



Τ.Ε.Ι ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΚΛΩΝΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΤΟΥΠΑΛΑΚΗ ΜΙΧΑΕΛΑ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΠΛΑΔΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Ηράκλειο 2012

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Ευχαριστίες

Ευχαριστούμε θερμά τον καθηγητή και μέντορα μας κ. Απλαδά Γεώργιο για την αμέριστη βοήθεια και συμπαράσταση, τις οικογένειες μας καθώς και τους φίλους μας για την ηθική υποστήριξη που μας παρείχαν κατά τη διάρκεια εκπόνησης της πτυχιακής μας εργασίας.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1.1	ΕΟΚ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	9
1.2	ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	16
1.3	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	17
1.3.1	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	18
1.3.2	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	18
1.3.3	ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	20
1.3.4	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	22
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΕΙΔΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	23
2.1	ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	24
2.1.1	ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΥΣΗΣ	24
2.1.2	ΌΡΟΙ ΧΡΗΣΗΣ	25
2.1.3	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ	27
2.1.4	ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ	28
2.1.5	ΧΡΟΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΟΣ	29
2.2	ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ	30
2.3	ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ	31
2.4	ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ	34
2.5	ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ	35
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Ι.Χ. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	46
3.1	ΓΕΝΙΚΑ	47
3.2	ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΑΔΕΙΑ	47
3.3	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ- ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ	48

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

3.4 ΟΡΟΙ- ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ Ι.Χ. ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	50
3.5 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	50
3.6 ΤΥΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	51
3.6.1 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΘΗΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΡΘΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	51
3.6.2 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΤΟΥ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ	52
3.7 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	53
3.8 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	55
3.9 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	56
3.10 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΜΑΞΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	61

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ - ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ & Η ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	64
4.1 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	64
4.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	65
4.2.1 ΑΦΙΞΕΙΣ	65
4.2.1.α ΑΦΙΞΕΙΣ CHARTER- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	67
4.2.1.β ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	67
4.2.2 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ	68
4.2.2.α ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	69
4.2.3 ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ ΚΡΗΤΗΣ	69
4.2.3.α ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	70
4.2.4 ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ	70
4.2.4.α ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	70
4.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	71
4.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	72
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	96
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	99
1. ΠΙΝΑΚΕΣ	99
2. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ	107
3. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ	112
4. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ	117

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το γεγονός ότι τα τουριστικά θέματα για πρώτη φορά αντιμετωπίζονται επιστημονικά στον αιώνα μας, δε σημαίνει καθόλου πως ο τουρισμός είναι φαινόμενο αυτού του αιώνα. Ο τουρισμός, σαν κοινωνικό φαινόμενο, θα έλεγε κανείς, γεννήθηκε μαζί με τον άνθρωπο, το δαιμόνιο πνεύμα του, τις κοινωνίες του, τον πολιτισμό του. Είναι ένα φαινόμενο με τεράστιες επιπτώσεις τόσο στον κοινωνικό όσο και στον οικονομικό τομέα της χώρας που λαμβάνει μέρος.

Η λέξη τουρισμός, προήλθε από την γαλλική λέξη *tour* η οποία σημαίνει γύρος, γυρίζω-τριγυρίζω και την αγγλική λέξη *touring*, η οποία σημαίνει τριγυρίζω διάφορες περιοχές για επίσκεψη διαφόρων αξιοθέατων κτλ.(και οι δυο λέξεις προέρχονται από το λατινικό *turnus*).

Οι επισημάνσεις που έχουν γίνει στον τουρισμό καθώς και οι ορισμοί που έχουν δοθεί στην έννοια «τουρισμός» κατά καιρούς από ειδικούς στον τουρισμό ή όχι, είναι ποικιλόμορφες και πολλές στον αριθμό.

Ο κ Jacques Gouet, υπήρξε Πρόεδρος του *The Leading Hotels of the World*, Επί του παρόντος, Γενικός Διευθυντής και εκπρόσωπος του διοικητικού συμβουλίου της *Lausanne Palace & Spa* στην Ελβετία, είναι επίσης ιδιοκτήτης, μέλος του διοικητικού συμβουλίου ή των εταιρειών διαχείρισης των συμβούλων των πολυάριθμων άλλα ξενοδοχεία, κέντρα φιλοξενίας και εστιατόρια στην Ελβετία και διεθνώς, λέει: «Ο τουρισμός είναι ο τρόπος του να ταξιδεύεις ο οποίος συνδυάζει σε διάφορες αναλογίες, κατά τα άτομα την περιέργεια του πνεύματος, μαζί με τον πόθο να προσαρμοστεί κάποιος στα ξένα ήθη και έθιμα».

Μετακινήσεις για θρησκευτικούς λόγους (μαντεία, ιερά κ.α.) για εμπλουτισμό γνώσεων (φιλοσοφικές σχολές για παράδειγμα), για αθλητισμό (ολυμπιακοί αγώνες)και άλλες εκδηλώσεις (Παναθήναια, Διονύσια), ξεκινούν από την αρχαιότητα. Φυσικά σαν περιορισμένα αρχικά φαινόμενα, αφού οι συνθήκες προσπέλασης εκείνων των εποχών σπάνια επέτρεπαν έστω και την υποτυπώδη ταξιδιωτική μετακίνηση ακόμη και σε αυτούς που είχαν τη δυνατότητα και τη θέληση να την πραγματοποιήσουν.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Έτσι οι μετακινήσεις αυτές, για αιώνες ήταν αντικείμενα μελέτης μόνο των ιστορικών.

Τα πράγματα όμως, όπως ήταν φυσικό έμεινα έτσι για πολύ καιρό. Τα χαρακτηριστικά (η εξέλιξη, ο πολλαπλασιασμός, το ακόρεστο των ανθρώπινων αναγκών, η εξέλιξη του πολιτισμού, ο περιορισμός, κατά κάποιο τρόπο, του χάσματος ανάμεσα στους λίγους-οικονομικά δυνατούς, και τους πολλούς-οικονομικά αδύναμους, ο κοινωνικοπολιτικός παράγοντας (ανθρώπινα δικαιώματα, διεθνής ύφεση κτλ) με συνέπειες θετικές στην αύξηση του ελεύθερου χρόνου και στο μηδενισμό των αποστάσεων, έφεραν τον τουρισμό να περνά και μέσα από την ανάπαυση και την αναψυχή αρχικά, σαν δικαίωμα βέβαια, αφού μόνο αυτοί είχαν την δυνατότητα των αριστοκρατών.

Έτσι, στα τέλη του προηγούμενου αιώνα, άρχισε να κεντρίζει το ενδιαφέρον των επιχειρηματιών και άρχισαν να οργανώνονται οι πρώτες τουριστικές ομάδες.

Στη συνέχεια όμως, ακολούθησε ο εκδημοκρατισμός, θα έλεγε κανείς του τουρισμού, που ιδιαίτερα μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, έγινε πιο «λαϊκός», ή έστω πιο προσιτός στους πολλούς ύστερα από τη συνεχή επίδραση παραγόντων σαν αυτούς που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο.

Η εξελικτική πορεία του τουρισμού κι αυτή η αλματώδης ανάπτυξή του, έφεραν στην επιφάνεια προβλήματα κοινωνικά, πολιτιστικά, οικονομικά κτλ που αντιμετωπίζονται σαν μεμονωμένα συνήθως και με εμπειρικούς τρόπους. (Σωτηριάδης, 1986)

Όταν όμως η εμπειρία από μόνη της, ήταν πια αδύνατο να προλάβει και να βοηθήσει, αφού η αλματώδης ανάπτυξη- αύξηση του όγκου του τουριστικού πλήθους έφερε αντίστοιχες σε όγκο, μετακινήσεις εισοδήματος (με τις σχετικές ανάλογες επιδράσεις στα ισοζύγια εξωτερικών πληρωμών των κρατών κτλ) η ανάγκη για μελέτη, αντιμετώπιση, προγραμματισμό, στον αιώνα μας πια, στράφηκε σε επιστημονικούς δρόμους και στη διαμόρφωση (όπως και σε άλλους παραγωγικούς τομείς) «Κρατικής Τουριστικής Πολιτικής».

Στον 20^ο αιώνα λοιπόν, και ιδιαίτερα στο δεύτερο μισό του, όταν δισεκατομμύρια δολάρια «κυκλοφορούν»για τουριστική χρήση, εκατομμύρια άνθρωποι μετακινούνται τουριστικά κάθε χρόνο και με προβλέψεις πως αυτή η «κυκλοφορία» ανθρώπων-χρημάτων, θα συνεχίσει για πολύ να διευρύνεται, όταν η από τον τουρισμό πρόσοδος

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

αποτελεί πια, για τα περισσότερα κράτη, ανεπτυγμένα ή όχι, μια σημαντική πηγή εθνικού πλούτου, όταν η «τουριστική βιομηχανία» όπως έχει διαμορφωθεί, είναι σοβαρό και αρκετά πολύπλοκο κομμάτι των εθνικών οικονομιών κτλ τι λύσεις θα μπορούσε να δώσει ο «πανδοχέας» ή ο τουριστικός επιχειρηματίας για ποικίλα και ανομοιογενή προβλήματα που ξεκινούν από την, για τουριστικούς λόγους, προσέλκυση, μετακίνηση και την άνετη διαμονή ξένων ή ντόπιων που περνούν από την άνεση και ψυχαγωγία για να φτάσουν, τα προβλήματα αυτά στην υποδομή, τουριστική ή όχι, (δρόμοι συγκοινωνίες, επικοινωνίες, τουριστικές μονάδες, τράπεζες), στην προστασία του περιβάλλοντος (φυσικού-ιστορικοπολιτιστικού), μα και στις νομικές και τις οικονομικές συνέπειες που δημιουργούνται από τις σχέσεις ανάμεσα στα τουριστικά διακινούμενα άτομα, στους συμμετέχοντες στην τουριστική παραγωγή ή και μεταξύ τους. (Σωτηριάδης, 1986)

«Η τουριστική βιομηχανία δεν είναι μόνο διαμονή και εστίαση. Η βελτίωση και η αύξηση των συγκοινωνιακών μέσων, η διευκόλυνση της μετακίνησης από χώρα σε χώρα των τουριστών με απλούστευση των συνοριακών διατυπώσεων, η ανάπτυξη της «τουριστικής πίστης», η διατήρηση των φυσικών ιστορικοπολιτικών θησαυρών και η προστασία του περιβάλλοντος κτλ, την ενδιαφέρουν άμεσα». (Μακρυγιωργάκης, 1990)

Στην εργασία αυτή θα εξετάσουμε θέματα που αφορούν τη χώρα μας για τη μεταφορά του τουριστικού πληθυσμού από χώρα σε χώρα, αναφερόμενοι στις χερσαίες μεταφορές, στο ειδικό κεφάλαιο «ειδικά τουριστικά λεωφορεία».

Θα ασχοληθούμε με τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία, θα εξετάσουμε κυρίως το πώς μπορεί να χορηγηθεί η άδεια, να τεθεί σε κυκλοφορία ένα τουριστικό λεωφορείο, πού ελέγχεται η καταλληλότητά του, πότε αποσύρεται από την κυκλοφορία λόγω ακαταλληλότητας, ποιο ακριβώς είναι το έργο του και ποιες οι κυρώσεις αν παραβιαστεί η σχετική νομοθεσία, ακόμη τους όρους κάτω από τους οποίους μια τουριστική επιχείρηση μπορεί να πάρει άδεια για να χρησιμοποιεί Ι.Χ. λεωφορείο για τους πελάτες χωρίς κόμιστρο.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι τουριστικές μεταφορές στην Ελλάδα καλύπτουν έως το 2% ΑΕΠ ευρωπαϊκών οικονομιών ενώ παράλληλα 160.000 άτομα απασχολούνται άμεσα από ευρωπαϊκές εταιρίες τουριστικών λεωφορείων και έμμεσα: άλλοι 480.000 (tour operators, ξεναγοί, ειδικευμένοι ταξιδιωτικοί πράκτορες). Οι επιχειρήσεις τουριστικών λεωφορείων είναι γενικά μικρού και μεσαίου μεγέθους συνήθως στην χώρα μας. Επιπλέον η χρήση του τουριστικού λεωφορείου βοηθά στην ανακούφιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης αφού ένα λεωφορείο μπορεί να αντικαταστήσει 40 αυτοκίνητα Ι.Χ. Η μέση απόσταση ενός ταξιδιού με λεωφορείο είναι μεταξύ 100 και 500 χλμ, χαρακτηριστικά μεγαλύτερη από το μέσο όρο ενός ταξιδιού με τρένο, συνήθως μικρότερο από τις αεροπορικές αποστάσεις και τέλος το 68% των επιβατών τουριστών λεωφορείων μένει σε ξενοδοχείο.

<http://kritibus.blogspot.gr/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Είναι σε όλους γνωστό ότι μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '50 ο διεθνής τουρισμός περιοριζόταν κυρίως σε τέσσερις χώρες της Ευρώπης: στην Ελβετία, Γαλλία, Ιταλία και αυστρία. Ο τουρισμός στην εποχή αυτή έχει τη μορφή του ατομικού ή μεμονομένου ταξιδιού.

Όμως, μόλις λίγα χρόνια μετά και αφού η ευρώπη άρχισε να σθνέρχεται από τα χτυπήματα του β' παγκόσμιου πολέμου ο τουρισμός γνώρισε ανάπτυξη.

Στην αρχή με το σιδηρόδρομο, αργότερα με πούλμαν, μετά με ιδιωτικά αυτοκίνητα, άρχισε η μετακίνηση των λαών προς τους τουριστικούς τόπους της ευρώπης.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Στις αρχές της δεκαετίας του 60 έκαναν την εμφάνιση τους στη διεθνή τουριστική αγορά οι πρωτοι νεόφερτοι, οι λεγόμενοι “newcomers”. Χώρες όπως η Ισπανία, η Γιουγκοσλαβία και άλλες χώρες ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία. (Γασπαρινάτος, Αλεξιάδη, 2003)

Η τουριστική αγορά ήταν ήδη μια αγορά όπου δισεκατομμύρια δολάρια ξοδεύονταν για τα μεταφορικά μέσα, καταλύματα, εστίαση, αναψυχή. Η επόμενη έκρηξη τουρισμού παρουσιάστηκε με την κυκλοφορία των πρώτων μεγάλων αεροπλάνων. Φθηνά και γρήγορα μπορούσε να φτάσει κανείς σε όλους τους τότε γνωστούς τουριστικούς προορισμούς. Ο αριθμός των τουριστών άξανε χρόνο με το χρόνο, χάρη στα εισοδήματα των κατοίκων των βιομηχανικών χωρών, στην αλματώδη ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς στην σημαντική αύξηση των ημερών ετήσιας αδειας με αποδοχές, στην αστικοποίηση πολλών περιοχών και στην ανάγκη για ανάπαυση και αναψυχή των εργαζομένων.

Για την εξυπηρέτηση του συνεχώς διογκούμενου ρεύματος, δημιουργήθηκαν νέες αεροπορικές πτήσεις τσάρτερ και νέοι μεγάλοι ταξιδιωτικοί οργανισμοί (tour operators). Ταυτόχρονα και τα δισεκατομμύρια δολάρια που πρόσφερε η τουριστική ζήτηση αυξάνονταν αλματωδώς. (Ρούπα 1983)

Η πεποίθηση ότι ο τουρισμός θα μας έλυσε το πρόβλημα του συνεχώς αυξανόμενου ελλείματος του εμπορικού ισοζυγίου, ώθησε το κράτος στη θέσπιση ειδικών κινήτρων για την όσο το δυνατόν πιο γρήγορη ανάπτυξη του τουρισμού.

Το τουρισμός δε σήμαινε τίποτε άλλο, παρά μόνο συνάλλαγμα. Έτσι απρογραμμάτιστα χωρίς καμία χωροταξική κατανομή των καταλυμάτων και χωρίς ορθολογικά κριτήρια επιλογής των επενδυτών, δόθηκαν αφείδωλα δάνεια σε ανθρώπους που το μοναδικό επενδυτικό τους προσόν ήταν ότι διέθεταν ένα οικόπεδο ή χωράφι. (Γασπαρινάτος, Αλεξιάδη, 2003)

Ιδιαίτερα στην επταετία 1967-1974, η αλόγιστη χορήγηση δανείων, με εγγύηση του δημοσίου, για την οπουδήποτε δημιουργία ξενοδοχείων χωρίς ταυτόχρονη φροντίδα του κράτους για την δημιουργία έστω και βασικών έργων υποδομής χωρίς παράλληλα ανάπτυξη και των άλλων απαραίτητων τουριστικών επιχειρήσεων, χωρίς οποιαδήποτε έρευνα της διεθνούς τουριστικής αγοράς, χωρίς τέλος, οποιαδήποτε μέτρα για την

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

προστασία του περιβάλλοντος από το οποίο εξαρτάται ο ίδιος ο τουρισμός, είχε σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στην αισθητική καταστροφή ορισμένων τουριστικών τόπων και σαν φυσική συνέπεια την μείωση της ανταγωνιστικότητας του τουρισμού μας.

