα «κοιλούσαν» οι συμβάσεις παραχώρησης για τους δρόμους.

Σε ό,τι αφορά την αναβάθμιση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), εξετάζονται προς το παρόν όλες οι λύσεις, χωρίς όμως να έχει ληφθεί οριστική απόφαση. Οι μελέτες του έργου ομογενοποιούνται αυτήν την περίοδο σε μία κεντρική μελέτη στρατηγικού χαρακτήρα.

Διόδδια και αναλογικότητα

Σε ό,τι αφορά τα διόδια στους αυτοκινητοδρόμους, ο σύμβουλος του Υπουργείου Υποδομών, ανέφερε ότι βασική αρχή για την υλοποίηση αυτών των έργων είναι, να πληρώνονται από τους χρήστες και όχι από το κράτος που δεν μπορεί να πληρώνει τα πάντα. Σήμερα όμως, οι πολίτες δικαίως διαμαρτύρονται καθώς δεν έχει τηρηθεί εξαρχής η αρχή της αναλογικότητας: Δηλαδή να καταβάλει ο χρήστης τα διόδια, που του αναλογούν σε σχέση με τη χρήση των δρόμων που κάνει. Το σίγουρο είναι, ότι λόγω των εξαιρετικά περιορισμένων πόρων που υπάρχουν, η πλειοψηφία των μελλοντικών έργων θα πρέπει να γίνει με ΣΔΙΤ (Έργα με Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα), λαμβάνοντας όμως υπόψη τη δυσκολία των χρηστών να πληρώνουν για τις υπηρεσίες που τους προσφέρονται.

Απόστολος Παπαφωτίου, Αντιπεριφερειάρχης Πελοποννήσου

Λιμάνια, μαρίνες και αεροδρόμια για αύξηση του περιφερειακού ΑΕΠ

Ο κ. Απόστολος Παπαφωτίου, αναφερόμενος στα έργα της Πελοποννήσου, χαρακτήρισε ως μεγάλη επιτυχία τη συνέχιση του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος-Ρίο-Πάτρα. Για το λιμάνι της Καλαμάτας επεσήμανε ότι έχει ήδη ενταχθεί στον ευρωπαϊκό χάρτη. Το ίδιο επιδιώκεται και για το λιμάνι του Γυθείου, όπου γίνονται τα απαραίτητα έργα ώστε μόλις ολοκληρωθούν να μπορεί πλέον να ενταχθεί στους προορισμούς κρουαζιέρας. Με ΣΔΙΤ εξάλλου αναμένεται να αξιοποιηθεί η μαρίνα του Ναυπλίου. Ένας επιπλέον στόχος είναι η αναβάθμιση όλων των αεροδρομίων της Πελοποννήσου, με την κατασκευή και των κατάλληλων δρόμων πρόσβασης. Ήδη, τα σχετικά έργα που έγιναν σε αυτό της Καλαμάτας, άρχισαν να αποδίδουν με μεγάλη αύξηση των επιβατών-επισκεπτών μέσα στο 2013. Στο παραπάνω πλαίσιο, έχουν ξεκινήσει οι προσπάθειες και για τη μετατροπή του στρατιωτικού αεροδρομίου της Τρίπολης και σε πολιτικό αεροδρόμιο. Ο κ. Παπαφωτίου, επέμεινε ιδιαίτερα στο σημαντικό ρόλο που θα έχουν αυτά τα έργα για την παραπέρα ανάπτυξη

της τοπικής παραγωγής, του τουρισμού και τη συγκράτηση του πληθυσμού στα χωριά και στις πόλεις της περιφέρειας.

Γιώργος Αλεξάκης, Περιφερειακός σύμβουλος Κρήτης

Αγωνιώδης αναμονή για Καστέλλι και ΒΟΑΚ

Από τη δική του πλευρά, ο κ. Γιώργος Αλεξάκης ανέφερε ότι, ενώ η Κρήτη παρουσιάζει μια δυναμική οικονομική ανάπτυξη με σημαντική συμβολή στο ΑΕΠ, έναν δραστήριο ιδιωτικό τομέα και επιπλέον είναι ενταγμένη στον ευρωπαϊκό χάρτη μεταφορών, οι υποδομές της είναι εντελώς δυσανάλογες. Ως κατεξοχήν τουριστικός, αλλά και εξαγωγικός προορισμός, αντιμετωπίζει τις αρνητικές συνέπειες σε αριθμό ατυχημάτων ενός κακού οδικού δικτύου και των ελλείπων υποδομών σε λιμάνια και αεροδρόμια.

Σε ό,τι αφορά την αναβάθμιση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), αναφέρθηκε στην υπό εξέταση λύση να προχωρήσει με ιδιωτική χρηματοδότηση αν και πάλι είναι απαραίτητη η συνύπαρξη δημόσιας ή ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Προσέθεσε επίσης ότι η Κρήτη περιμένει με αγωνία τη δημοπράτηση του αεροδρομίου στο Καστέλλι Ηρακλείου Κρήτης.

Ζαχαρίας Αθουσάκης, Πρόεδρος ΣΑΤΕ

Σωστή οργάνωση έργων, ηλεκτρονική δημοπρασία υπό την προϋπόθεση της πλήρους ετοιμότητας των αναθετουσών αρχών να ελέγχουν τα υποβαλλόμενα στοιχεία, άμεση διεκπεραίωση δικαστικών προσφυγών

Την πεποίθησή του, ότι η ανάπτυξη για την Ελλάδα μπορεί να έρθει μόνο μέσα από τα μεγάλα δημόσια έργα, όπως γίνεται πάντα σε περιόδους ύφεσης με χαρακτηριστικό πρόσφατο παράδειγμα την αντιμετώπιση της κρίσης στις ΗΠΑ, εξέφρασε ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ) κ. Ζαχαρίας Αθουσάκης.

Σε κάθε όμως περίπτωση θα πρέπει να τηρηθούν οι εξής κανόνες:

Πρώτον, της σωστής οργάνωσης των έργων. Προς αυτήν την κατεύθυνση, είναι αναγκαία η δημιουργία ενός σαφούς πλαισίου με ξεκάθαρους κανονισμούς πριν την έναρξη ενός έργου, ώστε να αποφεύγονται πιθανά μεταγενέστερα προβλήματα και καθυστερήσεις εξαιτίας προβλημάτων με απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικές έρευνες και άλλες απρόβλεπτες δυσκολίες.

Δεύτερον, της πλήρους διαφάνειας κατά τη δημοπράτηση των έργων. Ο ΣΑΤΕ χαιρετίζει την ενεργοποίηση της Ανεξάρτητης Δημόσιας Αρχής προς αυτήν την κατεύθυνση και τη νέα νομοθεσία για τις δημοπρατήσεις που προωθεί τη διαφάνεια (ήδη σε διαβούλευση).

Τρίτον, της άμεσης διεκπεραίωσης των δικαστικών προσφυγών. Προς αυτήν την κατεύθυνση, προτείνεται η δημιουργία ξεχωριστού δικαστικού σώματος το οποίο θα διαχειρίζεται αποκλειστικά τις νομικές «διαμάχες» που προκύπτουν σε διαγωνισμούς για έργα υποδομής.

Τέταρτον, της σωστής κατανομής έργων. Ο ΣΑΤΕ, αναμένει πέρα από τα μεγάλα έργα και την προώθηση περισσότερων περιφερειακών έργων, ώστε να δουλέψουν οι μεσαίοι-μικροί κατασκευαστές αλλά και πολλά άλλα σχετικά επαγγέλματα.

Σε σχέση εξάλλου με τα έργα ΣΔΙΤ, ο κ. Αθουσάκης, διατύπωση την άποψη ότι θα μπορούσαν να υλοποιηθούν σε ορισμένες περιπτώσεις και στην Ελλάδα, θα είναι όμως ιδιαίτερα ακριβά για τον Έλληνα χρήστη, αφού οι εταιρείες μπορούν να καλύψουν μόνο το 1/3 τέτοιων προϋπολογισμών ενώ παράλληλα το τραπεζικό χρήμα παραμένει πολύ ακριβό. Σε ό,τι αφορά νέα έργα που εντάσσονται στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων και τα οποία μπορούν να χρηματοδοτηθούν και μέσω του Ταμείου «Συνδέοντας την Ευρώπη» οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες έχουν δυνατότητα άμεσης υλοποίησης.

Πάνος Παπαδάκος, Συγκοινωνιολόγος – Εκπρόσωπος ΣΕΓΜ

Μελέτες μόνον για έργα ενταγμένα στον στρατηγικό σχεδιασμό
Από τη δική του πλευρά, ο κ. Πάνος Παπαδάκος, εκπροσωπώντας το Σύνδεσμο Ελληνικών Εταιρειών - Γραφείων Μελετών (ΣΕΓΜ), αναφέρθηκε στα σοβαρά προβλήματα που παρουσιάζει το πλαίσιο μέσα στο οποίο πραγματοποιούνται σήμερα οι μελέτες. Ανάμεσα σε αυτά: Οι πολύ χαμηλές αμοιβές, που φτάνουν σε εκπτώσεις μέχρι και στο 80%, γεγονός που συντελεί ενδεχομένως και σε χαμηλή ποιότητα μελετών. Η μη χρήση ικανού αριθμού μελετών που τελικά καταλήγουν στα συρτάρια, αλλά και η υλοποίηση μελετών που χρησιμοποιούνται για έργα που δεν έχουν ενταχθεί στον στρατηγικό σχεδιασμό. Χαρακτηριστική περίπτωση, το έργο της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης, η υλοποίηση του οποίου δεν κατέστη δυνατή με αποτέλεσμα η ανάδοχος να ζητά από το Δημόσιο 70 εκατ. € αποζημιώσεις. Γι' αυτούς τους λόγους είναι απαραίτητο να γίνονται εφεξής ώριμες και σωστές μελέτες και μόνο για έργα που εντάσσονται στον στρατηγικό σχεδιασμό.

2.2 Πάνελ Β': Χερσαίες, Συνδυασμένες Μεταφορές και Logistics

Το δεύτερο πάνελ με θέμα «**Χερσαίες, Συνδυασμένες Μεταφορές και Logistics**» συντόνισε ο δημοσιογράφος Θανάσης Αιτωινίου, αρχισυντάκτης του περιοδικού Logistics & Management.

Γιώργος Νικολούλης, Διευθύνων Σύμβουλος, ΟΛΠ Consulting & Logistics A.E.