Όλα αυτά οδήγησαν στην εμφάνιση των παρακάτω φαινομένων:

-Αρχικά στην συγκέντρωση ξενοδοχειακών καταλυμάτων στα αστικά κέντρα και στις τουριστικές περιοχές που τότε εξυπηρετούσαν τον εσωτερικό κυρίως τουρισμό. Η συγκέντρωση αυτή οφείλεται ιδιαίτερα στο γεγονός ότι για τις περιοχές αυτές εμφανίστηκε κάποια πραγματική ζήτηση από το εξωτερικό ή γιατί οι ξένοι tour operators, μέσα στην τουριστική ευφορία της εποχής εκείνης, έπεισαν τους έλληνες επιχειρηματίες, ότι για τις περιοχές αυτές σύντομα θα υπάρξει τεράστια τουριστική ζήτηση. Επιπλέον, στο χωροταξικό αυτό συγκεντρωτισμό των ξενοδοχείων συντέλεσε και η πιστωτική πολιτική που ακολουθούσε το τραπεζικό σύστημα στην χορήγηση δανειακών κεφαλαίων για την κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων.

Οι τράπεζες για να εξασφαλίσουν εγγυήσεις για τα δάνεια τους, ενέκριναν τη χορήγησή τους σε επενδυτές των οποίων τα οικόπεδα παρουσιάζουν υψηλή ονομαστική αξία.

Ας σημειώσουμε εδώ ότι η πολιτική αυτή δεν εβλαψε πολλαπλά μόνο τον τουρισμό, αλλά και την τοπική οικονομία γιατί έγινε αιτία να παρουσιαστούν σε Ρόδο, Κέρκυρα, Κρήτη, Αττική, αμέτρητες περιπτώσεις κερδοσκοπείας πάνω στη γή.

-Αργότερα παρατηρήθηκε συγκέντρωση ξενοδοχειακών καταλυμάτων σε άγνωστες στο διεθνή τουρισμό περιοχές, περιοχές με ανύπαρκτη τουριστική ζήτηση και έλλειψη έστω και βασικών έργων υποδομής. Ερμιονίδα, Κυλλήνη, Χαλκιδική.

-Η οικονομικά παράλογη συγκέντρωση ξενοδοχειακών μονάδων στους πιο σημαντικούς τουριστικούς τόπους σε συνδιασμό και με την εμφάνιση μεγάλου αριθμού καταλυμάτων της «παραξενοδοχείας» (ενοικιαζόμενα δωμάτια, βίλες, διαμερίσματα) οδήγησε στην υπερπροσφορά καταλυμάτων, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την υποταγή της ελληνικής τουριστικής προσφοράς στα τεράστια συμφέροντα των ξένων tour operators.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Αν λάβει κανείς υπόψη ότι το 50% περίπου των ξενοδοχειακών καταλυμάτων βρίσκεται στις περιοχές Αττικής, Ρόδου, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Αγίου Νικολάου και Θεσσαλονίκης και ότι οι τουριστικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται γύρω από αυτά τα αστικά κέντρα, όπου παρατηρήθηκε ανεξέλεγκτα οικιστική επέκταση, εύκολα αντιλαμβάνεται τους κινδύνους υποβάθμισης του περιβάλλοντος και της ίδιας της τουριστικής αξίας των περιοχών αυτών.

Έτσι οι χαμηλές πληρότητες των ξενοδοχείων, η αδυναμία πολλών τέτοιων μονάδων να εξυπηρετήσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις, η ανικανότητα τους για συνεργασία τοπικά και περιφερειακά, η κακή τους οργάνωση και η άγνοια σύγχρονων μεθόδων πώλησης του τουριστικού προϊόντος, ανάγκαζε πολλούς ξενοδόχους να δέχονται πολλές φορές τους όλο και πιο επαχθείς όρους που επέβαλε το ολιγοψώνιο των tour operators στην ελληνική τουριστική αγορά.

Το τελευταίο αυτό φαινόμενο παρουσιάστηκε ιδιαίτερα με την πετρελαϊκή κρίση η οποία είχε σαν συνέπεια ένα συνεχώς αυξανόμενο πληθωρισμό, την χειροτέρευση των ισοζυγίων πληρωμών και τα αρνητικά ποσοστά οικονομικής ανάπτυξης.

Έτσι, κάτω από την πίεση των tour operator, και των διεθνών συγκυριών οι έλληνες ξενοδόχοι, τουριστικοί επιχειρηματίες και ο ίδιος ο ΕΟΤ ακολούθησαν μια τιμολογιακή πολιτική, που αν είχε συνεχιστεί θα ήταν μοιραία για τον τουρισμό μας. Γιατί δεν είναι δυνατό να μιλάμε για ανταγωνισμό του ελληνικού τουρισμού, όταν ορισμένα ξενοδοχεία πολυτελείας ή πρώτης κατηγορίας πουλάνε το προϊόν τους στους tour operators στις τιμές που πουλάει η β' κατηγορία ή όταν η β' κατηγορία πουλάει στις τιμές τις γ' και ακόμη χαμηλότερα. (Gerald, 1997)

Δεν είναι δυνατό να μιλάει κανείς για τουριστική πολιτική όταν έτσι πουλάμε στους ξένους, αλλά από τους έλληνες ζητάμε τις ανώτατες τιμές, για να βγάλουμε τα σπασμένα. Η τακτική αυτή είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του εσωτερικού τουρισμού. Όπως επίσης δεν είναι δυνατό να μιλάμε για τουριστική πολιτική και πολιτική ανταγωνισμού όταν στους πιο ανεπτυγμένους τουριστικούς μας τόπους οι πειρσσότερες επιχειρήσεις που ζουν αποκλειστικά από τον τουρισμό, μεταβάλλονται σε κυνηγούς του εύκολου και γρήγορου κέρδους και αδιαφορούν για την ποιότητα των υπηρεσιών που

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

προσφέρουν στους πελάτες τους, ενώ χρεώνουν για αυτούς τις μεγαλύτερες τιμές που αντέχει η ζήτηση.

Τα διάφορα πενταετή προγράμματα τουριστικής ανάπτυξης ήταν στην κυριολεξία ευλογία. Και αν μερικές «ευχές» τους έγιναν πραγματικότητα, αυτό οφείλεται κύρια στις πραγματικά αξιοθαύμαστες προσπάθειες και ενέργειες ορισμένων ανθρώπων της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, του ΕΟΤ και της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Η ορθολογική τουριστική πολιτική ήταν ανύπαρκτη. Το κράτος απλώς επενέβαινε σποραδικά για να ξεπεραστή κάποια κρίση, που παρουσίαζε ο ελληνικός τουρισμός ή για να δώσει κίνητρα στην ιδιωτική πρωτοβουλία, η οποία από μόνη της και ασυντόνιστη έπρεπε να βρει σωστές λύσεις στα πολύπλοκα προβλήματα του κλάδου.

Την πολιτική αυτή χαρακτηρίζει η αντίληψη, ότι σε μια ελεύθερη οικονομία όταν επιτευχθεί η πλήρης απασχόληση σε ένα κλάδο, τότε δημιουργούνται μόνες τους οι κατάλληλες δομές και συνθήκες που επιτρέπουν την πραγματοποίηση των στόχων τους.

Το κράτος λοιπόν, τότε μόνο επεμβαίνει όταν βλέπει ότι το παιχνίδι των δυνατών της αγοράς δεν εγγυάται την επίτευξη των οικονομικών στόχων της τουριστικής πολιτικής του και μάλιστα η επέμβασή του είναι τέτοια, ώστε να μην καταλυθούν οι μηχανισμοί της αγοράς.

Όμως μια τέτοια τουριστική πολιτική έχει το χαρακτήρα της περιοδικότητας της συμπτωματικής αντιμετώπισης οικονομικών δυσκολιών και διαταραχών και είναι αποκομμένη τόσο από το μέλλον όσο και από την οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική και οικολογική εθνική πολιτική. (Σωτηριάδης 1986)

Καθώς αναφερθήκαμε μέχρι εδώ για την τουριστική ανάπτυξη του τουρισμού γενικά, είναι χρήσιμο να αναφερθούμε ειδικότερα και στην ανάπτυξη των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων των οποίων συνέβαλαν στην ασφαλή και γρήγορη μεταφορά του τουριστικού πλήθους. Η ανάπτυξη των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων υπήρξε ραγδαία κατά τα έτη μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Η δραστηριότητα των επιχειρήσεων αυτών στα έτη πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο ήταν πολύ περιορισμένη.

Στην περίοδο του μεσοπολέμου και στα έτη πριν από τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο, άρχισε σημαντικά να αυξάνεται και να επεκτείνεται σημαντικά η δραστηριότητα τους. Τέλος,

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

στην περίοδο μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο αρχίζει προοδευτικά πια, η έκταση και ο όγκος της δραστηριότητας τους να αυξάνεται, όπως και των απασχολούμενων σε αυτές. Επίσης, και η ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων κατά την παραπάνω εποχή υπήρξε πολύ μεγάλη και έτσι επιτευχθηκε η ταχύτερη, η οικονομικότερη και η πιο άνετη μετακίνηση των τουριστικών ρευμάτων.

Η αεροπορική συγκοινωνία αναπτύχθηκε και εξελιχθηκε με ραγδαίο ρυθμό και τούτο έγινε λόγω της μεγάλης αύξησης του διεθνούς τουρισμού. Αξιοπρόσεκτη είναι η γραμμή του Α΄ Ατλαντικού μετά τον β΄ παγκόσμιο πόλεμο (100 πτήσεις, 10000 άτομα καθημερινά). Η πρώτη οργανωμένη πτήση επιβατών αρχίζει γύρω στο 1919 με 4000-5000 επιβάτες διεθνώς. Σήμερα στην Αμερική και την Ευρώπη υπάρχουν δυο κατηγορίες θέσεων, η πρώτη και η οικονομική-τουριστική.

Ο παγκόσμιος οργανισμός τουρισμού πιστεύει ότι οι τιμές των εισιτηρίων πρέπει να μείνουν σε χαμηλά επίπεδα, ανεξάρτητα από την εμφανιζόμενη κρίση του πετρελαίου και την όχι πολύ καλή εξυπηρέτηση των τουριστών, σε τέτοιο βαθμό που τελικά να τους αποτρέπει από τα ταξίδια.

Μάλιστα θα έπρεπε να υπάρξει συμφωνία των ενδιαφερόμενων τουριστικών αρχών με τις παντός είδους αεροπορικές εταιρίες για τον καθορισμό των τιμών, ώστε αφενός να εξυπηρετούνται οι τουρίστες και αφετέρου τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιριών να μη βλάπτονται.

Τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί ο αριθμός των ταξιδιωτών-τουριστών και το ποσό που ξοδεύουν οι τουρίστες στις διάφορες χώρες. Για το παραπάνω, βασικό ρόλο έπαιξε το φθηνό αεροπορικό εισιτήριο ή οι πτήσεις τσάρτερ.

Ο Π.Ο.Τ. λέει ότι πρέπει να γίνεται ένας έλεγχος που να περιορίζει τα αρνητικά στοιχεία του ανταγωνισμού των τιμών στις εταιρίες τσάρτερ και τακτικών πτησεων χωρίς όμως να εμποδίζονται οι πτήσεις τσάρτερ και να παραμένουν μεγάλες οι τιμές των εισιτηρίων, γιατί το φθηνό εισιτήριο σήμερα είναι απαραίτητο για την επιβίωση των αεροπορικών εταιριών. (Ρούμα, 1983)

Η συγκοινωνία με τα θαλάσσια μέσα, επίσης πήρε πολύ μεγάλη ανάπτυξη και παρατηρούμε μεγάλες ανέσεις για τους μετακινούμενους και μεγάλη συντόμευση των

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ταξιδιών. Μετά από τα παραπάνω, αυξήθηκαν αλματωδώς οι οργανωμένες «καθ' ομάδες περίπλου» περιηγήσεις με αντίστοιχη αλματώδη αύξηση και ανάπτυξη του τουρισμού και συναντούμε υπερωκεάνια, ακτοπλοϊκά σκάφη, ferry boat ακόμα και hover-craft.

Τέλος, πρέπει να μνημονεύσουμε τελευταία τη μετατροπή πολλών υπερωκεανίων σε κρουαζιερόπλοια, με εξαιρετικά μεγάλες ανέσεις, όπως και με την μη δρομολόγηση πολλών υπερωκεανίων λόγω της οικονομικής κρίσης και της διάδοσης των αεροπλάνων.

Οι χερσαίες συγκοινωνίες πήραν πολύ μεγάλη ανάπτυξη και ιδιαίτερα αυτές που γίνονται και με αυτοκίνητα. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο οι μετακινήσεις με ιδιωτικά μεταφορικά μέσα παίρνουν όψη τουριστικού ρεύματος λόγω της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Επίσης και οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες αναπτύχθηκαν και τελειοποιήθηκαν με τη χρήση του ηλεκτρισμού (ηλεκτρική σιδηρόδρομοι). Συναντάμε σήμερα τουριστικούς συρμούς με τουριστικά βαγόνια κατά μήκος του Ρήνου ποταμού και αλλού. Επίσης, συναντώνται και κρεμαστοί σιδηρόδρομοι στην Ιαπωνία, υπέργειοι ή υπόγειοι.

Από τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούν οι εισερχόμενοι στη χώρα μας τουρίστες, το κυριότερο είναι το αεροπλάνο με το οποίο διακινείται μεγάλο ποσοστό της όλης κίνησης που τείνει στο 70% στα αμέσως επόμενα έτη. (Gerald, 1997)

Τις επόμενες κατά σειρά θέσεις κατέχουν τα αυτοκίνητα, τα πλοία και ο σιδηρόδρομος.

Για την ανάπτυξη λοιπόν των συγκοινωνιακών μέσων, μπορούμε να πούμε ότι οι εξελίξεις που σημειώθηκαν στις συγκοινωνίες μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο βοήθησαν σημαντικά στην ανάπτυξη του τουρισμού.

- Η διακίνηση των τουριστών σήμερα είναι άνετη, γρήγορη, οικονομική και απλή.
- Η αύξηση και βελτίωση συγκοινωνιακών μέσων (σιδηροδρόμων- αεροσκαφών- αυτοκινήτων- πλοίων), η επέκταση των οδικών δικτύων, η πτώση των ναύλων και
- Η διάδοση του Ι.Χ. αυτοκινήτου συνέβαλαν στην ποσοτική αύξηση του τουρισμού. (Ρούμα, 1983)

1.1 ΕΟΚ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η λέξη «τουρισμός», δεν αναφέρεται ρητά σε καμία διάταξη της ιδρυτικής συνθήκης της ΕΟΚ στη Ρώμη το 1957. Η συνθήκη αυτή όμως, αναθέτει στην ΕΟΚ, την αποστολή να προάγει όλο και στενότερες σχέσεις μεταξύ των λαών και να ενθαρρύνει την αρμονική ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της κοινότητας. Ο τουρισμός είναι μια σπουδαία οικονομική δραστηριότητα, που απασχολεί άμεσα 4,5 εκατομμύρια άτομα (και έμμεσα, το 10-12% του εργατικού δυναμικού της ΕΟΚ) και συνεισφέρει στη μείωση του ελλείματος ισοζυγίων πληρωμών και στην ανακατανομή των εισοδημάτων. Μέσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ασχολούνται περιστασιακά με τον τουρισμό οι υπηρεσίες, οι σχετικές με μεταφορές, περιφερειακή ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, γεωργία κτλ. (Μακρυγιωργάκη, 1990)

Δεν έχει όμως ακόμη ιδρυθεί ειδική υπηρεσία για τον τουρισμό. Από την 1.1.1981, καθιερώθηκε ειδικό χαρτοφυλάκειο για τον τουρισμό και ανατέθηκα στον πρώτο Έλληνα Επίτροπο. Μια από τις πιο ουσιαστικές προσπάθειες για την Κοινοτική Τουριστική Πολιτική, περιέχεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο (5.7.1982). Με το κείμενο αυτό γίνεται μια ανασκόπηση των πεπραγμένων στην Κοινότητα και διαγράφονται οι προοπτικές για το μέλλον. Η ανακοίνωση αναφέρεται αναλυτικά:

- 1) Στα μέτρα που πρέπει να παρθούν για την ελεύθερη διακίνηση, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, την ασφαλιστική κάλυψη και την προστασία των τουριστών/καταναλωτών.
- 2) Στο νομοθετικό πλαίσιο εργασίας και στο δικαίωμα ελεύθερης εγκατάστασης των τουριστικών επαγγελματιών.
- 3) Στην επιμήκυνση του χρόνου των διακοπών.
- 4) Στην επαγγελματική εκπαίδευση και την αμοιβαία αναγνώριση των πτυχίων τουριστικών σπουδών και στη σχετική συνδρομή του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Ταμείου.
- 5) Σε φορολογικά θέματα που προκύπτουν από τη διαφορετική, κατά χώρες εφαρμογή του φόρου προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α).

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- 6) Στην υλοποίηση της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές και στον τομέα του Τουρισμού (ανταλλαγή ενδοκοινοτικών ομαδικών ταξιδιών, χρηματοδότηση έργων υποδομής στις συγκοινωνίες κτλ.
- 7) Σε ενέργειες για την προστασία του περιβάλλοντος, της φύσης και τη διάσωση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς κάθε χώρας της Κοινότητας.
- 8) Σε μέτρα για την περιφερειακή ανάπτυξη στην Κοινότητα.
- 9) Στην εφαρμογή προγραμμάτων στον τουριστικό τομέα (όπως και σε άλλους τομείς), για την εξοικονόμηση ενέργειας. (Μακρυγιωργάκης, 1990)

1.2 ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ενοποίηση της Ευρώπης δημιουργεί νέα δεδομένα στο χώρο των μεταφορών και της κίνησης της τουριστικής αγοράς.

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες προβλέψεις, η αύξηση της κίνησης στους Ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους, τόσο εντός των χωρών- μελών της κοινότητας όσο και μεταξύ τους, θα γνωρίσει μια πολύ μεγάλη αύξηση. Μια αύξηση όμως που ξεπερνάει την αντοχή και τα λειτουργικά όρια του δικτύου των Ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων, ακόμη και των πλέον σύγχρονων.

Η αύξηση αυτή θα προέλθει κυρίως από την «έκρηξη» που θα προκαλέσει η εξάλειψη των συνόρων μεταξύ των χωρών- μελών σε σχέση με τη διακίνηση των εμπορευμάτων, πράγμα που μεταφράζεται σε μια τρομακτική, όπως προβλέπεται, αύξηση της κίνησης των φορτηγών στους δρόμους της Ευρώπης.

Αρκούν ορισμένα ενδεικτικά νούμερα για να γίνει αντιληπτή η σημασία αυτής της αλλαγής. Ο αριθμός των αυτοκινήτων στις χώρες της ΕΟΚ αυξήθηκε κατά 59% μεταξύ 1980 και 1988. Μεταξύ των ετών 1984 και 1989 η ποσότητα των αγαθών που μεταφέρθηκαν με φορτηγά μεταξύ των χωρών- μελών της κοινότητας αυξήθηκε κατά 84% και εντός των χωρών αυτών κατά 50%. (Γασπαρινάτος, Αλεξιάδη, 2003)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Ο επίτροπος της ΕΟΚ για τις μεταφορές, σχολιάζοντας τους αριθμούς αυτούς, δήλωσε: «Είναι εύκολο να διακρίνει κανείς πως φτάσαμε στα όρια των δυνατοτήτων των οδικών δικτύων που διαθέτουμε..»

Άλλωστε, δεν είναι μόνο οι μετακινήσεις αγαθών που αυξήθηκαν. Ο αριθμός των επιβατών μεταξύ 1979-1998 αυξήθηκε κατά 66%. Τι πρόκειται να γίνει; Μια αναπροσαρμογή των κανονισμών διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών στο οδικό δίκτυο είναι απόλυτα αναγκαία, καθώς σε ορισμένες χώρες της ΕΟΚ εκεί δηλαδή που παρουσιάζεται και το μεγαλύτερο πρόβλημα, μια αναδιάταξη των οδικών δικτύων και η επέκτασή τους θα απαιτούσε 15-30 χρόνια. Σε περιφεριακές χώρες της κοινότητας τα πράγματα έχουν μια μεγαλύτερη δυνατότητα βελτίωσης σε μικρά σχετικά χρονικά πλαίσια.

Όμως το πρόβλημα, κατά την άποψη της COMMISSION, δεν επιδέχεται βελτίωση με άμεσα αποτελέσματα. Κάτι που σημαίνει πως, παρά την προσπάθεια να διοχετευτεί μεγαλύτερη μερίδα διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων στις θαλάσσιες μεταφορές- όπου αυτό είναι δυνατό- στο σιδηρόδρομο και στις αερομεταφορές, το πρόβλημα θα υπάρξει και θα είναι σημαντικό για την επόμενη δεκαετία. (Γασπαρινάτος, Αλεξιάδη, 2003)

1.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές αποτελούν ένα σημαντικό μέρος της τουριστικής πολιτικής λόγω του καθοριστικού ρόλου που διαδραματίζουν στο τουριστικό πακέτου. Οι τουριστικές μεταφορές αποτελούνται από τα μέσα μεταφοράς που διευκολύνουν την διακίνηση των ταξιδιωτών. Αυτά είναι οι αεροπορικές, σιδηροδρομικές μεταφορές, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες αλλά και οι μετακινήσεις με Τουριστικά Λεωφορεία. (Γασπαρινάτος, Αλεξιάδη, 2003)

1.3.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Απ' τα πολύ παλιά χρόνια το πρόβλημα της μίμησης των κινήσεων του πουλιού υπήρχε στον άνθρωπο. Η ιστορία αναφέρει τις προσπάθειες πολλών να λύσουν το πρόβλημα αυτό. Είναι γνωστός ο μύθος του Δαίδαλου και του Ίκαρου των πρώτων αεροπόρων. Στο

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

μεσαίωνα ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι και αργότερα οι διάφοροι εφευρέτες έκαναν πολλούς πειραματισμούς πάνω σ' αυτό το θέμα. Μόλις στις 8 Αυγούστου 1871 ο νεαρός Γάλλος μηχανικός Αλφόνσος Πενώ, μετά από πολλές άκαρπες προσπάθειες, στους κήπους του Κεραμεικού, κατάφερε να θέσει σε πτήση ένα μικρό πρότυπο αεροπλάνο. Το πρότυπο αυτό είχε μια έλικα, τοποθετημένη στο πίσω μέρος της συσκευής. Έτσι ο Πενώ έδειξε πόσο σημαντική είναι η αντίσταση του αέρα για την κίνηση του αεροπλάνου. Δυστυχώς όμως η μυϊκή δύναμη του ανθρώπου δεν είναι αρκετή για να κινήσει ακόμη και το μικρό αυτό πρότυπο του Πενώ και εκείνη την εποχή δεν υπήρχε κανένας άλλος κινητήρας αρκετά ελαφρός.

Έτσι οι προσπάθειες εγκαταλειφθήκαν για ένα διάστημα μέχρι το 1856, οπότε ο Ζαν Μαρί λε Μπρι κάνει την πρώτη πτήση ανεμοπτέρου χρησιμοποιώντας τα ρεύματα του αέρα. Ακολουθεί μία εποχή διαρκών πειραματισμών. Στο διάστημα αυτό κατασκευάστηκαν διάφοροι κινητήρες, όχι όμως αρκετά ισχυροί για μεγάλες αποστάσεις. Φτάνουμε στα 1927, οπότε γίνονται και οι πρώτες πτήσεις πάνω από τον Ατλαντικό. Μετά απ' αυτό γίνονται διάφορες απόπειρες για μεγαλύτερες αποστάσεις, άλλες επιτυχείς και άλλες όχι. Ο β' παγκόσμιος πόλεμος ανάγκασε σε μεγάλες τεχνικές τροποποιήσεις και σημαντική εξέλιξη της αεροπορίας. Πράγματι, τότε κατασκευάστηκαν τα πρώτα αεροπλάνα που προωθούνται με αεροστρόβιλους. Στους τελευταίους μήνες οι Γερμανοί χρησιμοποίησαν καταδιωκτικά αεροπλάνα με αντιδραστήρες διάφορων τύπων. Τότε εμφανίστηκαν και οι κατευθυνόμενοι πύραυλοι. Μετά το τέλος του πολέμου η εξέλιξη της αεροπορίας ήταν ραγδαία. Η πολιτική αεροπορία περιλαμβάνει όλες τις αεροναυτικές δραστηριότητες που δεν έχουν στρατιωτικό χαρακτήρα και υποδιαιρείται σε διάφορους κλάδους, που ο καθένας τους αντιστοιχεί στη χρήση για την οποία προορίζεται το αεροσκάφος. Από όλες τις δραστηριότητες που αναπτύσσει η πολιτική αεροπορία, μεγαλύτερη σημασία έχει η εμπορική, που χρησιμοποιεί το αεροπλάνο για τη μεταφορά των επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

Η ασφάλεια σήμερα θα πρέπει να θεωρείται σχεδόν απόλυτη, όπως άλλωστε βεβαιώνουν οι στατιστικές ατυχημάτων. Μετά τις πρώτες προσπάθειες για την οργάνωση τακτικών αεροπορικών γραμμών, που χρονολογούνται από το 1919 και είχαν προδρομικό

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

χαρακτήρα, ενώ οικονομικά ήταν καταστροφικές, η πολιτική αεροπορία αναπτύχθηκε, ιδίως τα τελευταία χρόνια (τα τελευταία τριάντα χρόνια), όλο και πιο πολύ χάρη στην ενίσχυση που προσφέρουν στις αεροπορικές εταιρείες τα περισσότερα κράτη. Σήμερα η πολιτική αεροπορία έχει αποκτήσει τέτοια σπουδαιότητα και διάδοση, ώστε να αποτελεί βασικό στοιχείο της οικονομικής ζωής ενός τόπου. (Γασπαρινάτος, Αλεξιάδη, 2003)

Τα αεροπλάνα, που σήμερα κατά κύριο λόγο αντιπροσωπεύουν τις καταπληκτικές προόδους που πέτυχε η εμπορική αεροπορία, είναι τα δύο υπερηχητικά αεροσκάφη "Κονκόρντ" και "Μπόινγκ 707" και τα γιγαντιαία αερολεωφορεία της Λόκχηντ και της Μπόινγκ. Η σπουδαιότητα των υπερηχητικών αεροσκαφών οφείλεται στο ότι θα είναι δυνατό οι μεγάλες αποστάσεις να διανύονται σε χρόνο πολύ μικρότερο από το σημερινό που θα περιοριστεί στο μισό, ίσως και στο ένα τρίτο. Το "Κονκόρντ" ή το "Μπόινγκ 707" μπορούν να διανύσουν τη διαδρομή επάνω από τον Ατλαντικό σε λιγότερο από 3 ώρες μεταφέροντας αντίστοιχα 130 ή 300 επιβάτες, ενώ τα αερολεωφορεία θα μπορούν να μεταφέρουν στην ίδια διαδρομή πάνω από 500 επιβάτες, στον ίδιο χρόνο που χρειάζονται τα σημερινά αεροσκάφη γραμμής (περίπου 6 ώρες).

Με τα σημερινά δεδομένα μπορούμε να υποθέσουμε ότι τα αερολεωφορεία με το μειονέκτημα της μικρής ταχύτητας, αλλά με μικρό σχετικά κόστος και επομένως με φτηνό εισιτήριο, έχουν καλύτερες προοπτικές από τα υπερηχητικά, με το πλεονέκτημα της μεγάλης ταχύτητας, αλλά με μεγάλο κόστος και επομένως ακριβό εισιτήριο. (Gerald, 1997)

1.3.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Πρόγονος του σιδηρόδρομου είναι η ατμάμαξα που η εμφάνισή της γίνεται περίπου το 18ο αιώνα και η λειτουργία της στηρίζεται στη μετατροπή του έργου της σταθερής ατμομηχανής του Βατ σε μηχανική έλξη. Αργότερα, στις αρχές του 19ου αιώνα, δύο Άγγλοι μηχανικοί πήραν δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, επειδή κατάφεραν να φτιάξουν ατμάμαξα, που έτρεχε σε σιδηροτροχιές. Το 1804, ο Τρέβιθικ, ο ένας από αυτούς, κίνησε τον πρώτο σιδηρόδρομο στη σιδηροτροχιά των ορυχείων του Μέρθαϊρ, στη νότια

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Ουαλία. Ένας συρμός 14 τόνων (5 βαγόνια με 5 τόνους ορυκτών και 10 άτομα) έκανε διαδρομή 16 χλμ., με ταχύτητα 8 χλμ. την ώρα. Η ατμάμαξα αυτή είχε ένα λέβητα με εσωτερική εστία, έναν οριζόντιο κύλινδρο κι έναν προθερμαντήρα του νερού τροφοδοσίας.

Το παράδειγμα της Μ. Βρετανίας ακολούθησαν και άλλα ευρωπαϊκά κράτη και οι Η.Π.Α. Υπήρξαν όμως μεγάλα τεχνικά και οικονομικά προβλήματα, όπως η διάνοιξη διαβάσεων μέσα από ορεινούς όγκους κ.ά.. Η εξάπλωση του σιδηρόδρομου έγινε κυρίως την περίοδο 1860-1910. Στις αρχές του 20ου αιώνα, η εμφάνιση των αυτοκινήτων και των αεροπλάνων μετέτρεψαν την κατάσταση στον τομέα των μεταφορών. Η ραγδαία τεχνική τελειοποίηση του αυτοκινήτου περιόρισε κατά πολύ τη χρήση του σιδηρόδρομου, ώστε να συζητιέται η σκοπιμότητα της διατήρησής του.

Σήμερα βέβαια δε μπορούμε να μιλήσουμε για παρακμή των σιδηρόδρομων, γιατί αυτοί κατέχουν πρωτεύουσα θέση στην οικονομία και ολοκληρώνουν τα άλλα μεταφορικά μέσα. Από τεχνική άποψη, οι σημαντικότερες τελειοποιήσεις του σιδηρόδρομου πραγματοποιήθηκαν με την εφαρμογή της ηλεκτρικής έλξης και της έλξης με μηχανή ντίζελ. Η πρώτη εφαρμογή της ηλεκτρικής έλξης έγινε στο Βερολίνο, στα πλαίσια της διεθνούς έκθεσης και βρήκε γρήγορη ανάπτυξη στις χώρες που είναι φτωχές σε άνθρακα.

Απόδειξη της χρησιμότητας των σιδηρόδρομων είναι οι προσπάθειες που καταβάλλονται για την ανανέωση και την εξέλιξή τους. Πάντως το ρεκόρ ταχύτητας το κατέχουν από το 1955 οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι, με 331 χλμ. την ώρα.. Η σιδηροδρομική μεταφορά παίζει μεγάλο ρόλο στις περισσότερες χώρες. Στην Ευρώπη και στις χώρες της Αμερικάνικης Ηπείρου κυκλοφορούν πολλά άνετα και γρήγορα τρένα. Σε παλαιότερες εποχές η έλλειψη προσιτών μέσων μεταφοράς περιόριζε κατά πολύ τα ταξίδια. Η εξέλιξη αυτή του σιδηρόδρομου και των υπηρεσιών του, δημιούργησαν προϋποθέσεις στον χώρο εκτός Ελλάδας όπου τα σιδηροδρομικά δίκτυα είναι τώρα πολύ αναπτυγμένα να αποτελεί ουσιαστικό μέσο στις μετακινήσεις των ατόμων. Στο εξωτερικό ο συνδυασμός αεροπορικών και σιδηροδρομικών είναι πολύ διαδεδομένος λόγω της μορφολογίας του εδάφους. (Gerald, 1997)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Οι σιδηρόδρομοι παίζουν σπουδαίο ρόλο στην Ευρώπη. Τα Εθνικά και Διεθνή δίκτυα είναι πολύ αναπτυγμένα και συνδέουν ουσιαστικά όλες τις μεγάλες πόλεις, προσφέρουν ταξίδια με λογικές τιμές με γρήγορα και άνετα τρένα. Τα Ευρωπαϊκά τρένα είναι δημοφιλή και είναι γνωστά για την ταχύτητά τους.