Σε προτεραιότητα τα cruise-terminals με συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων

Στους στόχους βελτίωσης των υποδομών για την υποδοχή τουρισμού κρουαζιέρας και στην άμεση ανάγκη συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων, εστίασε ο κ. Γιώργος Νικολούλης, Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Consulting & Logistics A.E. Ο κ. Νικολούλης, υπενθύμισε ότι οι υποδομές αυτές αποτελούν βασικά έργα για την ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού και της οικονομίας των ελληνικών νησιών καθώς:

- Υπάρχει ήδη σημαντική αύξηση επιβατών κρουαζιέρας στα 42 λιμάνια της χώρας. Το 2013, μόνο στον Πειραιά, ήρθαν 712 κρουαζιερόπλοια με 1.500.000 επισκέπτες.
- Το ενδιαφέρον για νέους προορισμούς είναι αυξανόμενο, αλλά δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές για την υποδοχή

τουρισμού κρουαζιέρας. Μύκονος και Σαντορίνη έχουν ήδη ξεπεράσει τα όριά τους, ενώ λιμάνια όπως αυτά της Ζακύνθου και του Γυθείου έχουν αυξηθεί κατά 500% τις αφίξεις τους. Επιπλέον δεν υπάρχουν άλλα κατάλληλα λιμάνια και το γεγονός ότι τα περισσότερα από αυτά είναι κρατικά-δημοτικά καθυστερεί την ανάπτυξή τους.

- Σε ό,τι αφορά τα νέες γενιές κρουαζιερόπλοια μεγάλου μεγέθους, που παίρνουν μέχρι και πέντε χιλιάδες επιβάτες, μπορούν να εξυπηρετηθούν μόνον από τον Πειραιά αφού σε κανένα σχεδόν από τα κύρια λιμάνια των ελληνικών νησιών, δεν μπορούν να προμηθευθούν ναυτιλιακά καύσιμα, να πάρουν πόσιμο νερό σε μεγάλες ποσότητες, να παραδώσουν απόβλητα και λύματα, να παραλάβουν τροφοεφόδια κλπ.

Στο κέντρο ενδιαφέροντος του ΟΛΠ και όχι μόνον

Ήδη έχει τεθεί σε λειτουργία από τον ΟΛΠ ο δεύτερος σταθμός κρουαζιέρας «Θεμιστοκλής» του Οργανισμού στην περιοχή Θεμιστοκλέους-Παλατάκι. Ο νέος σταθμός θα μπορεί να εξυπηρετεί ημερησίως μέχρι 25.000 επιβάτες των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, τα οποία ελλιμενίζονται στους προβλήτες Αλικίμου, Παλατάκι και Θεμιστοκλέους του Κεντρικού Λιμένα Κρουαζιέρας από δύο διαφορετικά σημεία εισόδου-εξόδου, ενώ βρίσκεται σε στάδιο προετοιμασίας και ο Γ' Σταθμός Επιβατών Κρουαζιέρας, ο οποίος θα εξυπηρετεί τα κρουαζιερόπλοια της περιοχής της Ακτής Μιαούλη. Ο τομέας κρουαζιέρας έχει τεθεί άλλωστε στο κέντρο ενδιαφέροντος του ΟΛΠ Α.Ε. με συνεχείς αναβαθμίσεις και αισθητικές παρεμβάσεις, ώστε μαζί και με τη νέα επέκταση των προβλητών του, να μετατραπεί από πλευράς θέσεων ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης επιβατών, στο πιο σημαντικό λιμάνι κρουαζιέρας της Ελλάδας, αλλά και της Μεσογείου. Στο πνεύμα αυτό:

- Ο στόχος προσέλευσης κρουαζιέρας αναδεικνύεται σε εθνική προτεραιότητα, καθώς υπάρχει πεδίο ανάπτυξης με προοπτική μεγάλου αριθμού τουριστών και εσόδων.
- Για τον καλύτερο συντονισμό έχει ήδη προταθεί η δημιουργία μιας ειδικής αρχής ή εταιρείας διαχείρισης κρουαζιέρας με μετόχους τα λιμάνια, τους οργανωτές κρουαζιέρας και τις εταιρείες που υποστηρίζουν την κρουαζιέρα.

Κωνσταντίνος Σπηλιόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ

Προτεραιότητα στη σύνδεση με τα βασικά λιμάνια της χώρας

Από τη δική του πλευρά, ο κ. Κωνσταντίνος Σπηλιόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, αναφέρθηκε στους άμεσους στόχους της εταιρείας, που είναι η σύνδεση των λιμανιών με το σιδηροδρομικό δίκτυο και μάλιστα το συντομότερο δυνατό, ώστε να αποκομίσει η Ελλάδα τα μέγιστα οφέλη από τις ευρωπαϊκές μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο η ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ/Π έως το 2017 αποτελεί ταυτόχρονα δέσμευση και εθνικό στόχο. Πρόσφατα εξάλλου ξεκίνησε τη λειτουργία της και η σύνδεση 17 χλμ δικτύου με τον ΟΛΠ, με τα πρώτα εμπορεύματα να μεταφέρονται ήδη σιδηροδρομικά. Η μεταφορά εμπορευμάτων από την Άπω Ανατολή προς την Ευρώπη μέσω του ΟΛΠ έχει υπολογιστεί ότι θα «κερδίζει» συνολικά 11 ημέρες, γεγονός που δημιουργεί τεράστια οφέλη για τις εταιρείες και κατ' επέκταση την Ελλάδα. Ανα-

μένεται και η ολοκλήρωση της σύνδεσης του σιδηροδρόμου με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (5 χλμ) και με το Θριάσιο Πεδίο, όπου έχει ήδη ξεκινήσει η Β' φάση του έργου, το οποίο και αναμένεται να ολοκληρωθεί ως τα μέσα του 2016.

Επικείται και η σύνδεση του σιδηροδρόμου με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, με την ολοκλήρωσή της να υπολογίζεται για το Σεπτέμβριο του 2014. Η εν λόγω σύνδεση εκτιμάται ότι θα προσφέρει έναν ταχύτατο εμπορικό δίαυλο με τη Μαύρη Θάλασσα και τα Βαλκάνια, λόγω και της υπερφόρτωσης των Δαρδανελίων.

Οι μελέτες για το Λαύριο που καθυστερούν και τα Σειπόλια

Σε ό,τι αφορά τις «δευτερεύουσες» συνδέσεις με τα λιμάνια Λαυρίου και Πάτρας έχουν ήδη ξεκινήσει αντίστοιχες μελέτες. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις μελέτες της Β' φάσης για την επέκταση του προαστιακού στο Λαύριο, ο κ. Σπηλιόπουλος, ανέφερε ότι ενώ είναι έτοιμες, καθυστερούν, στο πλαίσιο της γνωστής διάστασης απόψεων με τον ΟΣΕ που θεωρεί το έργο ακριβό. Για να προσθέσει, ότι την ανάγκη προώθησης του συγκεκριμένου έργου που εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα υποστηρίζει και ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επιδιώκεται επίσης η ένταξη στο ΣΕΣ (νέο ΕΣΠΑ) και της σιδηροδρομικής σύνδεσης με το λιμάνι της Καβάλας. Τέλος, στο πλαίσιο σιδηροδρομικών έργων που ανέπτυξε ο κ. Σπηλιόπουλος, περιλαμβάνεται και η υπογειοποίηση των Σειπολίων.

Σπύρος Δανέλλης, Ευρωβουλευτής - Μέλος Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού ΕΚ

Επιλέξιμα για χρηματοδότηση έργα μέσω του Ταμείου «Συνδέοντας την Ευρώπη»

Σε γραπτή παρέμβασή του, ο ευρωβουλευτής – Μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του ΕΚ Σπύρος Δανέλλης, ανέφερε, ότι το νεοσύστατο Ταμείο «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα στηρίξει έργα κοινού ενδιαφέροντος που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Ενώ όμως τα ΔΕΔ-Μ εστίαζαν παραδοσιακά στο σιδηρόδρομο είναι πλέον δυνατή η αξιοποίησή τους για τη χρηματοδότηση και άλλων μεταφορικών υποδομών, όπως επιβατικές υποδομές στα λιμάνια και στις συνδυασμένες μεταφορές. Επιλέξιμα έργα, αποτελούν επίσης οι Λεωφόροι της Θαλάσσης (Motorways of the Sea) που αφορούν την επιδότηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων όπου δημιουργείται επιπρόσθετη ευρωπαϊκή αξία και όπου συμμετέχουν τουλάχιστον δύο κράτη μέλη.

Κονδύλια και για τηλεματικές εφαρμογές

Κονδύλια θα υπάρχουν επίσης για τις λεγόμενες τηλεματικές εφαρμογές που αφορούν νέες τεχνολογίες σε όλους τους κλάδους των μεταφορών, από το σύστημα σηματοδότησης ETCS στον σιδηρόδρομο μέχρι το πλήγμα τεχνολογιών SESAR που θα μεταμορφώσει τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και θα διευκολύνει την εφαρμογή του φιλόδοξου προγράμματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Από το Ταμείο «Συνδέοντας την Ευρώπη», θα γίνει εφεξής δυνατή η χρηματοδότηση λιμενικών, αερολιμενικών και άλλων υποδομών της περιοχής του Ηρακλείου, ενώ το Κεντρικό Δίκτυο που οριοθετεί ο νέος Κανονι-

σμός για τα ΔΕΔ περιελάμβανε εξαρχής την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, καθώς και τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Ο σχετικός κανονισμός προσδιορίζει τις προδιαγραφές και τα ποσοστά συγχρηματοδότησης του συνολικού ποσού 23 δις. ευρώ.

Πέτρος Σκουλικίδης, Πρόεδρος ΠΣΧΕΜ

Η προστιθέμενη αξία στις μεταφορές έρχεται από την Άπω Ανατολή

Τη διερεύνηση της δυνατότητας ανασυναρμολόγησης φορτίων από την Άπω Ανατολή εντός της Ελλάδος, όπως γίνεται στην Τσεχία και την Ουγγαρία, ώστε να αυξηθεί η αξία των προσφερόμενων υπηρεσιών της χώρας στις μεταφορές, πρότεινε ο κ. Πέτρος Σκουλικίδης, πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ). Πρότεινε επίσης μείωση της φορολογίας για τα χερσαία οχήματα, αλλά και επιδοτήσεις στο πλαίσιο του ΣΕΣ (ΕΣΠΑ) για φυσικό αέριο και ηλεκτροκίνηση και στα φορτηγά, ώστε να μειωθεί και το «αποτύπωμά» τους.