1.3.3 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Κατά το παρελθόν και πριν από την ανάπτυξη του αεροπλάνου ως μεταφορικού μέσου, η μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων σε παραθαλάσσιες πόλεις, νησιά και άλλες περιοχές πραγματοποιείται με τα πλοία. Ήδη μετά την ιλιγγιώδη ανάπτυξη της αεροπορικής συγκοινωνίας, η μεταφορά των επιβατών με τα πλοία έχει μειωθεί σημαντικά εκτός από ορισμένες περιοχές όπως νησιωτικά συμπλέγματα, απομονωμένα νησιά ή σε μικρής διάρκειας διαδρομές, για συγκεκριμένους λόγους. Συγχρόνως σημειώθηκε και αλλαγή στις προτιμήσεις των διακινούμενων ατόμων με αποτέλεσμα νέες ανάγκες να προκύπτουν και να δημιουργούνται επιχειρήσεις που έναντι αμοιβής καλύπτουν τις προτιμήσεις αυτές.

Οι επιχειρήσεις αυτές διακρίνονται στις εξής κυρίως μορφές:

1. σε επιχειρήσεις που αντικείμενο έχουν την μεταφορά προσώπων με πληρωμή ναύλου σε δρομολόγια προγραμματισμένα. Δηλαδή οι επιχειρήσεις εκτελούν συγκοινωνία μεταξύ πολλών σημείων, και καλύπτουν τις μεταφορικές ανάγκες ατόμων ή ομάδων ατόμων που διακινούνται για τουρισμό.
2. σε επιχειρήσεις που αντικείμενο έχουν την πραγματοποίηση κυκλικών διαδρομών (κρουαζιέρες) στο Αιγαίο , Ιόνιο, Ανατολική κ Δυτική Μεσόγειο. Από την Ελλάδα πραγματοποιούνται μονοήμερες, τριήμερες , τετραήμερες, επταήμερες κρουαζιέρες κυρίως με κύριο λιμένα επιβίβασης και επιστροφής στον ίδιο χώρο.
3. σε επιχειρήσεις που διαθέτουν ΓΙΩΤΙΝΓΚ. Λόγω του μεγάλου πλήθους των νησιών και των πολλών κατάλληλων σημείων στην χερσαία και νησιωτική χώρα οι δυνατότητες παραπέρα ανάπτυξης της μορφής αυτής, του θαλάσσιου Τουρισμού είναι πολύ μεγάλη, απαιτεί όμως εξειδικευμένη προσφορά υπηρεσιών. (Μακρυγιωργάκη, 1990)

1.3.4 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πολλά τουριστικά γραφεία έχουν αποκλειστικό αντικείμενο εργασιών, τις επιβατικές μετακινήσεις του κοινού, έναντι ναύλου. Οι περισσότεροι κυρίως τουρίστες, κατά την διάρκεια τόσο του ταξιδιού τους όσο και κατά την παραμονή τους στον τόπο προορισμού τους, έχουν την ανάγκη μεταφορών όπως από το αεροδρόμιο προς το ξενοδοχείο προς το ξενοδοχείο θα παραμείνουν από ένα σημείο προς κάποιο άλλο. Επιπλέον επιθυμούν να πραγματοποιήσουν σύντομες ξεναγήσεις ή επισκέψεις σε αξιοθέατα σημεία της συγκεκριμένης περιοχής. (Μακρυγιωργάκη, 1990)

Αυτές οι ανάγκες καλύπτονται με τα τουριστικά Λεωφορεία. Ο έντονος ανταγωνισμός της αγοράς για προσφορά μεταφορικών μέσων, ανάγκασε τις κατασκευάστριες εταιρείες να κατασκευάζουν και προσφέρουν Τουριστικά Λεωφορεία με υψηλά STANDARDS ποιότητας και ανέσεων. Με την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών και την εισαγωγή ειδικών ναύλων, ο αριθμός των συνδυασμένων αεροπορικών και οδικών προγραμμάτων έχει τα τελευταία χρόνια αυξηθεί σημαντικά. (Μακρυγιωργάκη, 1990)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΕΙΔΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

2.1 ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Το μεταφορικό έργο που πραγματοποιείται, κατ' αποκλειστικότητα, από τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, συνίσταται στη διενέργεια έκτακτων γραμμών και γραμμών κλειστής διαδρομής που εξυπηρετούν μεταφορά προσχηματισμένης ομάδας προσώπων και αποσκευών με κοινό προορισμό, απαγορευμένης της με οποιονδήποτε τρόπο εκτέλεσης συγκοινωνίας, ως εξής:

- α. Μεταφορά προσώπων στα πλαίσια οργάνωσης συνεδρίων, εκθέσεων, σεμιναρίων, αθλητικών - πολιτιστικών - κοινωνικών εκδηλώσεων.
- β. Μεταφορά προσώπων σε οργανωμένες εκδρομές εντός και εκτός της χώρας.
- γ. Μεταφορά από και προς αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικούς και συνοριακούς σταθμούς.
- δ. Μεταφορά στρατιωτών από και προς τα στρατόπεδα, εφόσον αυτά δεν εξυπηρετούνται από τακτική γραμμή του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. ή ΡΟΔΑ.
- ε. Μεταφορά μετ' επιστροφής εργαζομένων στους τόπους εργασίας.
- στ. Μεταφορά λουομένων.
- ζ. Μεταφορά μαθητών για πραγματοποίηση εκδρομών.
- η. Μεταφορά μαθητών από και προς τα σχολεία, τα φροντιστήρια και τα κέντρα ξένων γλωσσών. (Ν.3446/2006,ΦΕΚ Α' 49)

Με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Ε.Ο.Τ. επιτρέπεται η μεταφορά προσώπων σε συνέδρια, σεμινάρια, πολιτιστικές, αθλητικές και κοινωνικές εκδηλώσεις κ.λπ. και από τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ. ή ΡΟΔΑ, και μόνο εντός του νόμου ή σε όμορους νομούς και για δρομολόγια χωρίς διανυκτέρευση των επιβατών, ύστερα από γνώμη επιτροπής, αποτελούμενης από εκπρόσωπο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, του Υπουργείου Ανάπτυξης (Ε.Ο.Τ.) και από εκπρόσωπο των Ομοσπονδιών Κ.Τ.Ε.Λ. και Τουριστικών Λεωφορείων

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

αντιστοίχως, που διαπιστώνει ανεπάρκεια τουριστικών λεωφορείων. Με όμοια απόφαση των αυτών Γενικών Γραμματέων

καθορίζεται η συγκρότηση, ο τρόπος λειτουργίας, η αναπλήρωση των μελών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη λειτουργία της προαναφερόμενης επιτροπής. Επιτρέπεται η εκ μέρους τουριστικών γραφείων και Τ.Ε.Ο.Μ. ολική μίσθωση τουριστικών λεωφορείων από άλλο γραφείο τουρισμού ή Τ.Ε.Ο.Μ..

Τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης δεν επιτρέπεται να εκτελούν μεταφορικό έργο που απαγορεύεται από διεθνείς, κυρωμένες με νόμο, συμβάσεις. Τα τουριστικά λεωφορεία κατά την πραγματοποίηση των δρομολογίων πρέπει να είναι εφοδιασμένα με φύλλο πορείας που περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- α. Πλήρη επωνυμία και έδρα του τουριστικού γραφείου ή της Τ.Ε.Ο.Μ.
- β. Αριθμός κυκλοφορίας του τουριστικού λεωφορείου.
- γ. Πλήρη στοιχεία ή επωνυμία και έδρα του μεταφορέα σε περίπτωση μίσθωσης του λεωφορείου.
- δ. Είδος μεταφοράς.
- ε. Χρονολογία και ώρα εκκίνησης, τόπο εκκίνησης (μόνο σε ημερήσιες μετακινήσεις).
- στ. Τόπο προορισμού.
- ζ. Συνολικό αριθμό επιβατών.
- η. Διάρκεια εκδρομής.

http://greekbuses.blogspot.gr/2012_03_07_archive.html

2.1.1 ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΥΣΗΣ

Τα τουριστικά λεωφορεία κατά την πραγματοποίηση των δρομολογίων πρέπει να είναι εφοδιασμένα με φύλλο πορείας που περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- α. Πλήρη επωνυμία και έδρα του τουριστικού γραφείου ή της Τ.Ε.Ο.Μ.
- β. Αριθμός κυκλοφορίας του τουριστικού λεωφορείου.
- γ. Πλήρη στοιχεία ή επωνυμία και έδρα του μεταφορέα σε περίπτωση μίσθωσης του λεωφορείου.
- δ. Είδος μεταφοράς.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ε. Χρονολογία και ώρα εκκίνησης, τόπο εκκίνησης (μόνο σε ημερήσιες μετακινήσεις).

στ. Τόπο προορισμού.

ζ. Συνολικό αριθμό επιβατών.

η. Διάρκεια εκδρομής. (Ν. 2446/1996 ,ΦΕΚ 276)

2.α. Η έγκριση θέσης σε κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου χορηγείται στις επιχειρήσεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις: - έχει χορηγηθεί το ειδικό σήμα λειτουργίας της επιχείρησης τουριστικού γραφείου ή Τ.Ε.Ο.Μ. από τον Ε.Ο.Τ., σύμφωνα με την προβλεπόμενη κατά νόμο διαδικασία και - έχει υποβληθεί στον Ε.Ο.Τ. η άδεια οδικού μεταφορέα, κατά τις διατάξεις του Π.Δ./τος 586/1988 (ΦΕΚ 282 Α').

β. Η χορήγηση της έγκρισης προκειμένου για τουριστικά γραφεία επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι ο κύκλος εργασιών από το πραγματοποιηθέν έργο του συνόλου των δραστηριοτήτων τους ή επί μέρους των τουριστικών λεωφορείων τους έχει ανέλθει κατά προηγούμενο λογιστικό έτος σε ποσό δραχμών που αντιστοιχεί σε 150 χιλ. ECU, ενώ προκειμένου για Τ.Ε.Ο.Μ. υπό την προϋπόθεση ότι από τις μισθώσεις - εκμισθώσεις των τουριστικών τους λεωφορείων ο κύκλος εργασιών τους ανέρχεται στο ίδιο κατά τ' ανωτέρω ποσό και για το ίδιο χρονικό διάστημα.

γ. Τα ως άνω αποδεικνύονται με την υποβολή στον Ε.Ο.Τ. βεβαίωσης της οικείας Δ.Ο.Υ., στην οποία εμφανίζεται ο πραγματοποιηθείς κύκλος εργασιών, που αφορά αποκλειστικά τη δραστηριότητα των τουριστικών λεωφορείων τους ή προκειμένου περί τουριστικών γραφείων εναλλακτικά το σύνολο των τουριστικών τους πράξεων. δ. Με απόφαση Γενικού Γραμματέα Ε.Ο.Τ. δύναται ν' αναστέλλεται επ' αόριστον ή για ορισμένο χρονικό διάστημα η έγκριση θέσης σε κυκλοφορία

νέων ειδικών τουριστικών λεωφορείων. [Η παρ.2 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.2 άρθρ.4 Ν. 2446/1996 (ΦΕΚ Α' 276)]

3. Δι' αποφάσεων του Γενικού Γραμματέως του Ε.Ο.Τ. καθορίζονται τα εκάστοτε απαιτούμενα δικαιολογητικά δια την χορήγησιν της εν παρ. 1 του παρόντος άρθρου εγκρίσεως θέσεως εις κυκλοφορίαν ειδικού Τουριστικού Λεωφορείου. Άρθρον 5

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

1. Η κατά το προηγούμενο άρθρο έγκριση έχει ισχύ ένα έτος από της έκδοσής της, εντός δε του χρονικού αυτού διαστήματος ο δικαιούχος οφείλει να προβεί στις δέουσες ενέργειες προς τη Διεύθυνση Συγκοινωνιών της οικείας Νομαρχίας, για την ταξινόμηση του λεωφορείου, τη χορήγηση των πινακίδων και την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας. Σε περίπτωση παρέλευσης ενός έτους από την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία, χωρίς ο ενδιαφερόμενος να εξασφαλίσει την άδεια κυκλοφορίας του τουριστικού λεωφορείου, η ισχύς της έγκρισης παύει αυτοδικαίως. Με απόφαση Γενικού Γραμματέα Ε.Ο.Τ. η προθεσμία θέσης του τουριστικού λεωφορείου σε κυκλοφορία δύναται να παραταθεί για έξι (6) ακόμη μήνες. [Η παρ.1 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρ.5 Ν.2446/1996 (ΦΕΚ Α' 276)]

2. Αι υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών και των οικείων Νομαρχιών υποχρεούνται να κοινοποιούν εις τον Ε.Ο.Τ. τα στοιχεία κυκλοφορίας του Τουριστικού Λεωφορείου δημοσίας χρήσεως εντός τριάκοντα ημερών από της εκδόσεώς των προς εγγραφήν εις το υπό του Ε.Ο.Τ. κατ' άρθρον 13 του παρόντος τηρούμενον μητρώων τουριστικών λεωφορείων δημοσίας χρήσεως.

2.1.2 ΌΡΟΙ ΧΡΗΣΗΣ

Οι όροι χρήσεις των τουριστικών λεωφορείων είναι οι εξής:

- Το ανώτατο όριο που μπορεί να διανυθεί απο τουριστικό λεωφορείο την ημέρα είναι 630 χιλιόμετρα. Απαραίτητο όμως είναι να γίνονται τουλάχιστον δύο ημίωρες στάσεις.
- Στα λεωφορεία που πραγματοποιούν εκδρομές στο εξωτερικό, θα επιβαίνουν υποχρεωτικά, ένας γλωσσομαθής ξεναγός του τουριστικού γραφείου καθώς και δευτερός οδηγός.
- Στα λεωφορεία που πραγματοποιούν εκδρομές στο εσωτερικό, θα επιβαίνει συνοδός διπλωματούχος ξεναγός, εάν στο πρόγραμμα της εκδρομής περιλαμβάνει ξενάγηση σε αρχαιολογικούς ή ιστορικούς χώρους. Η υποχρέωση ισχύει μόνο στην περίπτωση που δεν υπάρχει τοπικός ξεναγός.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- Για εκδρομές εξωτερικού το ταξιδιωτικό γραφείο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αντίγραφο από το αναλυτικό πρόγραμμα της εκδρομής που έχουν λάβει γνώση ενυπογράφως οι εκδρομείς και με φύλλο πορείας, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΟΚ, για έλεγχο από της αρμόδιες τελωνειακές αρχές εισόδου και εξόδου της χώρας.
- Τα προγράμματα των εκδρομών πρέπει να είναι σαφή και λεπτομερή.
- Οι συνοδοί, ξεναγοί, οδηγοί και συνοδηγοί πρέπει να σέβονται τις επιθυμίες των επιβατών-εκδρομέων σχετικά με την ένταση και το είδος της μουσικής, όπως επίσης και την λειτουργία ή μη του ραδιοφώνου. Γενικά η συμπεριφορά τους πρέπει να είναι υποδειγματική.
- Στα προγράμματα των οργανωμένων «γύρων» πρέπει να αφήνεται χρόνος στην διάθεση των τουριστών για την αγορά ειδών λαϊκής τέχνης. Οι τουρίστες πρέπει να έχουν τον απαιτούμενο χρόνο να ψωνίζουν από τα καταστήματα της επιλογής τους είτε από τις αγορές είτε από τα διάφορα εργαστήρια κεραμικής ή λαϊκής τέχνης.
- Η παράβαση των παραπάνω όρων θα συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων κατα των υπευθύνων του τουριστικού γραφείου.

(Νόμος 711/1977 «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων»)

2.1.3 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

Τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης ασφαλιζονται υποχρεωτικά σε μία εκ των αναγνωρισμένων στην Ελλάδα, την Ευρωπαϊκή Ένωση ή την Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.) πλην της Ελβετίας, ασφαλιστικών εταιρειών. (Ν. 2446/196, ΦΕΚ Α' 276)

2.1.4 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

1. Η άδεια κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου δημοσίας χρήσεως ανακαλείται οριστικά από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από απόφαση του Γενικού Γραμματέα Ε.Ο.Τ., στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. Σε περίπτωση ανάκλησης του ειδικού σήματος λειτουργίας τουριστικού γραφείου ή Τ.Ε.Ο.Μ. ανακαλείται και η άδεια κυκλοφορίας, η οποία δύναται να επαναχορηγηθεί, εφόσον ο ενδιαφερόμενος επανακτήσει το ειδικό σήμα λειτουργίας για την αρχική επιχείρηση ή για επιχείρηση της μορφής εκ των δύο.

β. Αν από την ετήσια επιθεώρηση, το ειδικό τουριστικό λεωφορείο κριθεί ακατάλληλο για ασφαλή κυκλοφορία.

γ. Μόλις συμπληρωθεί το κατά τις ισχύουσες διατάξεις όριο ηλικίας του λεωφορείου.

δ. Σε περίπτωση εκπλειστηριασμού. Σε κάθε περίπτωση αναγκαστικής αφαίρεσης του λεωφορείου ως εμπορεύματος ο προηγούμενος κάτοχος, στο όνομα του οποίου είχε εγκριθεί η άδεια κυκλοφορίας του λεωφορείου, δύναται να ζητήσει την έγκριση αντικατάστασης αυτού εντός έτους από την ημέρα της αναγκαστικής αφαίρεσης. Μετά την παρέλευση άπρακτης της προθεσμίας χάνεται το δικαίωμα αντικατάστασης του λεωφορείου.

2. Τουριστικά γραφεία τα οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ήταν κάτοχοι αδειών κυκλοφορίας ειδικών τουριστικών λεωφορείων αφαιρεθέντων αναγκαστικώς, μπορούν να ζητήσουν την έγκριση αντικατάστασης αυτών εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

3. Άδειες κυκλοφορίας τουριστικών λεωφορείων χορηγηθείσες προ της έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου παραμένουν σε ισχύ μέχρι συμπλήρωσεως είκοσι τριών (23) ετών από την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα ή από του έτους κατασκευής τους, εφόσον κυκλοφόρησαν το πρώτον στο εξωτερικό.

Στην τελευταία αυτή περίπτωση θεωρούνται ως κατασκευασθέντα την 1.1 του αντίστοιχου έτους, (Ν. 2446/196, ΦΕΚ Α' 276).

2.1.5 ΧΡΟΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΟΣ

1.α. Σε κυκλοφορία τίθενται μόνο καινούργια τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης κατά τις διατάξεις του άρθρου 4 του νόμου 711/1977 .

β. Μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης εσωτερικού-εξωτερικού τίθενται σε κυκλοφορία κατά τις διατάξεις του άρθρου 8 του παρόντος νόμου.

γ. Τα τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης αποσύρονται της κυκλοφορίας μετά την συμπλήρωση είκοσι τριών (23) ετών από την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας τους στην ημεδαπή ή αλλοδαπή.

δ. Τα αποσυρόμενα της κυκλοφορίας ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης διαγράφονται των μητρώων των αυτοκινήτων, καθώς και του ειδικού μητρώου του Ε.Ο.Τ., του άρθρου 13 του παρόντος, απαγορευομένης περαιτέρω της κυκλοφορίας τους ως αυτοκινήτων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.

Η παρ.1 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 7 (Ν.2446/1996 ΦΕΚ Α' 276)

2. Έκαστο Τουριστικό Λεωφορείο δημόσιας χρήσεως μετά παρέλευση τριετίας από της κατασκευής του, υπόκειται εις ετησία επιθεώρηση.

α) Υπό των αρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών ή των οικείων Περιφερειών ως προς την καταλληλότητα από πλευράς ασφαλούς κυκλοφορίας και

β) υπό των αρμοδίων Υπηρεσιών του Ε.Ο.Τ. ως προς την ευπρεπή εμφάνιση αυτού συντασσομένων σχετικών δελτίων επιθεώρησης όπως αναγράφονται οι τυχόν επιβαλλόμενες επισκευές και βελτιώσεις ως και η εύλογη προθεσμία εκτελέσεως αυτών. Τα ως άνω δελτία κοινοποιούνται εντός δέκα ημερών από της συντάξεως τους στην Κεντρική Υπηρεσία του Ε.Ο.Τ.

3. Μετά το πέρας της ανωτέρω προθεσμίας το λεωφορείο επανελέγχεται προς βεβαίωση της εκτελέσεως των επιβληθεισών επισκευών ή βελτιώσεων. Σε περίπτωση μη συμμορφώσεως των ιδιοκτητών για τις επισκευές ή βελτιώσεις επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

4. Η μη προσκόμιση τουριστικού λεωφορείου προς επανέλεγχο, συνεπάγεται την ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας τούτου μέχρι τακτοποιήσεως του επανελέγχου.
5. Σε περίπτωση που το τουριστικό λεωφορείο υποστεί, εντός της α' τριετίας από της κατασκευής του, αλλοίωση των κυρίων χαρακτηριστικών (αμάξωμα,κινητήρας), υπόκειται σε έλεγχο.

(Νόμος 711/1977 «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων», ΦΕΚ Α' 284 26/27.9.1977)

2.2 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

1. Νέα άδεια κυκλοφορίας ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, σε αντικατάσταση της αρχικής, εκδίδεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από απόφαση του Γενικού Γραμματέα Ε.Ο.Τ., εφόσον υποβληθούν στον Ε.Ο.Τ. Οι απαιτούμενες κατά περίπτωση συμβολαιογραφικές πράξεις, στις περιπτώσεις:
 - α. Σύστασης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου οποιασδήποτε μορφής από φυσικά πρόσωπα, εκ των οποίων το ένα τουλάχιστον είναι κάτοχος νόμιμης άδειας κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου, εφόσον το νομικό πρόσωπο προμηθευτεί το σήμα λειτουργίας τουριστικού γραφείου ή Τ.Ε.Ο.Μ..
 - β. Μετατροπής της νομικής μορφής οποιουδήποτε νομικού προσώπου επ' ονόματι του οποίου έχει εκδοθεί νομίμως άδεια κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου, εφόσον χορηγηθεί σήμα λειτουργίας για λογαριασμό του νομικού προσώπου με τη νέα του μορφή.
 - γ. Συγχώνευσης τουριστικών γραφείων ή γραφείου με μία ή περισσότερες Τ.Ε.Ο.Μ. (Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών) ή Τ.Ε.Ο.Μ. μεταξύ τους οποιασδήποτε μορφής νομικών προσώπων, εφόσον κατείχαν νομίμως την άδεια κυκλοφορίας των ειδικών τουριστικών λεωφορείων τους. (Ν. 2446/196, ΦΕΚ Α' 276)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

δ. Πώλησης των ειδικών τουριστικών λεωφορείων από και προς τουριστικά γραφεία ή Τ.Ε.Ο.Μ., λόγω παύσης λειτουργίας ή εξ' άλλων αιτιών.

ε. Θανάτου φυσικού προσώπου στο οποίο είχε χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου. Σε περίπτωση που οι κληρονόμοι από αμέλεια δεν λάβουν το σήμα λειτουργίας, η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος ανακαλείται με απόφαση Γενικού Γραμματέα Ε.Ο.Τ., μετά την παρέλευση της προθεσμίας προκειμένου περί κληρονόμου που είχε την τελευταία του κατοικία στην αλλοδαπή. Εξαιρετικά, η άδεια κυκλοφορίας δύναται να παραμείνει σε ισχύ, βάσει σχετικού πιστοποιητικού του Ε.Ο.Τ., για διάστημα ενός έτους από την ημερομηνία θανάτου, εφόσον υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία σχετική αίτηση του ενδιαφερομένου. Στο διάστημα αυτό απαγορεύεται κάθε είδους τουριστική ή μεταφορική δραστηριότητα, πλην της εκμισθώσεως του τουριστικού λεωφορείου σε τουριστικά γραφεία ή Τ.Ε.Ο.Μ.. Μετά την παρέλευση άπρακτης της προθεσμίας, η άδεια ανακαλείται αυτοδικαίως. (Ν. 2446/196, ΦΕΚ Α' 276)

2.α. Για όλες τις περιπτώσεις της πώλησης λεωφορείου από επιχείρηση που έπαυσε να λειτουργεί, οι ενδιαφερόμενοι (νέοι δικαιούχοι) οφείλουν να υποβάλλουν την αίτηση στον Ε.Ο.Τ. για την χορήγηση της σχετικής έγκρισης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός έτους από την επελθούσα αλλαγή.

β. Μετατροπής της νομικής μορφής οποιουδήποτε νομικού προσώπου επ' ονόματι του οποίου έχει εκδοθεί νομίμως άδεια κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου, εφόσον χορηγηθεί σήμα λειτουργίας για λογαριασμό του νομικού προσώπου με τη νέα του μορφή .

γ. Συγχώνευσης τουριστικών γραφείων ή γραφείου με μία ή περισσότερες Τ.Ε.Ο.Μ. (Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών) ή Τ.Ε.Ο.Μ. μεταξύ τους οποιασδήποτε μορφής νομικών προσώπων, εφόσον κατείχαν νομίμως την άδεια κυκλοφορίας των ειδικών τουριστικών λεωφορείων τους.

ε. Θανάτου φυσικού προσώπου στο οποίο είχε χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου. Σε περίπτωση που οι κληρονόμοι από αμέλεια δεν λάβουν το σήμα λειτουργίας, η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος ανακαλείται με απόφαση Γενικού

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Γραμματέα Ε.Ο.Τ., μετά την παρέλευση της προθεσμίας προκειμένου περί κληρονόμου που είχε την τελευταία του κατοικία στην αλλοδαπή. Σε περίπτωση που οι κληρονόμοι δεν επιθυμούν ή δεν νομιμοποιούνται να λάβουν το ειδικό σήμα, δύνανται εντός διαστήματος δυο ετών από την ημερομηνία θανάτου να μεταβιβάσουν καθ' οιονδήποτε νόμιμο τρόπο την κυριότητα των κληρονομούμενων ειδικών τουριστικών λεωφορείων. Εξαιρετικά, ή άδεια κυκλοφορίας δύνανται να παραμείνει σε ισχύ, βάσει σχετικού πιστοποιητικού του Ε.Ο.Τ., για διάστημα ενός έτους από την ημερομηνία θανάτου, εφόσον υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία σχετική αίτηση του ενδιαφερομένου. Στο διάστημα αυτό απαγορεύεται κάθε είδους τουριστική ή μεταφορική δραστηριότητα, πλην της εκμισθώσεως του τουριστικού λεωφορείου σε τουριστικά γραφεία ή Τ.Ε.Ο.Μ.. Μετά την παρέλευση άπρακτης της προθεσμίας, η άδεια ανακαλείται αυτοδικαίως. (Ν. 2446/196, ΦΕΚ Α' 276)

2.α. Για όλες τις περιπτώσεις της πώλησης λεωφορείου από επιχείρηση που έπαυσε να λειτουργεί, οι ενδιαφερόμενοι (νέοι δικαιούχοι) οφείλουν να υποβάλουν την αίτηση στον Ε.Ο.Τ. για την χορήγηση της σχετικής έγκρισης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός έτους από την επελθούσα αλλαγή.

β. Για την περίπτωση πώλησης λεωφορείου από γραφείο ή τουριστική επιχείρηση οδικών μεταφορών που έπαυσε να λειτουργεί, η προθεσμία ορίζεται σε δύο έτη από την ημερομηνία ανάκλησης του ειδικού σήματος λειτουργίας του γραφείου.

γ. Για την περίπτωση τ, κατά την οποία οι κληρονόμοι έλαβαν επ' ονόματί τους το ειδικό σήμα λειτουργία τουριστικού γραφείου, η προθεσμία ορίζεται σε ένα έτος από την λήξη οριζόμενων προθεσμιών αποποιήσεως της κληρονομίας.

δ. Οι δικαιούχοι των βάσει του παρόντος άρθρου χορηγούμενων εγκρίσεων υποχρεούνται εντός δύο μηνών από την χορήγηση της έγκρισης να λάβουν άδεια κυκλοφορίας επ' ονόματί τους και να καταθέσουν επικυρωμένο αντίγραφο αυτής στον Ε.Ο.Τ.. Σε διαφορετική περίπτωση ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες του λεωφορείου, διατηρείται δε σε ισχύ μόνο το δικαίωμα που απορρέει από την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία. Σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης η κυριότητα του

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

τουριστικού λεωφορείου ως πράγματος μεταβιβάζεται στο φορέα χρηματοδότησης χωρίς προηγούμενο αποχαρακτηρισμό του οχήματος ως τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης. Η άδεια κυκλοφορίας παραμένει στο όνομα του δικαιούχου μισθωτή.

3.α. Οι αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα του Ε.Ο.Τ. περί εγκρίσεως αντικαταστάσεως των αδειών κυκλοφορίας ειδικών τουριστικών λεωφορείων ως δημόσιας χρήσεως στις κοινοποιούνται στις οικείες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των οικείων Νομαρχιών, προς έκδοση των νέων αδειών κυκλοφορίας αυτών.

β. Τα στοιχεία κυκλοφορίας των αντικαθιστάμενων αδειών, κοινοποιούνται στον Ε.Ο.Τ. από τις οικείες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των οικείων Νομαρχιών, εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από της εκδόσεώς τους, προς ενημέρωση του τηρούμενου στον Ε.Ο.Τ. μητρώου τουριστικών λεωφορείων. (Ν. 2446/196, ΦΕΚ Α' 276)

2.3 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

1. Δικαίωμα αντικατάστασης του ειδικού τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης έχουν οι ιδιοκτήτες των οχημάτων στο όνομα των οποίων έχει εκδοθεί η άδεια του λεωφορείου, στις περιπτώσεις:

α. Λήξης της ισχύος της άδειας κυκλοφορίας λόγω συμπλήρωσης του ορίου ηλικίας του λεωφορείου. Στην περίπτωση αυτή ο ενδιαφερόμενος οφείλει να ολοκληρώσει τη διαδικασία εντός έτους από την ημερομηνία λήξης της ισχύος της έγκρισης.

β. Αντικατάσταση του υφιστάμενου οχήματος, εφόσον προηγηθεί ο αποχαρακτηρισμός του ως τουριστικού λεωφορείου.

2. Το υφιστάμενο ειδικό τουριστικό λεωφορείο μπορεί να αντικατασταθεί από: - καινούργιο -μεταχειρισμένο τουριστικής χρήσης προέλευσης εσωτερικού, για το οποίο έχει προηγηθεί ο αποχαρακτηρισμός του ως τουριστικού ή μεταχειρισμένο προέλευσης εξωτερικού, υπό την προϋπόθεση ότι ο χρόνος κυκλοφορίας τους δεν έχει υπερβεί το επιτρεπόμενο όριο και εφόσον κριθεί κατάλληλο ως προς την ασφαλή κυκλοφορία του

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή τις οικείες Περιφέρειες και κατάλληλο ως προς την εμφάνιση, τις προσφερόμενες υπηρεσίες και τις παρεχόμενες ανέσεις από τον Ε.Ο.Τ.Η ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας του μεταχειρισμένου λεωφορείου προέλευσης εξωτερικού, πιστοποιείται με έγγραφο του εποπτεύοντος τις μεταφορές κρατικού φορέα της αντίστοιχης χώρας.