Συνοψίζοντας τους λόγους οι οποίοι καθιστούν τον τομέα των χερσαίων μεταφορών μη ανταγωνιστικό, ο κ. Σκουλικίδης εστίασε στην αυξημένη φορολογία στην Ελλάδα για τα χερσαία οχήματα η οποία φθάνει το 26%, την ώρα που οι ανταγωνιστές σε Βουλγαρία και Κύπρο φορολογούνται με μόλις 10%. Επιπλέον η Ελλάδα έχει το πιο ακριβό πετρέλαιο στην Ευρώπη, αλλά και πανάκριβα διόδια. Μια πλήρης διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη της τάξης των 42 ευρώ το 2005, έχει πλέον εκτοξευθεί στα 204 ευρώ, ήτοι αύξηση πάνω από 400%.

Αντίστοιχα, η ίδια διαδρομή κοστίζει στον Έλληνα μεταφορέα 1500 ευρώ και στο Βούλγαρο 250 ευρώ. Το κόστος εργασίας των οδηγών στην Ελλάδα είναι πολύ πιο υψηλό σε σχέση με τη Βουλγαρία και Ρουμανία, όπως επίσης και οι ασφάλειες που είναι υπερδιπλάσιες.

Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την κρίση αντανakλώνται στους τζίρους των μεταφορέων οι οποίοι από το 2009 μέχρι σήμερα παρουσιάζουν πτώση 50%. Παράλληλα, «οργιάζει» η παράνομη μεταφορά. Το μόνο που φαίνεται ότι μπορεί να αναθερμάνει ουσιαστικά την αγορά είναι οι εμπορευματικές ροές από την Ανατολή μέσω Πειραιά.

Κακό «timing» για την απελευθέρωση

Σε σχέση με την απελευθέρωση του χώρου ο κ. Σκουλικίδης την χαρακτήρισε ως «άκαιρη» γιατί υλοποιήθηκε σε μία περίοδο κατά την οποία οι μεταφορείς δεν έχουν δουλειά. Επομένως δεν υπάρχει ερέθισμα προκειμένου να δραστηριοποιηθεί κανείς επαγγελματικά σε αυτόν τον τομέα. Ανέφερε επίσης, ότι το φορτηγό συνεχίζει να κατέχει την μερίδα του λέοντος στην μεταφορά ειδικά στην Ελλάδα, όπου το 80% των εμπορευμάτων συνεχίζουν να μεταφέρονται με ΙΧ ενώ στην Ευρώπη το αντίστοιχο ποσοστό είναι μόλις 20%.

Ειρήνη Χάδιαρη-Γκιόλα, Αντιπρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics

Ανοίγει η αγορά Logistics

Από τη δική της πλευρά η κα. Ειρήνη Χάδιαρη-Γκιόλα, αντιπρό-

εδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics αναφερόμενη στο Σχέδιο Νόμου για το εθνικό σχέδιο Logistics που βρίσκεται στην τελική φάση επεσήμανε ότι με τον καθορισμό των σχετικών όρων και κανονισμών θα «ανοίξει» η αγορά, δημιουργώντας πλήθος νέων θέσεων εργασίας. Κάτι, το οποίο αν είχε γίνει πριν από χρόνια θα αποτελούσε σημαντικό πλεονέκτημα στη σημερινή κρίση. Με αυτό το σκεπτικό είναι καλό έγκαιρα να αντιμετωπιστεί και ένα αντίστοιχο σχέδιο για City Logistics.

Αναστάσιος Μάνος, Logistics & Terminal Manager ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ

Παρακολούθηση φορτίων μέσω GPS

Ο κ. Αναστάσιος Μάνος, Logistics & Terminal Manager της ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, αναφέρθηκε στην εμπειρία του ομίλου στις μεταφορές, με την υλοποίηση πλέον πλήθους συνδυασμένων μεταφορών μεγάλων φορτίων. Οι μεταφορές αυτές στην Ελλάδα αφορούν συνολικά 6 λιμάνια και υλοποιούνται με καινοτομικό τρόπο, καθώς ο όμιλος παρακολουθεί πλήρως το στόλο του μέσω GPS, γνωρίζοντας ανά πάσα στιγμή τι συμβαίνει στα φορτηγά και τα φορτία τους στο δρόμο.

Δημήτρης Κατσώχης, Εκπρόσωπος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Συνοψίζοντας τις τοποθετήσεις που προηγήθηκαν, στα σημαντικά οφέλη που θα επιφέρει η δημιουργία ενός στοιχειώδους δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων για την ελληνική οικονομία εστίασε ο κ. Δημήτρης Κατσώχης, εκπροσωπώντας τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Σε αυτά περιλαμβάνονται: Σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων. Μείωση του όγκου της βαριάς κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της χώρας. Αξιοποίηση σε μεγάλο βαθμό της μη αξιοποιήσιμης σήμερα μεταφορικής ικανότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Δημιουργία πολλών θέσεων εργασίας. Ο κ. Κατσώχης, αναφέρθηκε επίσης στις προσπάθειες ανάπτυξης Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα και ειδικότερα στην περίπτωση του Προμαχώνα, που επηρεάστηκε αρνητικά από την καθυστέρηση στην ανάπτυξη υποδομών/δικτύου. Στον αντίποδα, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά, αναπτύσσεται σε μια θετική συγκυρία λόγω της πολύ θετικής πορείας του προβλήτη II του ΣΕΜΠΟ, εν αναμονή του προβλήτη III, αλλά και της πιθανής συσχέτισης για τη λειτουργία ΕΚ στο Θριάσιο.

Τέλος, σε συνάρτηση και με τις παρουσιάσεις του Πάνελ Α', τονίσθηκε η σημασία της ολοκλήρωσης των βασικών τμημάτων αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρομικού δικτύου (ΠΑΘΕ/Π) σε εύλογο ορίζοντα ώστε να μειωθεί δραστικά η έκθεση των χρηστών του δικτύου σε κινδύνους ασφαλείας, αλλά και να επιτευχθεί η ουσιαστική ένταξη της χώρας στα δίκτυα TEN-T προς ενίσχυση της εμπορικής της ανταγωνιστικότητας και προσέλκυσης τουριστών.

2.3 Πάνελ Γ': Αναπτύσσοντας την Εναλλακτική Αυτοκίνηση

Το Γ' Πάνελ πραγματοποιήθηκε την ουσιαστική εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα με σωστούς κανόνες, ώστε να αξιο-

ποιηθούν τα αποτελέσματα της Δημόσιας Διαβούλευσης επί της πρότασης της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) για την αποσαφήνιση και οριοθέτηση του θεσμικού/λειτουργικού πλαισίου ένταξης των υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, παρουσιάστηκαν από τον κ. **Ευάγγελο Διαληνά, Μέλος ΡΑΕ – Καθηγητή Ε.Μ.Π.** τρεις κατηγορίες υποδομών φόρτισης και περιγράφηκαν οι απαιτήσεις δημιουργίας προτύπων και κανονισμών για την ασφαλή λειτουργία των σταθμών φόρτισης Η/Ο που θα επιτρέψει την ανάπτυξη επιχειρήσεων για την κατασκευή τους στην Ελλάδα. Προσδιορίστηκαν δε οι απαιτήσεις σχεδιασμού σε συσχέτιση με την εμπορική λειτουργία των υποδομών φόρτισης, καθώς και ο ρόλος της ΡΑΕ στο πλαίσιο αυτό.

Επίσης, επισημάνθηκε από την κα **Σοφία Πολιτοπούλου, Διευθύντρια Ρυθμιστικών Θεμάτων, Διεύθυνση Στρατηγικής και Ρύθμισης ΔΕΔΔΗΕ** ότι η ηλεκτροκίνηση συνεπάγεται την ανάπτυξη και λειτουργία ενός δικτύου ευθύνης του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ), ο οποίος βρίσκεται σε συμφωνία με τους προτεινόμενους από τη ΡΑΕ κανόνες. Ο ΔΕΔΔΗΕ καλείται βάσει των αιτημάτων των ιδιωτικών ή δημόσιων φορέων να αποσαφηνίσει τον τρόπο διαχείρισης των μετρητικών δεδομένων και να καθορίσει τους τεχνικούς κανόνες επικοινωνίας των σημείων φόρτισης των Η/Ο, ώστε να μην επιβαρυνθεί υπέρμετρα το Δίκτυο Διανομής.

Σημειώθηκε ότι ο ΔΕΔΔΗΕ δε θα είναι ιδιοκτήτης των σημείων φόρτισης, αλλά θα έχει την αποκλειστική ευθύνη για:

1. Την έγκριση της ανεξάρτητης σύνδεσης των σχετικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, βάσει των αιτημάτων των αντίστοιχων ιδιωτικών ή δημόσιων φορέων, με τη χρησιμοποίηση ευφυών μετρητών.
2. Τη διαχείριση των μετρητικών δεδομένων ώστε να γνωρίζει την επιπρόσθετη στάθμη φόρτισης των γραμμών διανομής και των τοπικών μετασχηματιστών διανομής (επιβάρυνση Δικτύου).
3. Τον καθορισμό των τεχνικών κανόνων επικοινωνίας των σημείων φόρτισης των Η/Ο, για την παροχή μετρήσεων της ηλεκτρικής κατανάλωσης, την αναγνώριση του ιδιοκτήτη - διαχειριστή της υποδομής φόρτισης και, εάν είναι δυνατόν, και τη σύνδεση με τους καταναλωτές ηλεκτρικής ενέργειας.

Τέλος, τονίσθηκε από τον κ. **Γιώργο Χατζόπουλο, Σύμβουλο Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης ΔΕΠΑ** η ανάγκη βελτίωσης του νομοθετικού πλαισίου και καθιέρωσης προτύπων CNG, χαμηλής φορολογικής επιβάρυνσης, εξειδικευμένων επιδοτήσεων επενδύσεων, μέσω αναπτυξιακών προγραμμάτων του Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενίσχυσης της εκπαίδευσης τεχνιτών και παροχής κινήτρων στους οδηγούς για αγορά αυτοκινήτων Φ.Α., όπως χαμηλά τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης. Το Φυσικό Αέριο (Φ.Α.) κίνησης εμφανίζει σημαντική δυναμική να αποβεί έως 55% πιο οικονομικό, χρησιμοποιούμενο ευρέως είτε σε μορφή CNG είτε σε LNG.

2.4 Πάνελ Δ': Αυτοκίνητο και Περιβάλλον

Το Δ' Πάνελ με θέμα «**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**» συντό-

νισε ο κ. Τρύφωνας Αλευρίτης του Energyln.