(Νόμος 711/1977 «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορειών», ΦΕΚ Α' 284 26/27.9.1977)

2.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ			
Περιγραφή Παράβασης	Χρηματικό Πρόστιμο (Ευρώ)	Διοικ/κό ή Πλημ/μα	Αφαίρεση ΣΚ (Στοιχείων Κυκλοφορίας) και/ή ΑΟ (Άδειας Οδήγησης)
Μη συμμόρφωση με υποδείξεις τροχονόμου	150.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Παραβίαση STOP υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας (P-1, P-2)	700.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Παραβίαση απαγορευτικών σημάτων (P-7, P-8, P-27, P-28, P-29, P-45, P-46, P-64, P-71 και P-72)	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Παράνομη Στάθμευση (P-39, P-41, P-42, P-43)	40.00	δ	-
Περιορισμοί κυκλοφορίας (P-3 έως P-6, P-9 έως P-26, P-30 κλπ)	80.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης (P-69)	20.00	δ	-
Διαγραμμίσεις οδοστρώματος	400.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Διαγραμμίσεις οδοστρώματος λοιπές περιπτώσεις	80.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Χάραξη διαγραμμισεων χωρίς προδιαγραφές	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη	700.00	δ	αφαίρεση 60 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Παραβίαση λοιπών διατάξεων, ρυθμίσεων με φωτεινούς σηματοδότες	80.00	δ	-
Παραβίαση φωτεινού σηματοδότη από πεζό	40.00	δ	-
Παράλειψη ή πλημμελής σήμανση εργασιών που εκτελούνται στις οδούς από εργολάβους	1,500.00	π	Ποινή φυλάκισης έως 6 μήνες
Τοποθέτηση ή καταστροφή ή αλλοίωση κλπ πινακίδων σήμανσης, σηματοδοτών ή	2,000.00	π	Ποινή φυλάκισης έως 12 μήνες

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

διαγραμμίσεων			
Εγκατάσταση πινακίδας αφίσας κλπ με δυσμενή επίδραση στην ασφάλεια της κυκλοφορίας	2,000.00	π	Ποινή φυλάκισης έως 12 μήνες
Παράνομη ανάρτηση ή επικόλληση διαφημιστικών πινακίδων	Έως 1,500.00 και έως 10,000.00 χρήση ανεξίτηλων ουσιών	π	-
Αντικανονική συμπεριφορά οδηγών προς τους χρήστες της οδού, οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή, συμπεριφορά οδηγών που προκαλεί τρόμο και ανησυχία, συμπεριφορά οδηγών που να θέτει σε κίνδυνο την κυκλοφορία	200.00	δ	-
Απόρριψη αντικειμένων που παρακωλύουν την κυκλοφορία ή καθιστούν ολισθηρό το οδόστρωμα (διαρροή ή πτώση φορτίου)	400.00	δ	-
Απαγόρευση οδήγησης για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμό, ανταγωνισμό ή τέλεση αυτοσχεδίων Αγώνων (αυτ/των, μοτοσ/των, μοτ/των)	700.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Στάθμευση, οχημάτων εκατέρωθεν οδοστρώματος αυτοκινητοδρόμων ως και εγκατάσταση υπαιθρίων κινητών και ακινητών καντινών για πώληση διαφόρων ειδών	700.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο.
Ανάρμωση συμπεριφορά οδηγών-απόρριψη αντικειμένων	200.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Ζώνες ασφαλείας - μη χρήση σε παιδιά κάτω των 12 ετών στο μπροστινό κάθισμα. - μη χρήση από επιβάτη - μη χρήση από οδηγό. Κράνος δίτροχης μοτοσικλέτας ή μοτοποδηλάτου - μη χρήση από οδηγό ή επιβάτη (δεν έχει βαθμούς P.S. ο παραβάτης επιβάτης)	300.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΑΟ
Κίνηση αυτοκινήτου χωρίς οδηγό	100.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο.
Αντικανονική χρήση κινητού τηλεφώνου, χρήση ακουστικών συνδεδεμένων με ηχητικές συσκευές, χρήση τηλεόρασης, Οδηγός δεν έχει σωματική ή διανοητική ικανότητα	100.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο.
Οδηγός δεν κατέχει γνώσεις και επιδεξιότητα	100.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο.
Οδήγηση λεωφορείων, επιβατηγών δημοσίας χρήσεως και φορτηγών, απαγόρευση οδήγησης πέραν των χρονικών ορίων	200.00	δ	-
Οδηγοί ΕΔΧ, ΜΜΜ (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς) ή τουριστικά οχήματα μη εφοδιασμένα με μέτρα παθητικής ασφάλειας των επιβατών (τιμωρείται ο κάτοχος)	700.00	δ	-

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μη συνετή οδήγηση ΕΔΧ, ΜΜΜ (Μέσου Μαζικής Μεταφοράς), τουριστικού οχήματος	80.00	δ	-
Μη τήρηση υποχρεώσεων ή ψευδής δήλωση κατόχων ή αιτούντων άδειας οδήγησης, οι οποίοι είναι δικαιούχοι ή αιτούντες αναπηρικής σύνταξης		δ	αφαίρεση 3 μηνών Α.Ο. Και επανεξέταση από Δευτεροβάθμια Ιατρική επιτροπή μετά την πάροδο του τριμήνου
Ζώα : Παραβίαση υποχρεώσεων συνοδών ζώων	20.00	δ	-
Εκπομπή ρύπων ή θορύβου πέραν των επιτρεπόμενων ορίων (βεβαιώνεται από συνεργείο)	200.00	δ	άμεση αφαίρεση ΣΚ (επιτόπου) μέχρι την προσκόμιση από τον παραβάτη σημειώματος της αρμόδιας υπηρεσίας Συγκοινωνιών για την σχετική καταλληλότητα του οχήματος
Θόρυβος από ηχοσυστήματα	200.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο.
Παρενόχληση άλλων χρηστών της οδού, διαμένοντων επί της οδού, παρόδιων με σκόνη, καπνό, ρήψη υγρών κλπ	80.00	δ	-
Οδηγός κίνηση δεξιά, λωρίδες ιπαστί	80.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ (παρ.1,5 εως 7)
Αντίθετη κίνηση, κίνηση σε πλατεία, πεζόδρομο, νηδίδες, αντίθετη κίνηση σε μονόδρομο	200.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Αντικανονικό προσπέρασμα, προσπέρασμα σε σιδηροδρομική διάβαση. Φλάς μη χρήση κατά το προσπέρασμα	700.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Λοιπές διατάξεις για το προσπέρασμα-κυκλοφορία σε στοίχους	80.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Συνάντηση με όχημα κινούμενο αντίθετα	80.00	δ	-
Συναγωνισμός οδηγών στην ταχύτητα	100.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Ταχύτητα και αποστάσεις μεταξύ οχημάτων, έλεγχος και εποπτεία του οχήματος, ρύθμιση ταχύτητας κατα τις περιστάσεις, ασκοπη βραδυπορεία οχήματος, μείωση ταχύτητας λόγω προσέγγισης σε σχολεία, στροφές, στάσεις λεωφορείων, έλλειψη ορατότητας. Αντιολισθητικές αλυσίδες που δεν έχουν τοποθετηθεί στους δύο τουλάχιστον κινητήριους τροχούς, εφόσον το όχημα δεν φέρει ειδικά ελαστικά και κινείται σε οδό με χιόνια	80.00	δ	-
Μη αναγραφή ανωτάτου ορίου ταχύτητας στο πίσω μέρος του αμαξώματος στα	80.00	δ	-

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

φορτηγά, ρυμουλκούμενα αυτών και λεωφορεία			
Βραδυπορεία, από ελάχιστο όριο ταχύτητας που έχει οριστεί	80.00	δ	-
Κίνηση σε οδό ταχείας κυκλοφορίας με ταχύτητα >130 χλμ/ώρα	350.00	δ	αφαίρεση 60 ημερ. Α.Ο.
Κίνηση σε αυτοκινητόδρομο με ταχύτητα άνω των 150 χλμ/ώρα	350.00	δ	αφαίρεση 60 ημερ. Α.Ο.
Κίνηση στο λοιπό οδικό δίκτυο με ταχύτητα >120 χλμ/ώρα	350.00	δ	αφαίρεση 60 ημερ. Α.Ο.
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας <20 χλμ/ώρα	40.00	δ	-
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας >20 χλμ/ώρα	100.00	δ	-
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας >30 χλμ/ώρα	350.00	δ	αφαίρεση 60 ημερ. Α.Ο.
Εξοπλισμός εντοπισμού ή παρεμπόδισης συσκευών μέτρησης ταχύτητας	2,000.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο. και αφαίρεση 60 ημερ. ΣΚ
Ταχογράφοι, αλλοίωση στοιχείων μέτρησης ταχύτητας ταχογράφου και περιοριστή ταχύτητας ή επενέργεια στους μηχανισμούς αυτούς με σκοπό την αλλοίωση των ενδείξεων	700.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. Α.Ο.
Ελιγμοί οχημάτων που προκαλούν κίνδυνο	700.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 30 ημερ. ΑΟ
Ελιγμοί οχημάτων, μη χρήση δεικτών κατεύθυνσης (φλας)	80.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Κίνηση προς τα πίσω	80.00	δ	-
Μη μείωση ταχύτητας ενόψει οχήματος που προτίθεται να αλλάξει κατεύθυνση	80.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Αντικανονική αλλαγή κατεύθυνσης	80.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Απότομη επιβράδυνση χωρίς λόγο και προειδοποίηση	40.00	δ	-
Υποχρέωση οδηγών για διευκόλυνση ΜΜΜ (Μέσων Μαζικής μεταφοράς)	100.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Μη τήρηση υποχρεώσεων -παραχώρηση προτεραιότητας σε οδικούς κόμβους	350.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Μη διακοπή πορείας προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς μπάρες ή φωτεινή σηματοδότηση με σήμανση	700.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 60 ημερ. ΑΟ
Μη διακοπή πορείας προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης με κινητά φράγματα, σε αναλαμπών ερυθρό φωτεινό σηματοδότη ή ηχητικό σήμα	700.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 60 ημερ. ΑΟ
Παραβίαση κινητού φράγματος ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης	700.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 60 ημερ. ΑΟ
Λοιπές υποχρεώσεις οδηγών σε ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις	80.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Μη διευκόλυνση κυκλοφορίας τραμ, παράνομο προσπέρασμα	150.00	δ	-

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Αναστροφή, οπισθοπορεία, κίνηση στην κέντρική διαχωριστική λωρίδα σε αυτο/δρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας	700.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Μη σήμανση με προειδοποιητικό τρίγωνο ή ρυμούλκηση σε αυτο/δρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Σε αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, κίνηση των οχημάτων στην αριστερή λωρίδα (λωρίδα προσπέρασης), εκτός αν υπάρχει κυκλοφοριακή συμμόρφωση	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Σε αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, κίνηση φορτηγών άνω των 3,5 τόνων, λεωφορείων ή συρμών άνω των 7 μέτρων στην αριστερή λωρίδα	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Δημιουργία και χρήση πρόσβασης σε αυτ/δρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας	>200.00	π	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ, Φυλάκιση απο 1 έως 12 μήνες
Στάθμευση σε σήραγγα, μη χρήση φώτων	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Οπισθοπορεία ή αναστροφή σε σήραγγα	700.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Κίνηση σε ΛΕΑ (Λωρίδα Εκτακτης Ανάγκης)	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Κίνηση μη μηχανοκίνητων οχημάτων ή οχημάτων τα οποία εκ κατασκευής δεν αναπτύσσουν ταχύτητα άνω των 50 χλμ/ώρα σε αυτοκ/δρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Αντικανονική είσοδος ή έξοδος στον αυτοκινητόδρομο, Λωρίδα κυκλοφορίας μη έγκαιρη κατάληψη της αντιστοίχου στην έξοδο από αυτοκινητόδρομο	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Αντικανονικό άνοιγμα θυρών οχήματος χωρίς έλεγχο (οδηγός ή επιβάτης)	40.00	δ	-
Αντικανονική κίνηση οδηγών όταν υπάρχουν εμπόδια στο οδόστρωμα	80.00	δ	-
Η ορατοτητα του οδηγού περιορίζεται ή παρεμποδίζεται από αντικανονική φόρτωση. Θόρυβος ή κονιορτός ή ενοχλήσεις από φορτίο. Φώτα οπίσθια, εμπρόσθια, κάλυψης προεξέχοντος φορτίου και αντανακλαστικά στοιχεία	80.00	δ	-
Φορτίο υπέρβαση άνω 10% του μέγιστου επιτρεπόμενου ορίου και μέχρι 20%, πρόστιμο στο οδηγό	500.00	δ	πλέον πρόστιμο 1,500.00 Ευρώ στον υπεύθυνο φόρτωσης + αφαίρεση ΣΚ & ΑΟ για 4 μήνες
Φορτίο υπέρβαση άνω 20% του μέγιστου επιτρεπόμενου ορίου, πρόστιμο στον οδηγό	3,000.00	δ	πλέον πρόστιμο 5,000.00 Ευρώ στον υπεύθυνο

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

			φόρτωσης + αφαίρεση ΣΚ & ΑΟ για 4 μήνες
Επικίνδυνη φόρτωση (πλην φορτηγών)	80.00	δ	Ακινήτ.Οχήματος
Κακή φόρτωση και υπέρβαρο (πλην φορτηγών)	80.00	δ	-
Επικίνδυνη μεταφορά επιβατών (περισσότερων των επιτρεπόμενων, μη χρήση ζώνης, κράνους από αυτούς, αντικανονική μεταφορά παιδιών)	80.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Παράνομη στάση - στάθμευση (σε < 5 μ. από διάβαση πεζών, <12 μ. από φωτεινούς σηματοδότες, γέφυρες, πεζοδρόμια, πλατείες, νησίδες, σήραγγα, βοηθητική οδό)	80.00	δ	Νέα παράβαση μετά από 3 ώρες. Απομάκρυνση οχήματος μετά από 6 ώρες (αμέσως εαν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία)
Παράνομη στάση-στάθμευση σε χώρους ή ράμπες διάβασης ΑΜΕΑ (Ατόμων Με Ειδικές Ανάγκες)	150.00	δ	Νέα παράβαση μετά από 3 ώρες. Απομάκρυνση οχήματος μετά από 6 ώρες(αμέσως εαν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία)
Παράνομη στάση - στάθμευση (λοιπές διατάξεις παραπλεύρωσ άλλου σταθμευμένου οχήματος, σε χώρους στάθμευσης ΤΑΞΙ, σε πεζόδρομουςκαι εισόδους-εξόδους αυτών)	40.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ - Νέα παράβαση μετά από 3 ώρες. Απομάκρυνση οχήματος μετά από 6 ώρες(αμέσως εαν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία)
Παραβίαση κανόνων χρήσης φωτών εντοπισμού θέσης	80.00	δ	-
Φώτα αντικανονικά (εκθαμβωτικά)	200.00 εως 700.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. ΑΟ
Χρήση φωτών ομίχλης (πλην περιπτώσεων ομίχλης, χιονόπτωσης, καταρρακτώδους βροχής ή σε στενή ελικοειδή στροφή	80.00	δ	-
Μη τήρηση κανόνων χρήσης των φωτών οχημάτων	80.00	δ	-
Κακή χρήση ηχητικών οργάνων - προειδοποιήσεων	20.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ
Παράβαση από πεζούς των κανόνων κυκλοφορίας για αυτούς	40.00	δ	-
Αντικανονική συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς (όπως σε πεζόδρομους, διαβάσεις πεζών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)	200.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & ΑΟ (παρ 2)
Χρήση κινητού τηλεφώνου ή ακουστικών συνδεδεμένων με ηχητικές συσκευές (οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτ/των, τρίτροχων	150.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. ΑΟ (παρ 2)
Παραβίαση ειδικών κανόνων από οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, τρίτροχων	80.00	δ	-

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Διακοπή από οδηγούς πόμπων, στρατιωτικών φαλάγγων, στοίχων μαθητών	40.00	δ	-
Οδήγηση υπο την επίδραση αλκοόλ, συγκέντρωση : στο αίμα : 0.50 g/l έως 0.80 g/l στον εκπνεόμενο αέρα : 0.25 mg/l έως 0.40 mg/l	200.00	δ	Επιπλέον ακινητοποίηση οχήματος
Οδήγηση υπο την επίδραση αλκοόλ, συγκέντρωση : στο αίμα : 0.80 g/l έως 1.10 g/l στον εκπνεόμενο αέρα : 0.40 mg/l έως 0.60 mg/l	700.00	δ	αφαίρεση 90 ημερ. ΑΟ-επιπλέον - Επιπλέον ακινητοποίηση οχήματος
Οδήγηση υπο την επίδραση αλκοόλ, συγκέντρωση : στο αίμα : άνω του 1.10 g/l στον εκπνεόμενο αέρα : >0.60 mg/l	1,200.00	π	αφαίρεση 180 ημερ. ΑΟ & ΣΚ 10 ημ. Εως 6 μήνες (επιβάλλεται από δικαστήριο). Εκτός των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103,παρ.4, περ.α' και β' - Φυλάκιση τουλάχιστον 2 μηνών και ακινητοποίηση οχήματος
εντός 2 ετών από προηγούμενη παράβαση για αλκοολ Οδήγηση υπο την επίδραση αλκοόλ, συγκέντρωση : στο αίμα : άνω του 1.10 g/l στον εκπνεόμενο αέρα : >0.60 mg/l	2,000.00	π	αφαίρεση 5 ετών ΑΟ (αρχομένων κάθε φορά από την λήξη του χρόνου της προηγούμενης αφαίρεσης) & ΣΚ 10 ημ. έως 6 μήνες (επιβάλλεται από δικαστήριο). Εκτός των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103, παρ.4, περ.α' και β' - Φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών και ακινητοποίηση οχήματος
Οδήγηση υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων	>200.00	π	αφαίρεση 3 έως 6 μηνών ΑΟ (επιβάλλεται από δικαστήριο) - Φυλάκιση τουλάχιστον 2 μηνών
Μη παροχή αναγκαίας βοήθειας στους παθόντες (σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης σε όδικο τροχαίο ατύχημα) - μη ειδοποίηση των Αστυνομικών Αρχών - μη παραμονή στον τόπο του ατυχήματος	-	π	αφαίρεση 3 έως 6 μηνών ΑΟ (επιβάλλεται από δικαστήριο εαν από την συμπεριφορά του οδηγού ο παθών περιήλθε σε κίνδυνο ζωής, επήλθε