Την ένταξη της Ελλάδας στην ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Green E-motion, η οποία προωθεί την ενιαία αγορά ηλεκτροκίνησης και το σχετικό πρόγραμμα για την Ελλάδα το οποίο «τρέχει» η ΔΕΗ παρουσίασε η διευθύντριά του κα **Βάδν Λιόλιου, μέλος του ΔΣ του ΕΛΙΝΗΘ**. Με κοινούς κανόνες κοστολόγησης, πρότυπα και διαδικασίες, η ενιαία αγορά, στοχεύει στη δημιουργία ενός σταθερού ευρωπαϊκού επενδυτικού περιβάλλοντος για όλους τους εμπλεκόμενους. Το πρόγραμμα Green E-motion, προτείνει τους τρόπους για την ιδανική αξιοποίηση της ηλεκτροκίνησης από πλευράς δικτύου, πρότυπα για να υποστηριχθεί η διαλειτουργικότητα των συστημάτων και διαμορφώνει μια Virtual αγορά υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Για να πετύχει αυτούς τους στόχους το πρόγραμμα ομαδοποιεί 10 περιοχές από 15 δήμους διασπαρμένους σε επτά χώρες και δημιουργεί μια πλατφόρμα κάτω από την οποία βρίσκονται όλες οι περιοχές (δέσμευση, ψάξιμο σταθμών φόρτισης, roaming).

Επισημάνθηκε επίσης η ανάγκη θεσμικής υποστήριξης της ηλεκτροκίνησης, τόσο σε επίπεδο καταναλωτή με κίνητρα για την αγορά και τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων, όσο και σε επιχειρηματικό επίπεδο με αρωγή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Σημειώθηκε, δε, η δυναμική των **plug-in hybrids, ηλεκτρικών οχημάτων και αυτοκινήτων υδρογόνου** ως μελλοντικών «κυριάρχων» της αγοράς.

Τη σημασία των ηλεκτρικών οχημάτων και των εφαρμογών

εναλλακτικών καυσίμων για την ανάπτυξη, τόνισε ο κ. **Πέτρος Καραμπήλας μέλος Δ.Σ. Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκινήτων Οχημάτων**. Για να προσθέσει ότι η Ελλάδα έχει να ωφεληθεί πολλά από αυτήν την τεχνολογική επανάσταση στους τομείς της εγχώριας αυτοκινητοβιομηχανίας, κατασκευής μπαταριών, εφοδιαστικής αλυσίδας, επιχειρήσεων παροχής κοινής ωφέλειας και υποδομών, λογισμικού και έξυπνων δικτύων. Ο κ. Καραμπήλας, επέμεινε επίσης ιδιαίτερα στην απελευθέρωση το συντομότερο δυνατό της εγκατάστασης κοινόχρηστων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων. Υπενθύμισε, ότι ο ν. 4233/14 προβλέπει προθεσμία για την έκδοση όλων των αναγκαίων αποφάσεων σε σχέση με τις προϋποθέσεις εγκατάστασης μέχρι τις 29 Ιουλίου 2014 και έκανε έκκληση να μην επαναληφθεί η καθυστέρηση που προέκυψε με τον νόμο 4070/12, που ουδέποτε προχώρησε.

Τέλος, στις προϋποθέσεις για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ηλεκτροκίνηση για την Ελλάδα, αναφέρθηκε ανάμεσα σε άλλα ο κ. **Κώστας Θεοφανίδης (ΣΥΝΔΡΩ)**, επισημαίνοντας ότι η καινοτομία και οι νέες τεχνολογίες αποτελούν σε κάθε περίπτωση μονόδρομο για την οικονομική επιβίωση και ανάπτυξη. Κατά την εκτίμηση της ΣΥΝΔΡΩ, ο συγκεκριμένος τομέας, μπορεί να δημιουργήσει επενδύσεις της τάξης των 200εκ. ευρώ μέχρι το 2020 με αιχμή τον τομέα κατασκευής και συντήρησης φορτιστών και μπαταριών, τον τουρισμό και τα αγροτικά οχήματα, τις μεταφορές και τη διανομή προϊόντων, την αξιοποίηση ΦΒ. Γι'



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 σημάτων του οδικού δικτύου, των πινακίδων κυκλοφορίας και των διαγραμμίσεων.
- Το ελάχιστο όριο της ασφαλούς ορατότητας των δύο αυτών οδικών σημάτων, 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 εταιρίας 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. (ΟΔΟΜΕΛΑ) • ΕΒΕΑ
ΝΕΪΓΥ 31-33 (Αχαρνών 452) - 111 43 ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ: 210 2585 000 • FAX: 210 2589 000
<http://www.road-safety.gr> • www.road-safetyproducts.gr • Email: roadsafety@tee.gr



αυτό, η Ελλάδα παρά την κρίση θα πρέπει να δώσει από τώρα το παρόν στην αναδυόμενη αγορά της ηλεκτροκίνησης μέχρι να μειωθεί το κόστος οχημάτων και φορτιστών. Σημειώνεται ότι η ΣΥΝΔΡΩ είναι μια Κοινωνική Συνεταιριστική Επιχείρηση που προωθεί την καινοτομία, τη συλλογική επιχειρηματικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

3 Συμπεράσματα

Μέσα από συχνά αντιτιθέμενες απόψεις, προσπάθεια κατανόησης των αντικειμενικών προβλημάτων και απόρριψη υποκειμενισμών, το κοινό που παρακολούθησε το φόρουμ είχε την ευκαιρία να συμμετάσχει σε μια ουσιαστική ενημερωτική παρέμβαση από την οποία προέκυψε ξεκάθαρα η ανάγκη της αγοράς να ανακτήσει το χαμένο έδαφος λόγω ύφεσης, στη βάση ενός ξεκάθαρα οργανωτικού, θεσμικού και χρηματοδοτικού πλάνου. Παράλληλα όμως και στη βάση εξυπηρέτησης του κοινού συμφέροντος με κοινά αποδεκτές πρακτικές.

Στα βασικά συμπεράσματα και επίκαιρες προτάσεις που κατατέθηκαν περιλαμβάνονται:

1. Η Πολιτεία έχει καταλήξει στα έργα και υποδομές κορυφαίας προτεραιότητας της επόμενης περιόδου. Σε συνέχεια της επανεκκίνησης των αυτοκινητοδρόμων που άνοιξαν το δρόμο για να προχωρήσουν και τα επόμενα μεγάλα έργα, δημοπρατεί άμεσα τα τέσσερα επόμενα έργα παραχώρησης (Ζεύξη Σαλαμίνας, Ζεύξη Λευκάδας, Αυτοκινητόδρομος θήβα-Υλίκη και αεροδρόμιο Καστελλίου στην Κρήτη). Επίσης, δημοπρατεί ως καθαρά δημόσια έργα, τα οδικά έργα που αφορούν την Ολυμπία Οδό, ολοκληρώνει το συντομότερο δυνατό τον ΠΑΘΕ/Π και αναζητεί παράλληλα ένα νέο πιο «κοινωνικό» μοντέλο ΣΔΙΤ, μέσω του οποίου θα χρηματοδοτηθούν άλλα χρήσιμα για την ανάπτυξη έργα, καθώς τα διαθέσιμα κονδύλια είναι λιγοστά.
2. Βασικός μοχλός ανάπτυξης θα είναι σε κάθε περίπτωση οι μεταφορικές υποδομές, καθώς η Ελλάδα ευνοείται ιδιαίτερα από τη θέση που κατέχει στον ευρωπαϊκό χάρτη των μεταφορών, ως «αρτηρία» του κεντρικού δικτύου.
3. Το βάρος της επόμενης περιόδου πέφτει στα σιδηροδρομικά έργα, αλλά και στα λιμενικά με έμφαση στις υποδομές για την κρουαζιέρα.
4. Άμεσος στόχος της ΕΡΓΟΣΕ, που κατασκευάζει τα σιδηροδρομικά έργα, είναι η σύνδεση των λιμανιών με το σιδηροδρομικό δίκτυο και μάλιστα το συντομότερο δυνατό, ώστε να αποκομίσει η Ελλάδα τα μέγιστα οφέλη από τις ευρωπαϊκές μεταφορές.
5. Οι υποδομές για την υποδοχή τουρισμού κρουαζιέρας, περιλαμβάνονται επίσης στα έργα προτεραιότητας καθώς συμβάλλουν στον θαλάσσιο τουρισμό και στην οικονομία των ελληνικών νησιών.
6. Σε αυτή την κατεύθυνση, ο ΟΛΠ με τις αναπτυσσόμενες υποδομές του, διεκδικεί το ρόλο του μεγαλύτερου λιμανιού κρουαζιέρας στην Ελλάδα αλλά και στη Μεσόγειο.
7. Παράλληλα, προτείνεται ο άμεσος συντονισμός όλων των λιμανιών που εμπλέκονται στην κρουαζιέρα λιμανιών υπό έναν κοινό φορέα.
8. Το νέο χρηματοδοτικό εργαλείο, Connecting Europe Facility (CEF), παρέχει δυνατότητα επιπρόσθετης χρηματοδοτικής στήριξης για έργα ενταγμένα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Μάλιστα, είναι πλέον δυνατή η χρηματοδότηση, πέρα από τα «κλασσικά» σιδηροδρομικά έργα και άλλων μεταφορικών υποδομών, όπως επιβατικές υποδομές στα λιμάνια και στις συνδυσασμένες μεταφορές. Επιλέξιμα έργα, είναι επίσης οι Λεωφόροι της Θαλάσσης (Motorways of the Sea) και οι τηλεματικές εφαρμογές που αφορούν νέες τεχνολογίες σε όλους τους κλάδους των μεταφορών.
9. Στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων ειδική σημασία για την Ελλάδα έχει ο οδικός άξονας 9 (East Med Pan-European Corridor), ο οποίος θα ξεκινά από τον βορρά της Ευρώπης θα διατρέχει την Ανατολική Ευρώπη και θα καταλήγει στη Θεσσαλονίκη.
10. Η σωστή οργάνωση των έργων, η πλήρης διαφάνεια, η ηλεκτρονική δημοπρασία και η άμεση διεκπεραίωση δικαστικών προσφυγών προτείνονται ως βασικές προϋποθέσεις της επιτυχούς των διαδικασιών ανάθεσης και υλοποίησης.
11. Σε ό,τι αφορά τις μελέτες, προτείνεται, να υλοποιούνται εφεξής μόνον για ώριμα έργα που εντάσσονται στον στρατηγικό σχεδιασμό.
12. Η ανασυναρμογή φορτίων από την Άνω Ανατολή εντός της Ελλάδας στα πρότυπα της Τσεχίας και Ουγγαρίας, αποτελεί μια επίκαιρη πρόταση προς διερεύνηση με στόχο την αύξηση της αξίας των προσφερόμενων υπηρεσιών της χώρας στις μεταφορές.
13. Η επιδότηση για φυσικό αέριο και ηλεκτροκίνηση στα ΙΧ αλλιά και στα φορτηγά, προτείνονται ως οι πλέον ενδεδειγμένοι τρόποι εξοικονόμησης, αλλά και μείωσης του περιβαλλοντικού τους «αποτυπώματος».
14. Σε ό,τι αφορά το θεσμικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση, η ΡΑΕ συνέταξε πρόσφατα γνωμοδότηση και την υπέβαλε σε δημόσια διαβούλευση προκειμένου να γίνει νόμος του κράτους περί των σημείων φόρτισης των συσσωρευτών. Αναζητείται όμως «κοινός τόπος» με τους κατασκευαστές ηλεκτρικών αυτοκινήτων, κατασκευαστές φορτιστών και τους ενδιαφερόμενους παρόχους (π.χ. parking, εμπορικά κέντρα, βενζινάδικα, αεροδρόμια, δήμους κλπ), που πιστεύουν ότι οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη ηλεκτρικών αυτοκινήτων.
15. Από τη δική τους πλευρά, ΡΑΕ και ΔΕΔΔΗΕ, βάσιμα υποστηρίζουν την αναγκαιότητα θέσπισης των προτεινόμενων ρυθμίσεων με το τεχνικό αιτιολογικό ότι μια ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας για φόρτιση συσσωρευτών, θα υπερφόρτωνε τα υφιστάμενα ηλεκτρικά δίκτυα, με αρνητικές επιπτώσεις στην αξιοπιστία τους. Ο «κοινός τόπος» αναζητείται επομένως σε ρυθμίσεις που: Διασφαλίζουν μεν την αξιοπιστία των δικτύων αλλά και τη θεσμική αρμοδιότητα της ΡΑΕ στην εμπορία ηλεκτρικής ενέργειας για την αποφυγή «άναρχων» φαινομένων, ενισχύουν δε το άνοιγμα μιας νέας αγοράς που εισάγει νέες περιβαλλοντικές τεχνολογίες και υποσχετά σημαντική επιχειρηματική ανάπτυξη.

***Δημήτρης Κατώχης**

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ,

MSc UC Berkeley

Manager Infrastructure Development Services – PLANET A.E.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΠΕΡΙΔΑΣ ΣΕΣ "ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ: ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2024"

ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΟ ΤΕΕ - 3 ΙΟΥΛΙΟΥ 2014



Ενότητα 1: ΠΡΟΣΚΕΚΛΗΜΕΝΕΣ ΤΟΠΟ- ΘΕΤΗΣΕΙΣ

Η πρώτη συνεδρία της εσπερίδας περιελάμβανε σύντομες τοποθετήσεις από έξι προσκεκλημένους ομιλητές, οι οποίοι έθεσαν, από την πλευρά τους, τις βάσεις για τη ζωντανή συζήτηση που ακολούθησε στη δεύτερη ενότητα.

Η κα Άννα Αναστασάκη, Προϊστάμενη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών της Διεύθυνσης Μελετών της Αττικό Μετρό Α.Ε. παρουσίασε το ρόλο της Αττικό Μετρό Α.Ε. στην εξέλιξη του χάρτη των μεταφορών της Αττικής. Μέσα από ένα συνδυασμό χαρτών και συνολικών στοιχείων, η παρουσίαση της κας Αναστασάκη έδειξε την αναμενόμενη κατάσταση του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς της Αττικής σε διάφορους χρονικούς ορίζοντες.

Ο κ. Γρηγόρης Δημητριάδης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ (η ονομασία του οργανισμού αλλάζει σε Συγκοινωνίες Αθηνών), παρουσίασε τις βασικές δράσεις του οργανισμού, περιλαμβανομένης της νέας τιμολογιακής πολιτικής, και της αλληλαγής της εταιρικής εικόνας με νέα λογότυπα ανά μέσο.

Ο κ. Γιώργος Νάθενας, Αναπληρωτής Υπεύθυνος του Τμήματος ΡΣΑ του ΟΡΣΑ, μίλησε για τις κυκλοφοριακές ανάγκες και το συγκοινωνιακό σχεδιασμό Αθήνας και Αττικής στο πλαίσιο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου. Η παρουσίαση περιλάμβανε περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και ανάλυση της εξέλιξης του συστήματος μεταφορών, με έμφαση στις ελλείψεις και εκκρεμότητες. Επίσης, παρουσιάστηκαν οι βασικές αρχές και στόχοι του νέου ΡΣΑ (που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών) και παρουσιάστηκαν οι βασικές επιλογές.

Ο Καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς και εκπρόσωπος του

Ιδρύματος Ωνάση, **κ. Στράτος Παπαδημητρίου**, μίλησε για το έργο της Ανάπλασης της Πανεπιστημίου και συγκεκριμένα για το ρόλο του στην ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας.

Ο Καθηγητής του ΕΜΠ **κ. Θάνος Βλυστός** συνέχισε την αναφορά στο κέντρο της Αθήνας, παρουσιάζοντας «μεγάλα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας για την κοινωνία και τον πολιτισμό». Ο κ. Βλυστός συνδύασε χάρτες που παρουσιάζουν σχέδια για βιώσιμη ανάπτυξη στην Αθήνα, με ενδιαφέρουσες φωτογραφίες από καλές πρακτικές από το εξωτερικό, σε μια ζωντανή και διαφορετική παρουσίαση.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής Κυκλοφορίας και Στάθμευσης του ΣΕΣ, **κ. Στέλιος Ευσταθιάδης**, μίλησε για τα χαρακτηριστικά, τη διαχείριση και τις επιπτώσεις της στάθμευσης. Ο κ. Ευσταθιάδης εστίασε στα προβλήματα που σχετίζονται με την παράνομη στάθμευση, παρουσίασε τις θέσεις του ΣΕΣ στο θέμα, και διατύπωσε προτάσεις για αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών.

Την πρώτη συνεδρία έκλεισε ο πρώην Πρόεδρος του ΣΕΣ, **κ. Πάνος Παπαδάκος**, ο οποίος συνόψισε τις εργασίες της συνεδρίας, διατυπώνοντας τα βασικά συμπεράσματα και ερωτήματα για τη δεύτερη ενότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ: Κ. Αντωνίου, Πρόεδρος ΣΕΣ, Π. Παπαδάκος, πρ. Πρόεδρος ΣΕΣ

Ενότητα 2: ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Η τελευταία ενότητα της εσπερίδας ήταν αφιερωμένη σε σύντομες παρεμβάσεις και τοποθετήσεις από τους συμμετέχοντες.

Αρχικά έλαβαν το λόγο εκπρόσωποι της νέας διοικητικής αρχής της Περιφέρειας Αττικής. Ο **κ. Δρακόπουλος** συγκεκριμένα ανέφερε ότι η Περιφέρεια Αττικής είναι έτοιμη να αναλάβει πρωτοβουλίες για τις μετακινήσεις στην πόλη δίδοντας έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τους ευάλωτους χρήστες της οδού, την οδική ασφάλεια και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης. Επιπλέον, η Περιφέρεια προτίθεται να αντιμετωπίσει και τις ταξικές διαστάσεις του συγκοινωνιακού συστήματος της Αθήνας.

Ο κ. Κώστας Μηρούσαλης, εκ μέρους των Φίλων Σιδηροδρόμου Αρκαδίας, διατύπωσε την άποψη ότι οι σιδηροδρομικοί χώροι δεν πρέπει να παραχωρηθούν, ενώ θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι ανενεργές σιδηροδρομικές γραμμές. Παρατήρησε επίσης ότι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος δεν εξυπηρετεί τα κέντρα των πόλεων, όπως στην Ελευσίνα.

Τον λόγο έλαβε στη συνέχεια ο **κ. Βασίλης Χαλκιάς**, ο οποίος μετέφερε την τοποθέτηση του **κ. Δημήτρη Κούτρα** Προέδρου της Αττικής Οδού. Ο κ. Κούτρας ανέφερε ότι το Μετρό είναι το πιο σημαντικό περιβαλλοντικό έργο και το πιο ποιοτικό συγκοινωνιακό μέσο, και ως εκ τούτου οι επεκτάσεις του θα πρέπει να προχωρήσουν με εντατικούς ρυθμούς και να παραδοθούν το συντομότερο δυνατόν. Επισήμανε επίσης ότι ενδεχομένως να διερευνηθεί και η συγχρηματοδότηση και διαχείριση για 30 χρόνια από ιδιώτη που θα το κατασκευάσει, θα το συντηρήσει και θα το λειτουργήσει με κάποιο σχήμα ΣΔΙΤ. Τόνισε επίσης ότι θα μπορούσε να συνδυαστεί η επέκταση παραχώρησης της Αττικής οδού με την κατασκευή της γραμμής 4 του Μετρό, με βάση και παλαιότερο σχέδιο της Αττικής Μετρό. Χρειάζεται βέβαια ένα επιχειρηματικό μοντέλο. Στόχος κατά τον κ. Κούτρα θα πρέπει να είναι να λειτουργεί η γραμμή 4 του Μετρό σε 5 χρόνια από σήμερα.

Ο **κ. Νίκος Παπαδόπουλος** από τον ΟΑΣΑ απάντησε ότι η διαχείριση της γραμμής 4 του μετρό θα μπορούσε να γίνεται από ιδιώτη και πρόσθεσε ότι είναι επιτακτική ανάγκη η ενιαία διαχείριση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Παρατήρησε επίσης ότι ενδεχομένως να γίνει συνένωση ΟΑΣΑ - Αττικής Μετρό, δηλαδή ένας ενιαίος σχεδιασμός από ένα πλέον ενιαίο Υπουργείο.

Ο **κ. Κώστας Πετράκης**, εκ μέρους της Περιφέρειας Αττικής, έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην βιώσιμη αστική κινητικότητα, η οποία πέραν των περιβαλλοντικών οφελιών μπορεί να συμβάλει στην ανάγκη για πρόσβαση των ανέργων στις συγκοινωνίες. Τόνισε επίσης ότι η Αθήνα χρειάζεται Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), όχι μόνο λόγω των απαιτήσεων για τη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά και ως ανάγκη για την πόλη. Κατά τον κ. Πετράκη όλοι οι Δήμοι πρέπει να αποκτήσουν ΣΒΑΚ. Μία πρώτη αρχή προς την κατεύθυνση αυτή έγινε με τις συγκοινωνιακές πρωτοβουλίες του προγράμματος "Εξοικονομώ". Τέλος, τόνισε ότι πρέπει να απλοποιηθούν οι διαδικασίες για την έγκριση των διαφόρων μελετών και έργων. Π.χ. ένα μόνιμο στο Βόλο δεν μπορεί να χρειάζεται την έγκριση επτά υπουργείων.