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

			θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη) - Φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνών ή 6 μηνών εάν από τη συμπεριφορά του οδηγού ο παθών περιήλθε σε κίνδυνο ζωής (βαριές σωματικές βλάβες ή θάνατος)
Συμπεριφορά οδηγών σε περίπτωση ατυχήματος (μη στάθμευση, μη λήψη μέτρων κυκλοφοριακής ασφάλειας, μη παροχή των στοιχείων ταυτότητας του, μη αποτροπή μεταβολής στον τόπο του ατυχήματος εάν επήλθε θάνατος ή σωματική βλάβη)	-	π	αφαίρεση 1 έως 3 μηνών ΑΟ (επιβάλλεται από δικαστήριο) - Φυλάκιση τουλάχιστον 1 μηνός
Παρεμπόδιση αυτοκινήτων άμεσης ανάγκης	150.00	δ	-
Ακολούθηση αυτοκινήτων άμεσης ανάγκης	150.00	δ	-
Παραβίαση των ειδικών υποχρεώσεων οδηγών και πεζών προς αστυνομικά όργανα και σχολικούς τροχονόμους (μη συμμόρφωση σε σήμα στάσης, αρνησή παροχής ή παροχή ψευδών στοιχείων, παρεμπόδιση του έργου τους)	-	π	αφαίρεση 1 μηνών ΑΟ (επιβάλλεται από δικαστήριο) - Φυλάκιση έως 1 έτος
Αρνηση ακινητοποίησης οχήματος σε υπόδειξη τροχονόμου	>200.00	π	αφαίρεση 1 έως 3 μηνών ΑΟ (επιβάλλεται από δικαστήριο) - Φυλάκιση έως 1 έτος
Φθορές στην οδό	-	π	Φυλάκιση έως 1 έτος
Κατάληψη τμήματος οδού ή πεζοδρομίου με εγκαταστάσεις ή εμπόδια	400.00	δ	-
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις από τους ΟΤΑ χωρίς σχετική εξουσιοδότηση, καθ' υπέρβαση ή παραβίαση αυτής (σαμαράκια)	1,000.00 έως 10,000.00	π	Φυλάκιση 1 έως 6 μήνες
Παραβίαση μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης κυκλοφορίας, κίνηση εντός του Δακτυλίου	200.00	δ	-
Κυκλοφορία οχημάτων με μη προβλεπόμενα βάρη ή διαστάσεις (πλην φορτηγού)	400.00	δ	αφαίρεση 30 ημερ. ΑΟ-επιπλέον - Επιπλέον ακινητοποίηση οχήματος
Κυκλοφορία ή οδήγηση οχήματος χωρίς ή με μη προβλεπόμενο σύστημα τροχοπέδησης	200.00	δ	αφαίρεση 20 ημερ. ΣΚ & 20 ημερ. ΑΟ
Κυκλοφορία ή οδήγηση οχήματος με ρυμουλκούμενο χωρίς ή με μη προβλεπόμενο σύστημα τροχοπέδησης	200.00	δ	-
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτοκινήτου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα πορείας	150.00	δ	-

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτοκινήτου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα διασταύρωσης	150.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτοκινήτου ή ρυμουλκούμενου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα θέσης, Φώτα θέσης εμπρόσθια μικρά, έλλειψη ή μη προβλεπόμενα	150.00	δ	-
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτοκινήτου ή ρυμουλκούμενου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα όγκου και πλευρικά (οχήματα με πλάτος άνω των 2,10 μ)	150.00	δ	-
Ανεπαρκής φωτισμός πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας (οχήματα και ρυμουλκούμενα)	40.00	δ	-
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτοκινήτου ή ρυμουλκούμενου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα τροχοπέδησης	150.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτοκινήτου ή ρυμουλκούμενου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα ομίχλης	40.00	δ	-
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτ/του με μη προβλεπόμενα φώτα οπισθοπορείας	40.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ
Κυκλοφορία ή οδήγηση αυτ/του ή ρυμουλκούμενου χωρίς ή με μη προβλεπόμενα φώτα έκτακτης ανάγκης και δεικτών κατεύθυνσης(φλας)	150.00	δ	-
Μη προβλεπόμενοι αντανακλαστήρες ή έλλειψη αυτών (οχημάτων ή ρυμουλκούμενων)	150.00	δ	-
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενο ηλεκτρικό σύστημα	80.00	δ	-
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενα φώτα (μοτ/τα, μοτ/τες) ή ηλεκτρικό σύστημα (μοτ/τες)	150.00	δ	-
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενα φώτα (τρίτροχα οχήματα)	150.00	δ	-
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενα φώτα-αντανακλαστήρες (ποδήλατα)	40.00	δ	-
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενα φώτα-αντανακλαστήρες (ζωήλατα οχήματα)	40.00	δ	-
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενα φώτα-αντανακλαστήρες (γεωργικά μηχανήματα)	150.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ
Κακή λειτουργία, μη εφοδιασμός με προβλεπόμενα φώτα-αντανακλαστήρες (μηχανήματα έργων)	150.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ
Γενικές διατάξεις για τον φωτισμό, προσθήκη φωτιστικών ή αντανακλαστικών στοιχείων πέραν των προβλεπόμενων	80.00	δ	-

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μη εφοδιασμός οχήματος με αποτελεσματικό σιγαστήρα	200.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ
Μη εφοδιασμός οχήματος με προβλεπόμενες ζώνες ασφαλείας	200.00	δ	-
Μη εφοδιασμός οχήματος με τα προβλεπόμενα εξαρτήματα (συστήματα διεύθυνσης, καθρέπτες, ηχητικά όργανα, εφεδρικό τροχό, ταχύμετρο κλπ)	80.00	δ	αφαίρεση 10 ημερ. ΣΚ & 10 ημερ.ΑΟ (μόνο για τις παρ. 1,7,8,11 και 13)
Κακή λειτουργία των συστημάτων των οχημάτων, οχήματα με αντικείμενα που προεξέχουν	80.00	δ	-
Μη δήλωση εντός 15 ημερών της μεταβολής εξωτερικού χρωματισμού αυτοκινήτου	20.00	δ	-
Παραποίηση, αλλοίωση στοιχείων αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα	-	π	Οριστική αφαίρεση Σ.Κ.(επιβάλλεται από δικαστήριο - Φυλάκιση τουλάχιστον 1 μηνός
Αντικατάσταση ή επιδιόρθωση τμήματος του αμαξώματος ή του κινητήρα που επιφέρει μερική ή ολική εξαφάνιση ή αλλοίωση του τύπου και του αριθμού πλαισίου χωρίς την προηγούμενη γνωστοποίηση στην αρμόδια υπηρεσία	-	π	αφαίρεση ΣΚ.. 1 εως 3 μήνες (επιβάλλεται από δικαστήριο) - Φυλάκιση τουλάχιστον 1 έτους
Μη εμπρόθεση προσκόμιση οχήματος για τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο (πλην φορτηγών)	400.00	δ	-
Κυκλοφορία οχήματος που δεν έχει υποστεί εμπροθέσμως τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο	400.00	δ	-
Κυκλοφορία μηχανοκίνητου οχήματος χωρίς απογραφή και ταξινόμηση (πλην φορτηγών)	400.00	δ	αφαίρεση Σ.Κ. Μέχρι απογραφής του οχήματος
Κυκλοφορία ή οδήγηση χωρίς άδεια κυκλοφορίας(αυτο/του, ρυμουλκούμενου, τρίτροχου, μοτ/τα) ή που έχει αφαιρεθεί	<200.00	π	Φυλάκιση από 1 εως 6 μηνών
Κυκλοφορία ή οδήγηση χωρίς άδεια κυκλοφορίας(αγροτικό μηχανήμα, μηχανήμα έργων) ή που έχει αφαιρεθεί	200.00	δ	-
Μεταβολή κατόχου ή κύριων χαρακτηριστικών οχήματος χωρίς νέα άδεια (πλην φορτηγών)	>200.00	π	Φυλάκιση 1 εως 3 μηνών
Κατασκευή πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας	-	π	Φυλάκιση έως 1 έτος
Μετάθεση πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας σε άλλο όχημα	-	π	Φυλάκιση έως 1 έτος
Χρήση, πώληση, αγορά παραποιημένων πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας	-	π	Φυλάκιση έως 1 έτος

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Κυκλοφορία αυτοκινήτου χωρίς και τις 2 νομίμως χορηγημένες και κανονικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας	300.00	δ	-
Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας μη ευκρινώς ορατές, μη αναγνωρίσιμες από τεχνικά μέσα ή με μη αντανακλαστικό επί αυτών υλικό (πλην φορτηγών)	300.00	δ	-
Κυκλοφορία αυτοκινήτων που έχουν απογραφεί στην Ελλάδα και φέρουν διεθνές διακριτικό σήμα ξένου κράτους	40.00	δ	-
Παραβίαση υποχρέωσης παράδοσης της άδειας και των πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας σε περίπτωση ακινησίας, διάλυσης, καταστροφής ή οριστικής εξαγωγής μηχανοκίνητου οχήματος στην αλλοδαπή	100.00	δ	-
Οδήγηση χωρίς ισχύουσα άδεια οδήγησης ή που έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί (αυτ/τα, τρίτροχα, μοτ/τες, πλην φορτηγών)	>200.00	π	Φυλάκιση 1 έως 12 μηνών
Οδήγηση με άδεια που έχει λήξει η ισχύς της (πλην φορτηγών)	200.00	δ	αφαίρεση και απόστολή στην Αρμόδια Υπηρεσία Συγκοινωνιών
Οδήγηση μοτοποδηλάτου χωρίς άδεια οδήγησης ή που έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί	>200.00	π	Φυλάκιση από 1 έως 3 μηνών
Οδήγηση αγροτικού μηχανήματος, μηχανήματος έργου χωρίς άδεια οδήγησης ή που έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί	>200.00	π	Φυλάκιση από 1 έως 3 μηνών
Χρήση οδικού οχήματος για την τέλεση κακούργηματος ή εκ δόλου πλημμελήματος με επιβαλλόμενη ποινή τουλάχιστον 3 μήνες φυλάκιση	-	π	αφαίρεση . ΣΚ & .ΑΟ από 1 έως 10 έτη (με απόφαση δικαστηρίου)
Κατοχή ή χρήση πλαστής ή παραποιημένης άδειας οδήγησης	-	π	Τιμωρείται σύμφωνα με το άρθρο 216 του Ποινικού Κώδικα.
Υπαίτιος σοβαρού τραυματισμού εμπλεκόμενου σε ατύχημα με οδήγηση κατά παράβαση των διατάξεων του ΚΟΚ	-	π	αφαίρεση Α.Ο. 3 μήνες έως 2 έτη (με απόφαση δικαστηρίου)
Υπαίτιος θανάτου εμπλεκόμενου σε ατύχημα (ή εντός 30 ημερών από αυτό) με οδήγηση κατά παράβαση των διατάξεων του ΚΟΚ	-	π	αφαίρεση Α.Ο. 2 έτη έως 5 έτη (με απόφαση δικαστηρίου) και επαναχορήγηση της άδειας μετά από θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις
Υποτροπή των περ α' και β'	-	π	αφαίρεση Α.Ο. Για χρονικό διάστημα διπλάσιο των περ α' και β' έως και οριστική αφαίρεση

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Οδήγηση χωρίς την νόμιμη άδεια οδήγησης	-	π	Επίπλεον, στέρηση δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας για τουλάχιστον 3 έτη (με απόφαση δικαστηρίου)
Οδήγηση με αφαιρεθείσα άδεια οδήγησης και υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος με τραυματισμό ή θάνατο	-	π	Επίπλεον, στέρηση δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας για επιπλέον 3 έτη ή οριστική στέρηση (με απόφαση δικαστηρίου)
Οδήγηση με αφαιρεθείσα άδεια οδήγησης	-	π	Επίπλεον, στέρηση δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας για επιπλέον 3 έτη (με απόφαση δικαστηρίου)
Παραχώρηση οδήγησης σε πρόσωπο χωρίς άδεια ή Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας ή που του έχουν αφαιρεθεί	-	π	Φυλάκιση από 1 εως 6 μηνών
Οδηγός οχήματος που δεν φέρει τα απαιτούμενα έγγραφα	20.00	δ	-
Μη χρήση βοηθητικών οργάνων που αναγράφονται στην άδεια οδήγησης	200.00	δ	-
Μη χρήση γυαλιών κατά του ανέμου με κράνος χωρίς προστατευτικό κάλυμα (μοτο/στες)	200.00	δ	-
Μη τοποθέτηση ειδικού σήματος αναγνώρισης νέου οδηγού για 1 έτος	20.00	δ	-

2.5 ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Με το άρθρο 4 παρ. 2 Σχ.Ν. αντικαθίσταται εξ ολοκλήρου η παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 711/1977. Στο εδάφιο δ' της νέας διατάξεως προβλέπεται ότι "Με απόφαση Γενικού Γραμματέα ΕΟΤ δύναται να αναστέλλεται επ' αόριστον ή για ορισμένο χρονικό διάστημα η έγκριση θέσης σε κυκλοφορία νέων ειδικών τουριστικών λεωφορείων".

Η διάταξη αυτή δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται στα κριτήρια του άρθρου 43 παρ. 2 Σ., σύμφωνα με το οποίο νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση κανονιστικών πράξεων από άλλα όργανα της διοίκησης, εκτός του Προέδρου της Δημοκρατίας, επιτρέπεται μόνο ύστερα από ειδική εξουσιοδότηση νόμου και μόνο μέσα στα όρια αυτής για τη ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων ή θεμάτων με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό.

Εν προκειμένω, η αναστολή του δικαιώματος αποκτήσεως αδείας ειδικού τουριστικού λεωφορείου δεν έχει τέτοιο χαρακτήρα. Εξάλλου, η διάταξη του εδαφίου δ' κανένα απολύτως κριτήριο δεν διατυπώνει ως προς τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την επ' αόριστον ή επί ορισμένο χρονικό διάστημα αναστολή της έγκρισης θέσης σε κυκλοφορία νέων ειδικών τουριστικών λεωφορείων.

(Νόμος 711/1977 «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων», ΦΕΚ Α' 284 26/27.9.1977)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Ι.Χ. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Για τα τουριστικά λεωφορεία, πρίζεται οτι για την εξυπηρέτηση των τουριστικών αναγκών μπορεί να επιτραπεί η θέση σε κυκλοφορία ειδικών τουριστικών λεωφορείων, αυτοκινήτων από ξενοδοχειακές επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες ξενοδόχων ή συνεταιρισμούς ξενοδόχων.

Τα αυτοκίνητα αυτά χαρακτηρίζονται ειδικά τουριστικά λεωφορεία ιδιωτικής χρήσης, με δικαίωμα να μεταφέρουν αποκλειστικά επιβάτες που διαμένουν στα ξενοδοχεία τους, στο κέντρο της πόλης ή σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμάνια και αεροδρόμια ή αρχαιολογικούς και τουριστικούς τόπους και αντίστροφα. (Τσετσεκου, 1976)

3.2 ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΑΔΕΙΑ

Είναι δυνατόν να χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας λεωφορίων αυτοκινήτων Ι.Χ. τουριστικών επιχειρήσεων, για την μεταφορά προσώπων, χωρίς καταβολή κομίστρου στα ξενοδοχεία (ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, κοινοπραξίες ή συνεταιρισμούς ξενοδοχείων), στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ιαματικών πηγών και στις επιχειρήσεις καζίνων. Στις πλάγιες πλευρές όλων των λεωφορίων που χρησιμοποιούνται από τα παραπάνω πρόσωπα, θα πρέπει να αναγράφεται ο τίτλος της επιχείρησης στην οποία ανήκουν.