Ο **κ. Αθανασόπουλος**, από το ΕΜΠ, σημείωσε ότι χρειάζεται καλύτερη διασύνδεση μεταξύ ΟΑΣΑ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πρότεινε επίσης η λειτουργία του Προαστιακού στην Αθήνα να ενσωματωθεί στη λογική διαχείρισης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς της Αθήνας.

Ο **κ. Γιάννης Τυρινόπουλος**, Γενικός Γραμματέας του ΣΕΣ, απευθυνόμενος προς τον κ. Δημητριάδη, Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΑΣΑ, ανέφερε ότι το λεωφορείο παραμένει το πιο δημοφιλές συγκοινωνιακό μέσο στην Αθήνα και συνεπώς η κατάργηση της κάρτας για λεωφορεία και τρόλβι θα επιφέρει αναπόφευκτη οικονομική επιβάρυνση για τους μετακινούμενους που χρησιμοποιούν αυτά τα δύο μέσα και ειδικά το λεωφορείο. Επίσης σημείωσε ότι οι περιστρεφόμενες μπάρες στις μηροσπινές θύρες των λεωφορείων θα αυξήσουν το χρόνο παραμονής των λεωφορείων στις στάσεις ειδικά κατά τις ώρες αιχμής. Τέλος, πρότεινε την ενσωμάτωση της μητροπολιτικής διάστασης στη νέα ονομασία του ΟΑΣΑ αντικαθιστώντας την λέξη «Αθήνα» με τη λέξη «Αττική».

Στην ίδια κατεύθυνση, η **κα Άννα Αναστασάκη**, από την Αττική Μετρό, αναρωτήθηκε το λόγο μείωσης της διάρκειας του εισιτηρίου από 90 σε 70 λεπτά.

Στην τοποθέτησή του, ο **κ. Θάνος Βλαστός** από το ΕΜΠ έδωσε έμφαση στην προώθηση του ποδηλάτου. Τόνισε ότι τα ποδήλατα θα πρέπει να κινούνται στις λεωφορειοδρομίδες, τόσο για λόγους ασφάλειας όσο και για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας. Στην συνέχεια έκανε εκτενή αναφορά στην περιορισμένη χρήση του ποδηλάτου και τόνισε ότι είμαστε όλοι υπεύθυνοι για την μη προώθηση του ποδηλάτου στην Αθήνα.

Σχετικά με την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, ο **κ. Κώστας Παπανδρέου** τόνισε ότι θα πρέπει πέραν της κυκλοφοριακής διάστασης να αντιμετωπιστεί και η πολεοδομική διάσταση της Πανεπιστημίου. Ο **κ. Μιχάλης Μπάρτζης** αναρωτήθηκε γιατί δόθηκε όλο το βάρος στην Πανεπιστημίου και γιατί να μην πεζοδρομηθεί η Σταδίου. Ανέφερε επίσης ότι το Μετρό έχει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω του υπόγειου χαρακτήρα και επιπλέον αποτελεί μοναδική ευκαιρία αναπήλασων.

Στις απαντήσεις των ανωτέρω τοποθετήσεων πήραν το λόγο οι παρακάτω:

Ο **κ. Γρηγόρης Δημητριάδης**, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ, ανέφερε ότι η τιμολογιακή πολιτική στοχεύει στο ενιαίο δίκτυο για τον επιβάτη και στην άρση πιθανών αδικιών. Μελετήθηκε καλά και έγινε καλύτερος σχεδιασμός και για τις κάρτες και για τα εισιτήρια. Η διάρκεια εισιτηρίου 70 λεπτών έχει μελετηθεί πλήρως και τόνισε ότι η συντριπτική πλειονότητα των μετακινήσεων έχουν μήκος περίπου 70 λεπτά. Τόνισε επίσης ότι θα πρέπει να είναι διακριτοί οι ρόλοι της κατασκευής και της λειτουργίας, ενώ εντείνονται οι προσπάθειες του ΟΑΣΑ για την εισιτηριοδιαφυγή (π.χ. περιστρεφόμενες μπάρες). Σχετικά με τις λεωφορειοδρομίδες ανέφερε ότι παραμένουν προτεραιότητα για τον ΟΑΣΑ και ότι το πρόγραμμα των λεωφορειοδρομίδων συνεχίζεται (π.χ. Πειραιάς και Πανεπιστημίου) και με νέες λεωφορειοδρομίδες, αλλά η αστυνόμευσή τους παραμένει πρόβλημα, η οποία είναι αρμοδιότητα της Τροχαίας. Τέλος, ο λόγος για τον οποίο στη νέα ονομασία του οργανισμού παραμένει η λέξη «Αθήνα» και όχι «Αττική» είναι γιατί η Αθήνα αποτελεί πλέον brand name και είναι πιο δημοφιλής ξένους επισκέπτες.



Ο **κ. Δημήτρης Αποστολίδης**, ΟΑΣΑ, τόνισε ότι περιστρεφόμενες μπάρες στις μπροστινές θύρες των λεωφορείων θα δοκιμαστούν πιλοτικά σε ορισμένες γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης και στη συνέχεια το μέτρο θα επεκταθεί.

Η **κα Άννα Αναστασάκη**, από την Αττικό Μετρό, ανέφερε ότι η γραμμή 4 έχει μελετηθεί πολύ καλά και έχει πολύ υψηλή ζήτηση, ενώ σχετικά με τη χρηματοδότηση της γραμμής είναι θετικό ότι ξεκινάει με δημόσιους πόρους. Σημείωσε επίσης ότι η χρηματοδότηση της Πανεπιστημίου είναι εξασφαλισμένη. Παρατήρησε ότι το δίκτυο Μετρό εξυπηρετεί πολύ μαζικότερες μετακινήσεις. Τέλος, σχετικά με τα 70 λεπτά διάρκειας του εισιτηρίου τόνισε ότι ο χρόνος αυτός επιτυγχάνεται με την αναδιάρθρωση των γραμμών.

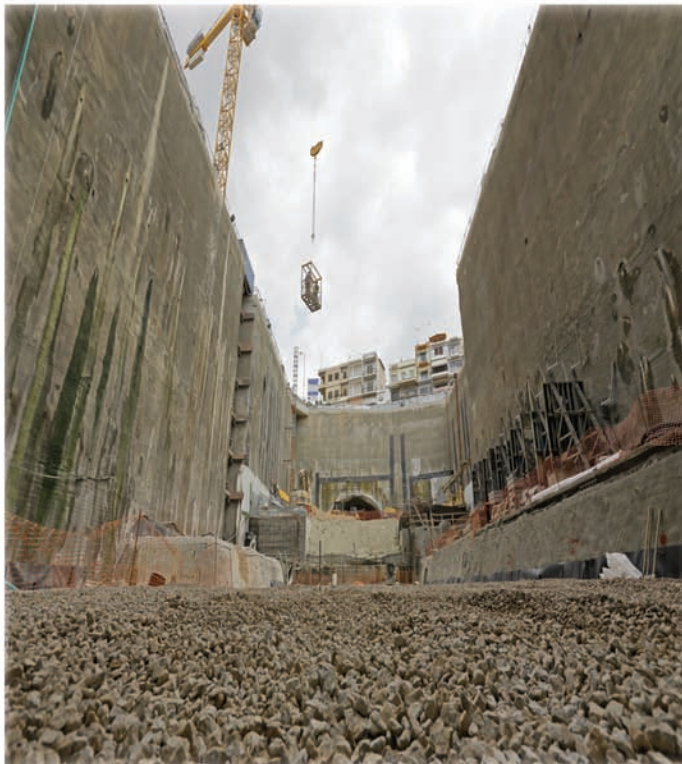
Ο **κ. Στράτος Παπαδημητρίου** σημείωσε ότι το μέλλον της συγκοινωνίας στην Αθήνα θα είναι πλέον πολύ διαφορετικό και πολύ τεχνολογικό, ενώ θα πρέπει να δοθεί έμφαση στις συνέργειες μεταξύ των διαφόρων φορέων. Αναφορικά με την πολεοδομική διάσταση της Πανεπιστημίου, αυτή έχει εξεταστεί διεξοδικά τονίζοντας μάλιστα ότι έχει γίνει πολύ ανοιχτή συζήτηση, όσο σε κανένα άλλο έργο. Καταλήγοντας σημείωσε ότι η Πανεπιστημίου είναι ο βασικότερος συγκοινωνιακός άξονας του κέντρου της Αθήνας και πιο κατάλληλος από την στενότερη Σταδίου.

Συνοψίζοντας ο **κ. Γιώργος Γιαννής** από το ΕΜΠ παρατήρησε ότι σε αντίθεση με το παρελθόν, στην ανάπτυξη και λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων πρέπει να συνεκτιμώνται ταυτόχρονα οι κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και συγκοινωνιακές παράμετροι, ενώ ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην αποτελεσματική κατανομή των αρμοδιοτήτων σε επίπεδο λεκανοπεδίου. Τόνισε ότι ο ρόλος του ΣΕΣ είναι σημαντικός, καθώς αξιοποιώντας την επιστημοσύνη του και την ανεξαρτησία του μπορεί να συνεργαστεί με όλους τους φορείς και να συνθέσει τις απαραίτητες λύσεις. Επίσης, ο ΣΕΣ θα πρέπει να ετοιμάσει μία συνολική πρόταση για το συγκοινωνιακό μέλλον της Αθήνας.

Την εκδήλωση έκλεισε ο **κ. Γιάννης Τυρινόπουλος**, Γενικός Γραμματέας του ΣΕΣ, ανακοινώνοντας ορισμένες πρωτοβουλίες και εκδηλώσεις του ΣΕΣ για το επόμενο χρονικό διάστημα, όπως την εβδομάδα αστικής κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), και τα συνέδρια Έρευνας των Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας, η προετοιμασία των οποίων έχει ξεκινήσει και θα διοργανωθούν το 2015.

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ:

Γ. Γιαννής, πρ. Πρόεδρος ΣΕΣ, **Γ. Τυρινόπουλος**, Γεν. Γραμματέας ΣΕΣ



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**



ΜΕ ΤΗ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

6^ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1^η Ανακοίνωση

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο διοργανώνουν το 6^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο θα διεξαχθεί στην Αθήνα τον Μάρτιο του 2015. Το συνέδριο αυτό αποτελεί συνέχεια των προηγούμενων Πανελλήνιων Συνεδρίων Οδικής Ασφάλειας, τα οποία πραγματοποιήθηκαν στη Θεσσαλονίκη το 1994, στο Βόλο το 1998 και το 2012, στην Πάτρα το 2005 και στην Αθήνα το 2009, πρόκειται δε για την κορυφαία από τις δράσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων στο αντικείμενο της ασφάλειας των οδικών μεταφορών.

Κύριοι στόχοι του συνεδρίου είναι η διερεύνηση και η αξιολόγηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη χώρα αλλά και των προσπαθειών και καινοτομιών που σχεδιάζονται και υλοποιούνται για τη βελτίωση της ασφάλειας οδηγών, οχημάτων και πεζών στο ελληνικό οδικό δίκτυο. Στο συνέδριο θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα από την ανάλυση των στοιχείων οδικών ατυχημάτων, καθώς και μεθοδολογίες και σύγχρονες τεχνολογίες, σχετικές με την οδική ασφάλεια, οι οποίες έχουν εφαρμοστεί ή πρόκειται/προτείνεται να εφαρμοστούν στην Ελλάδα. Θα παρουσιαστεί η πρόοδος εφαρμογής του «Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας» και μέσα από τις εργασίες του Συνεδρίου εκτιμάται ότι θα εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για τις εγχώριες αδυναμίες και δυσκολίες σε θεσμικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο συμπεριφοράς οδηγών και υποδομών, οι οποίες αποτελούν βασικούς παράγοντες ανάσχεσης στη βελτίωση των οδικών συνθηκών και του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα. Επίσης, θα παρουσιαστούν διεθνείς εμπειρίες και καινοτόμες πρακτικές και θα συζητηθεί η εφαρμοσιμότητά και τα πιθανά αποτελέσματά τους στις εγχώριες συνθήκες.

Κύριες θεματικές περιοχές του Συνεδρίου είναι οι εξής:

Α. Πολιτική Οδικής Ασφάλειας και Θεσμικό Πλαίσιο

Β. Οδικό περιβάλλον

(Σχεδιασμός, προδιαγραφές, εξοπλισμός οδού, επικίνδυνες θέσεις, έλεγχος οδικής ασφάλειας, διαχείριση ταχυτήτων, οδική ασφάλεια στα αστικά δίκτυα, σήραγγες, έξυπνη υποδομή, κ.λπ.)

Γ. Χρήστης Οδού

(Συμπεριφορά οδηγού, νέοι οδηγοί, ηλικιωμένοι οδηγοί, πεζοί, δικυκλιστές, παιδιά, αλκοόλ, ταχύτητα, ζώνες ασφαλείας και κράνη, κ.λπ.)

Δ. Οχήματα

(Προδιαγραφές, εμπορευματικές μεταφορές, λεωφορεία, δίκυκλα, τεχνικός έλεγχος οχημάτων, επικίνδυνα φορτία, νέες τεχνολογίες, κ.λπ.)

Ε. Ανάλυση Ατυχημάτων

ΣΤ. Αντιμετώπιση Ατυχημάτων και Νέες Τεχνολογίες

(Διαχείριση συμβάντων, άμεση επέμβαση, μονάδες τραύματος, κ.λπ.)

Το συνέδριο αφορά ερευνητές, επιστήμονες, επαγγελματίες και φορείς, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε αντικείμενα τα οποία είναι συναφή με την οδική ασφάλεια και συμπεριφορά, στην Ελλάδα και σε διεθνές επίπεδο.

Πιο συγκεκριμένα το Συνέδριο απευθύνεται σε:

- Αρμόδια Υπουργεία (ΥΠΟΜΕΔΙ, Υπ. Εσωτερικών, Υπ. Υγείας, Υπ. Παιδείας & Θρησκευμάτων, Υπ. Δημόσιας Τάξης & Προστασίας του Πολίτη)
- Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα
- Βιομηχανίες οχημάτων και οδικής υποδομής
- Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις
- Ασφαλιστικές Εταιρείες
- Λέσχες Αυτοκινήτου και Εταιρείες Οδικής Βοήθειας
- Εκπαιδευτές Οδηγών
- Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης

Κύριες ημερομηνίες:

- **Ιούλιος 2014:** Ανακοίνωση συνεδρίου
Πρόσκληση για υποβολή εργασιών
- **7 Νοεμβρίου 2014:** Λήξη υποβολής εργασιών για το συνέδριο
- **15 Δεκεμβρίου 2014:** Λήξη αξιολόγησης εργασιών
Ενημέρωση συγγραφέων για αποδοχή εργασιών
- **30 Ιανουαρίου 2015:** Υποβολής τελικής έκδοσης εργασιών
Οριστικοποίηση προγράμματος συνεδρίου
- **Μάρτιος 2015:** Διεξαγωγή συνεδρίου

Οι εργασίες θα πρέπει να υποβληθούν στην ηλεκτρονική διεύθυνση roadsafety2015@gmail.com, στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα. Στην υποβολή θα πρέπει να αναγράφεται ο τίτλος της εργασίας, οι συγγραφείς, η ιδιότητά τους, πλήρη στοιχεία επικοινωνίας και η θεματική ενότητα στην οποία θεωρούν ότι ανήκει η εργασία τους.

Για οποιοδήποτε πληροφορίες σχετικά με το Συνέδριο μπορείτε να επισκεπτεστε την ιστοσελίδα του ΣΕΣ <http://www.ses.gr>, να επικοινωνείτε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στο info@ses.gr ή να απευθύνεστε στη Γραμματεία του ΣΕΣ (τηλ.: 210.36.40.604, fax: 210.36.09.220, ώρες 10.00-14.00, Δευτέρα - Παρασκευή).

Οργανωτική Επιτροπή

Παντελής Κοπελιός, Πρόεδρος
Σοφία Βαρδάκη
Δέσποινα Δρυμαλίου
Παναγιώτης Ιορδανόπουλος
Μαρία Μαυροειδή
Ελένη Μισοκεφάλου
Παναγιώτης Παπαντωνίου
Αναστασία Πνευματικού
Νικόλαος Ποριώτης

Επιστημονική Επιτροπή

Γιώργος Γιαννής, Πρόεδρος
Κωνσταντίνος Αντωνίου
Νικόλαος Ηλίου
Γιάννης Γκόλιας
Γιώργος Κανελληίδης
Αλέξανδρος Κοκκάλης
Παντελής Κοπελιός
Γιώργος Μίντσας
Άγγελος Μπεκιάρης
Παναγιώτης Παπαϊωάννου
Μάγδα Πιτσιάβα Λατινοπούλου
Αμαλία Πολυδωροπούλου
Βασίλης Ψαριανός

Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών (IMET) / Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)
6^ο χλμ Χαριλάου - Θέρμης, ΤΘ 60 361 - ΤΚ 57001, Θέρμη, Θεσσαλονίκη, www.imet.gr - hit@certh.gr

ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΣΕΣ

Έπειτα από πρόσκληση προς όλα τα μέλη του ΣΕΣ, συγκροτήθηκαν και στελεχώθηκαν οι νέες Επιτροπές του Συλλόγου για την περίοδο 2014-2016. Πρόκειται για τέσσερις θεματικές και τρεις επιτελικές επιτροπές. Η σύνθεση των επιτροπών είναι η εξής:
(Με αλφαβητική σειρά)

Θεματικές Επιτροπές

Επιτροπή Μέλη	Θ1: Κινητικότητα Βουλοδήμου Αικατερίνη Γόγοθα Άννα Δερπάνη Κωνσταντίνα Ευσταθιάδης Στέλιος Ζησοπούλου Δώρα Μηλιάκης Δημήτρης Μητσάκης Ευάγγελος Μορφουλάκη Μαρία Μπακογιάννης Ευθύμιος Παπαγιαννάκης Απόστολος Παπαγιάννη Στυλιανή Παπαδάκος Πάνος Ρουκούνη Αναστασία Σερμηής Δημήτρης Σπυροπούλου Ιωάννα Χατζηθανασίου Μαρία	Επιτροπή Μέλη	Θ2: Εμπορευματικών Μεταφορών και Logistics Αγγελακάκης Αγγελίος Γενίτσαρης Βαγγέλης Δερπάνη Κωνσταντίνα Ευμορφόπουλος Αργύριος Κατσώχης Δημήτρης Παπουτσής Κωνσταντίνος Σδουκόπουλος Λευτέρης Χούχουλας Ιωάννης	Επιτροπή Μέλη	Θ3: Ασφάλειας Μεταφορών Αντωνίου Κωνσταντίνος Βαρδάκη Σοφία Γιαννής Γιώργος Δρυμαλίου Δέσποινα Ιορδανόπουλος Παναγιώτης Κοπελιάς Παντελής Μισοκεφάλου Ελένη Ποριώτης Νικόλαος
	Επιτροπή Μέλη	Θ4: Ενέργειας και Περιβάλλοντος Αγγελακάκης Αγγελίος Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος Βογιατζής Κωνσταντίνος Κατσώχης Δημήτρης Κιδικούδης Χρήστος Κοπελιάς Παντελής Μανδαλιώτης Δημήτρης Μητρόπουλος Λάμπρος Χρυσοστόμου Κατερίνα			

Επιτελικές Επιτροπές

Επιτροπή Μέλη	Ε1: Έρευνας Αντωνίου Κωνσταντίνος Βογιατζής Κωνσταντίνος Γιαννής Γιώργος Μίντσας Γιώργος Μπεκιάρης Αγγελίος Ναθανάηλ Ευτυχία Παπαγιαννάκης Απόστολος Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μάγδα Πολυδωροπούλου Αμαλία Σταθόπουλος Αντώνης Τυρινόπουλος Γιάννης	Επιτροπή Μέλη	Ε2: Πηλασίου Λειτουργίας και Πιστοποίησης Βουλοδήμου Αικατερίνη Γενίτσαρης Βαγγέλης Ζησοπούλου Δώρα Παπουτσής Κωνσταντίνος	Επιτροπή Μέλη	Ε3: Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης Μισοκεφάλου Ελένη Μποϊλέ Μαρία Πολίτης Ιωάννης Σδουκόπουλος Λευτέρης Χατζηθανασίου Μαρία
--------------------------	---	--------------------------	---	--------------------------	--

Η λειτουργία των επιτροπών θα ξεκινήσει τον Σεπτέμβριο έπειτα από πρόσκληση του υπευθύνου των επιτροπών και Γενικού Γραμματέα του ΔΣ του ΣΕΣ Γ. Τυρινόπουλου. Ευχαριστούμε θερμά τα μέλη του ΣΕΣ για την ανταπόκρισή τους στη στελέχωση των επιτροπών και ευχόμαστε καλή επιτυχία στο έργο τους, το οποίο σε μεγάλο βαθμό θα αποτελέσει τη βάση για τις νέες θέσεις του Συλλόγου μας.

ΝΕΑ ΤΟΥ ΔΣ

Γιάννης Τυρινόπουλος*

Εκδηλώσεις του ΣΕΣ

Την Πέμπτη 3 Ιουλίου πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η εσπερίδα του ΣΕΣ με τίτλο "Μετακινήσεις στην Αττική: Ορίζοντας 2024" στο Αμφιθέατρο του ΤΕΕ. Η εσπερίδα περιελάμβανε προσκεκλημένους ομιλητές από διάφορους φορείς, ενώ ακολούθησε ενδιαφέρουσα συζήτηση με το κοινό.

Επιτροπές ΣΕΣ

Έπειτα από πρόσκληση προς όλα τα μέλη του ΣΕΣ, συγκροτήθηκαν και στελεχώθηκαν οι νέες Επιτροπές του Συλλόγου για την περίοδο 2014-2016, οι οποίες είναι οι εξής:

Θεματικές:

- Θ1: Κινητικότητα
- Θ2: Εμπορευματικών Μεταφορών και Logistics
- Θ3: Ασφάλειας Μεταφορών
- Θ4: Ενέργειας και Περιβάλλοντος

Επιτελικές:

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

Η σύνθεση των Επιτροπών παρουσιάζεται στην ιστοσελίδα του Συλλόγου. Η λειτουργία των Επιτροπών θα ξεκινήσει τον Σεπτέμβριο μετά από πρόσκληση του υπευθύνου των Επιτροπών Γ. Τυρινόπουλου.

Εκπροσώπηση του ΣΕΣ

- Ο Κώστας Αντωνίου και ο Γιάννης Τυρινόπουλος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ στην εκδήλωση Οδικής Ασφάλειας στην Αίγινη Ζαπτείου, που πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 9 Μαΐου.
- Ο Κώστας Αντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ με παρουσίαση σχετικά με την κατάσταση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα σε εκδήλωση του ΙΟΑΣ για την Ευρωπαϊκή Χάρτα Οδικής Ασφάλειας στις 28 Μαΐου στα γραφεία της Αντιπροσωπείας Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα (Βασ. Σοφίας 2).
- Η Κατερίνα Χρυσοστόμου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στη Διημερίδα «Βιώσιμη Κινητικότητα σε Πόλεις και Περιφέρειες» που διοργανώθηκε από το ΑΠΘ την Πέμπτη 5 και Παρασκευή 6 Ιουνίου 2014.
- Η Κατερίνα Χρυσοστόμου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στη 2η Συνάντηση Εκπροσώπων Φορέων ECOTALE με θέμα: «Ολοκληρω-

μένη πρόταση δικτύου Τραμ στη Θεσσαλονίκη ως μέσου αστικής αναζωογόνησης και μείωσης του εξωτερικού κόστους των μεταφορών», που διοργανώθηκε από το ΣΑΣΘ την Παρασκευή 6 Ιουνίου 2014.

- Η Κατερίνα Χρυσοστόμου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στη Εκδήλωση Βράβευσης του Ακαδημαϊκού και Ομότιμου Καθηγητή Γιώργου Γιαννόπουλου, που διοργανώθηκε από το ΣΑΣΘ τη Δευτέρα 16 Ιουνίου 2014.
- Η Κατερίνα Χρυσοστόμου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στη Συνάντηση Εργασίας για το «Σχέδιο Δράσης για τις Ευφυείς Μεταφορές στην Ελλάδα», που διοργανώθηκε από την ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΕ και το Περιφερειακό Ενεργειακό Κέντρο Κεντρικής Μακεδονίας την Τρίτη 24 Ιουνίου 2014.
- Η Μαρία Μαυροειδή εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στην «Ανοικτή Συζήτηση» που διοργανώθηκε από τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ) με θέμα τις επικείμενες θεσμικές ρυθμίσεις στον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό. Η εκδήλωση έλαβε χώρα τη Δευτέρα 30 Ιουνίου στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- Ενόψει της εσπερίδας για τις μετακινήσεις στην Αττική, πραγματοποιήθηκε συνάντηση την Παρασκευή 27 Ιουνίου μεταξύ εκπροσώπων του ΟΡΣΑ (Μπάτσου Παρασκευή και Νάθανος Γιώργος) και του ΣΕΣ (Αντωνίου Κώστας, Τυρινόπουλος Γιάννης και Μαυροειδή Μαρία) στα γραφεία του Οργανισμού Αθήνας. Στη συνάντηση συζητήθηκαν οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του οργανισμού καθώς και πιθανοί τρόποι στενότερης συνεργασίας με το ΣΕΣ.

Νέα Μέλη

- ΚΙΔΙΚΟΥΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 743
- ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 744
- ΒΑΦΕΙΑΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 745
- ΜΠΙΜΠΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 746

*Γιάννης Τυρινόπουλος

Γενικός Γραμματέας ΔΣ ΣΕΣ



Απονομή του Χρυσού Σταυρού του Τάγματος της Τιμής στον ομότιμο καθηγητή ΕΜΠ, Γ. Κανελλαΐδη

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κάρολος Παπούλιας απένειμε στον ομότιμο καθηγητή ΕΜΠ Γεώργιο Κανελλαΐδη, τον Χρυσό Σταυρό του Τάγματος της Τιμής για τη συμβολή του στην ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια.

Ο ομότιμος καθηγητής του ΕΜΠ Γεώργιος Κανελλαΐδης, έχει ασχοληθεί για περισσότερο από 40 χρόνια με την οδική ασφάλεια και τις μεταφορές μέσα από μια σειρά ερευνητικών προγραμμάτων, κυκλοφοριακών μελετών στην Ελλάδα και στο εξωτερικό ενώ είναι συγγραφέας πολλών δημοσιεύσεων σε επιστημονικά περιοδικά. Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα υπήρξε ένα από τα βασικότερα επιστημονικά πεδία έρευνάς του τις τελευταίες δεκαετίες.

ITS AND SMART CITIES 2014

INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS
インテリジェントな輸送システム

ITS and Smart Cities 2014

19-22 November 2014

University of Patras Conference and Cultural Center
CALL FOR ABSTRACTS

The University of Patras, Department of Civil Engineering, in cooperation with ITS Hellas-Hellenic Intelligent Transport Systems are organising the ITS 2014 Conference.

Intelligent Transportation Systems are making fundamental contributions to the advanced design and development of safe transportation systems, transportation infrastructure, networks, and vehicles. Within the framework of Smart Cities and Regions, the Conference is an opportunity for industry, public organizations, local government and authorities, universities, researchers, consultants, constructors, and independent professionals to exchange views on arising problems and solutions.

ITS 2014 Topics

- Smart green cities and communities;
- Smart regions;
- Intelligent travel and green tourism;
- Intelligent energy and public/private management;
- Smart data management;
- Intelligent Hubs and ports;
- Smart cargo and logistics;
- Intelligent transport & traffic information and infomobility;
- Intelligent traffic management and control;
- Vehicle navigation;
- Intelligent safety and security;
- Cooperative systems;

- Intelligent fleet management;
- Intelligent vehicle and human-vehicle interaction.

CALL FOR ABSTRACTS

Contributions to ITS 2014 will include:

- Scientific papers, up to 6000 words, for independent review by 3 referees.
- Technical presentations, up to 3000 words, on problems, solutions, evaluation of new technologies, project results for evaluation on the basis of an extended abstract.

If interested in participating in the ITS 2014 Conference, please send your contribution to Prof. Y. Stephanedes, Scientific Committee Chair, at yjste@upatras.gr. Deadline: September 19, 2014. After the expiration of this deadline abstracts cannot be included in the proceedings but can be considered for presentation.

All scientific papers and selected presentations will be included in "Proceedings ITS 2014". Conference languages: English, Greek.

STUDENT PAPER AWARD

The "ITS 2014 Student Paper Award" will be awarded to the best student scientific paper.

Additional information will be at the conference site and at:

ITS 2014 SECRETARIAT

Transportation and Traffic Unit

Department of Civil Engineering

School of Engineering

University of Patras

Rio, Patra, 26500 Greece

Tel. +30 2610 997 647, Fax +30 2610 997 572

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ

Οι διαηλατώνσεις στους πεζόδρομους του Ναυπλίου στην οδό Σιδηράς Μεραρχίας απέναντι από την πλατεία Καποδίστρια και το Πάρκο Κοιλοκοτρώνη, και στην οδό Αμαλίας είχαν στόχο την απομάκρυνση της στάθμευσης οχημάτων, τη διευκόλυνση των πεζών, την ανάδειξη των κτιρίων, την ανάπτυξη των καταστημάτων

και τη διέλευση οχημάτων με μειωμένη ταχύτητα. Στην πραγματικότητα όμως διευκόλυνε την εξάπλωση των τραπεζοκαθισμάτων...

Τις φωτογραφίες μας έστειλε η συνάδελφος, **Νάνσυ Πνευματικού**



Όσοι αναγνώστες γνωρίζουν κάποιο συγκοινωνιακό θέμα που αποτελεί «παράδειγμα προς αποφυγή ή μίμηση» και επιθυμούν τη δημοσίευσή του, παρακαλούνται να το αποστείλουν στο Σύλλογο, με την ένδειξη: για τη στήλη «παράδειγμα προς αποφυγή/μίμηση».

Μέσα μαζικής μεταφοράς,
το εισιτήριο για ένα πιο
καθαρό περιβάλλον
για όλους μας.



Με σεβασμό στο Περιβάλλον
συνεχίζουμε και στο ΕΣΠΑ 2007-2013



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
ΕΛΜΕ-ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
"ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ"
ΕΣΠΑ 2007-2013
Επενδύοντας στο Μέλλον σας



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ "ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ"
2007-2013

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Αγ. Σοφίας 10, Ν. Ψυχικό - Τηλ.: 210 679 7600, www.saas.gr



re
think
athens



Η ζωή μας και πάλι στο κέντρο

Σκεφτόμαστε την Αθήνα, αλλάζουμε το μέλλον μας



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ



Ιδρυμα
Ωνάση

Με την υποστήριξη:



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ



ΔΗΜΟΣ ΣΥΓΓΡΗΜΜΩΝ Ε.Ε.



ΔΗΜΟΣ ΣΥΓΓΡΗΜΜΩΝ Ε.Ε.