<http://www.yme.gr/?getwhat=1&oid=348&id=&tid=348>

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με το άρθρο 1 του Νόμου Αριθ.Δ.16900/2550/76 της 17/24.7.1976 (ΦΕΚ Β`/ 828) :

Άρθρο 1: Δικαιούμενα πρόσωπα - Άδεια κυκλοφορίας λεωφορείων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως διά την μεταφοράν προσώπων άνευ καταβολής κομίστρου χορηγείται επ' ονόματι:

α) Κοινοφελών Οργανισμών ή Ιδρυμάτων.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- β) Σχολείων στοιχειώδους και μέσης εκπαίδευσης (Γενικής, Τεχνικής και Επαγγελματικής) ή σχολικών Εφορειών.
- γ) Ξενοδοχειακών Επιχειρήσεων, κοινοπραξίας ή συνεταιρισμών Ξενοδόχων.
- δ) Αεροπορικών Επιχειρήσεων.
- ε) Βιομηχανικών επιχειρήσεων εργοληπτικών Δημοσίων Έργων επιχειρήσεων, Ναυπηγείων, ως και επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ορυχείων ή μεταλλείων.
- στ) Επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ιαματικών πηγών και επιχειρήσεων Καζίνων.
- ζ) Επιχειρήσεων παραγωγής κινηματογραφικών ταινιών εν Ελλάδι.
- η) Παιδικών Σταθμών και Ιδρυμάτων εν γένει και Κέντρων απροσαρμόστων παιδών.
- θ) Πρωτοβαθμίων γεωργικών συνεταιρισμών του άρθρ.1 του Νόμ.921/1979 "περί γεωργικών συνεταιρισμών".

3.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ- ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ

Αρμόδια Υπηρεσία
Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης του τόπου κατοικίας του ενδιαφερομένου.
Απαιτούμενα δικαιολογητικά
<ul style="list-style-type: none">● Αίτηση - υπεύθυνη δήλωση (το παρόν έντυπο)● Βιβλιάριο μεταβολών κατοχής και κυριότητας του αυτοκινήτου.● Ισχύον Δελτίο ΚΤΕΟ για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.● Υπεύθυνη δήλωση του Ν.1599/86 για την νόμιμη λειτουργία της επιχείρησης.● Αστυνομική ταυτότητα(επίδειξη).● Έγκριση τύπου ή ξένη άδεια κυκλοφορίας για μεταχειρισμένο εξωτερικού που τίθεται για πρώτη φορά στην κυκλοφορία, σχεδιάγραμμα, μελέτη σύμφωνα με τις κανονιστικές αποφάσεις.● Ζυγολόγια ολικού απόβαρου και απόβαρου οπ. άξονα σε περίπτωση αλλαγής κινητήρα.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- Παραστατικό καταβολής ισχύοντος τέλους άδειας οχήματος, από τράπεζα συμβεβλημένη με την αρμόδια Ν.Α., αξίας 75 ευρώ (Το ποσό που πρέπει να καταβληθεί γνωστοποιείται στον ενδιαφερόμενο από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών).
- Πρακτικό Επιθεώρησης μόνο όταν πρόκειται για λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία.
- Πιστοποιητικό ταξινόμησης (τελωνισμού) όταν πρόκειται για καινούργιο λεωφορείο ή μεταχειρισμένο εξωτερικού που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία.
- Δήλωση υπεύθυνου τεχνίτη για την εγκατάσταση ταχογράφου, για οχήματα πάνω από 3.500 χιλ/μα.
- Υπεύθυνη δήλωση τεχνίτη εγκατάστασης περιοριστή ταχύτητας, για τη σωστή εγκατάσταση και λειτουργία του, για λεωφορεία μικτού βάρους πάνω από 10.000 χιλ/μα
- Βεβαίωση από εργοστάσιο κατασκευής, ή γενικό αντιπρόσωπο χώρας προέλευσης ή της χώρας μας για την ύπαρξη ABS (Απαιτείται μόνο για μεταχειρισμένα οχήματα εξωτερικού με μικτό βάρος πάνω από 3.500 χιλ/μα, αν δεν προκύπτει από την ξένη άδεια κυκλοφορίας).

Διάρκεια έκδοσης της πράξης

Εξαρτάται από την αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α.

Διάρκεια ισχύος

Για αόριστο χρόνο

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου αυτοκινήτου Ι.Χ., χορηγείται από τις κατα τόπους περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον υποβληθεί σε αυτές αίτηση μετά κατα περίπτωση δικαιολογητικά, όπως παρουσιάζονται στον παραπάνω πίνακα και υπεύθυνη δήλωση σχετικά με την νομιμότητα της λειτουργίας της επιχείρησης.

<http://www.yme.gr/?getwhat=1&oid=348&id=&tid=348>

3.4 ΌΡΟΙ- ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ Ι.Χ. ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Τα λεωφορεία αυτά θα μπορούν να κυκλοφορούν σε όλη τη χώρα για τη μεταφορά και μόνο προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το έργο που επιτελείται από τις επιχειρήσεις που προαναφέραμε.

Όλα τα λεωφορεία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πυροσβεστήρες και κιβώτιο φαρμακευτικών ειδών άμεσης βοήθειας. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι δεν εφαρμόζονται οι όροι, προϋποθέσεις και περιορισμοί που τίθενται για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων Ι.Χ., αφαιρείται η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες του οχήματος, που επαναχορηγούνται μετά από επιθεώρηση στην οποία υπόκεινται από την αρμόδια αρχή.

Η διαπίστωση είσπραξης κομίστρου ή χρησιμοποίησης του λεωφορείου για σκοπό διαφορετικό από αυτόν για τον οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία, συνεπάγεται την οριστική αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του με απόφαση της αρμόδιας περιφερειακής αρχής.

<http://kritibus.blogspot.gr/>

3.5 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Λεωφορείο Ιδιωτικής Χρήσεως (Λ.Ι.Χ.) ονομάζεται το λεωφορείο, με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο από τουριστικές επιχειρήσεις για την

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

εξυπηρέτηση των πελατών τους λεωφορειακού τύπου και μόνο. Τα λεωφορεία που ανήκουν σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις πρέπει να είναι πολυτελεί στην εμφάνιση, σε άριστη κατάσταση, με 8 το λιγότερο θέσεις μαζί με του οδηγού και να πληρούν τους γενικούς όρους του ειδικού τύπου τουριστικού λεωφορείου. Η απόσταση ανάμεσα στα καθίσματα πρέπει να είναι το λιγότερο 0.75 μέτρα. Δεν είναι απαραίτητο τα λεωφορεία αυτά να έχουν ανακλειόμενα καθίσματα, μεγάφωνο και παράθυρα στέγης.

<http://kritibus.blogspot.gr/>

3.6 ΤΥΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Χρήσιμοι ορισμοί:

Απόβαρο. Είναι το βάρος του οχήματος χωρίς πλήρωμα, επιβάτες και αποσκευές. Σ' αυτό συνυπολογίζονται η δεξαμενή καυσίμου (ρεζερβουάρ) γεμάτη κατά το 90% της μέγιστης χωρητικότητας της, τα λιπαντικά ή άλλα υγρά, τα συνήθως φερόμενα εργαλεία και ο εφεδρικός τροχός.

Μικτό βάρος. Είναι το εκάστοτε πραγματικό βάρος του οχήματος με το φορτίο του, το πλήρωμα και τους επιβάτες.

Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος. Είναι το μέγιστο βάρος φορτωμένου οχήματος, το οποίο αναγράφεται ως επιτρεπόμενο στην άδεια κυκλοφορίας του.

<http://www.aneksartitoi.gr/mydocs/biblio/thek/k1.pdf>

3.6.1 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΘΗΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΡΘΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Τα λεωφορεία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

-Κατηγορία I (αστικά λεωφορεία). Τα αστικά λεωφορεία είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για μεταφορά καθημένων και σημαντικού αριθμού ορθίων επιβατών. Ο αριθμός των καθημένων είναι τουλάχιστον ίσος με το 25% του συνόλου των μεταφερομένων επιβατών, οι οποίοι είναι κατ'ελάχιστο 40 άτομα.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

-Κατηγορία II (υπεραστικά, ημιαστικά, μεταφοράς προσωπικού, σχολικά κλπ.). Είναι λεωφορεία σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για μεταφορά καθημένων κυρίως επιβατών και, υπό προϋποθέσεις, ολίγων ορθίων. Οι όρθιοι είναι το πολύ το 55% των καθημένων (ημιαστικά) και το πολύ το 25% των καθημένων (υπεραστικά).

-Κατηγορία III (τουριστικά λεωφορεία). Είναι λεωφορεία σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για μεταφορά μόνον καθημένων επιβατών.

<http://www.aneksartitoi.gr/mydocs/biblio/thek/k1.pdf>

3.6.2 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΤΟΥ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ

Τα λεωφορεία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

-Κοινό λεωφορείο. Το λεωφορείο με έναν όροφο επιβατών που το ολικό ύψος του αμαξώματος του, χωρίς να προσμετρούνται λειτουργικές και διακοσμητικές προεξοχές (όπως ανεμιστήρες, καταπακτές, συσκευή κλιματισμού, αεροτομές) δεν υπερβαίνει τα τρία μέτρα και είκοσι εκατοστά (3,20 m).

-Αρθρωτό λεωφορείο. Είναι λεωφορείο, που αποτελείται από δυο σταθερά τμήματα, τα οποία είναι αρθρωμένα (κατάλληλα, μονίμως και ασφαλώς συνδεδεμένα) μεταξύ τους. Οι χώροι επιβατών κάθε τμήματος επικοινωνούν εσωτερικά μεταξύ τους, ούτως ώστε οι επιβάτες να μπορούν να μετακινούνται ελεύθερα μεταξύ των τμημάτων του λεωφορείου.

-Υπερυψωμένο λεωφορείο. Το λεωφορείο, με έναν όροφο επιβατών, που το ολικό ύψος του αμαξώματος του, χωρίς να προσμετρούνται λειτουργικές και διακοσμητικές προεξοχές (όπως ανεμιστήρες, καταπακτές, συσκευή κλιματισμού, αεροτομές) υπερβαίνει τα τρία μέτρα και είκοσι εκατοστά (3,20 m).

-Διώροφο λεωφορείο. Είναι λεωφορείο ειδικά διαμορφωμένο για να μεταφέρει επιβάτες σε δυο ορόφους. Σ' αυτά απαγορεύεται η μεταφορά ορθίων επιβατών στον επάνω όροφο.

-Τρόλεϊ. Είναι λεωφορείο ηλεκτροκίνητο, που ηλεκτροδοτείται από εναέριο δίκτυο υψηλής τάσεως, με το οποίο συνδέεται με ειδικούς αγωγούς (τρολέδες).

-Μικρο λεωφορείο. Είναι λεωφορείο, που διαθέτει το ανώτερο είκοσι δυο (22) θέσεις καθημένων (εκτός της θέσεως του οδηγού) ή τριάντα εννέα (39) το πολύ θέσεις, αν μεταφέρει παιδιά.

<http://www.aneksartitoi.gr/mydocs/biblio/thek/k1.pdf>

3.7 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

α) Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις λεωφορείων.

-Μήκος. Μέγιστο μήκος αυτοτελούς λεωφορείου: 13,5m το διαξονικό και 15.00 m το τριαξονικό

Μέγιστο μήκος αρθρωτού λεωφορείου: 18,75m.

-Πλάτος. Μέγιστο πλάτος: 2,55m.

-Ύψος. Μέγιστο ύψος: 4m.

Μέγιστο ύψος λεωφορείου κοινού τύπου: 3,2m.

Ελάχιστο ύψος λεωφορείου υπερυψωμένου τύπου: ανώτερο των 3,2m.

β) Μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη λεωφορείων.

Διακρίνουμε τις παρακάτω δυο περιπτώσεις:

1) *Λεωφορεία που εκτελούν εθνικές μεταφορές.*

-Αυτοτελή: Διαξονικά: 19.000 kg. Τριαξονικά: 26.000 kg.

-Αρθρωτά: Συνολικού αριθμού τριών αξόνων: 29.000 kg.

Συνολικού αριθμού τεσσάρων ή περισσότερων αξόνων: 38.000 kg

2) *Λεωφορεία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.*

-Διαξονικά: 18.000 kg.

-Τριαξονικά: 25.000 kg ή 26.000 kg όταν ο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή ανάρτηση που αναγνωρίζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως ισοδύναμη προς ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα είτε στην περίπτωση που ο κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μικτό βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τα 9.500 .kg

-Τριαξονικά αρθρωτά: 28.000 kg. <http://kritibus.blogspot.gr/>

γ) Μέγιστες επιτρεπόμενες φορτίσεις ανά άξονα ή σύστημα αξόνων. Διακρίνουμε τις παρακάτω δυο περιπτώσεις:

1) Επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα ή σύστημα αξόνων για εθνικές μεταφορές.

-Απλός άξονας: Διευθυντήριο (κινητήριο ή μη): 7.000 kg.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μη διευθυντήριος και μη κινητήριος: 10.000 kg.

Κινητήριος μη διευθυντήριος: 13.000 kg.

-Ζεύγος αξόνων:

Με απόσταση μικρότερη ή ίση του 1m: 10.000 kg

Με απόσταση μεγαλύτερη των 2m.Οι άξονες δεν αποτελούν ζεύγος.

Με απόσταση μεγαλύτερη του 1m και μικρότερη των 2m που είναι:

-Διευθυντήριοι και οι δυο: 13.000 kg.

-Κανένας διευθυντήριος: 20.000 kg.

-Ο ένας διευθυντήριος και ο άλλος μη κινητήριος και μη διευθυντήριος: 16.000 kg.-Ο ένας διευθυντήριος και ο άλλος κινητήριος μη διευθυντήριος: 19.000 kg.

2)Επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα ή σύστημα αξόνων για διεθνείς μεταφορές.

-Απλός άξονας:

Μη κινητηριος: 10.000 kg.

Κινητήριος άξονας: 11.500 kg.

-Δίδυμοι άξονες:

Με απόσταση μικρότερη του 1m: 11.500 kg.

Με απόσταση μεγαλύτερη ή ίση του 1m και μικρότερη των 1,3m: 16.0 00 kg.

Με απόσταση μεγαλύτερη ή ίση των 1,3m και μικρότερη των 1,8m: 18.000 kg ή 19.000 kg όταν ο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή ανάρτηση που αναγνωρίζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως ισοδύναμη προς ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα είτε στην περίπτωση που ο κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με δίπλα ελαστικά και το μικτό βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τα 9.500 .kg Επίσης για αυτοτελή ή αρθρωτά λεωφορεία όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25% του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος.

δ) Έλξη ρυμουλκού από λεωφορείο.

Επιτρέπεται η έλξη του ρυμουλκούμενου οχήματος αποσκευών μικτού βάρους μεχρι και 3.500kg

<http://www.aneksartitoi.gr/mydocs/biblio/thek/k1.pdf>

3.8 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Τα τουριστικά λεωφορεία θα πρέπει να είναι σχήματος κλειστού, καινούργια, πρωοθημένης οδήγησης και με πάνω από 10 θέσεις επιβατών. Να έχουν τιμόνι αριστερά, μικτό βάρος 9 τόννων για τα διαξονικά και 16 τόννων για τα τριαξονικά. Το μέγιστο συνολικό μήκος του μαζί με τους προφυλακτήρες να είναι 12 μέτρα και το μέγιστο εξωτερικό του πλάτος 2.50 μέτρ, το μέγιστο εξωτερικό του ύψος 3.80 μέτρα, το εξωτερικό του ύψος ανάμεσα στα 1.80 και 2 μέτρα που μπορεί να μειωθεί σε μικρά τουριστικά λεωφορεία 18 θέσεων μαζί με τον οδηγό και τον συνοδηγό, σε 1.65 έως 1.75 μέτρα. (Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)

Τα καθίσματα δεν πρέπει να εμποδίζουν την θέα των επιβατών προς τα εμπρός. Να μπορούν να μετακινούνται προς τα πίσω για ύπνο, προς τον διάδρομο. Ανάμεσα στις δύο σειρές καθισμάτων πρέπει να υπάρχει διάδρομος πλάτους 0.30 έως 0.40 μέτρα. Να έχουν μέτωπο προς την φορά της κίνησης και κλίση το λιγότερα 25% προς τα πίσω. Ο αριθμός των θέσεων στην τελευταία σειρά καθισμάτων ορίζεται σε 4 το πολύ για την ευχερη έξοδο των επιβατών από την έξοδο κινδύνου.

Η απόσταση ανάμεσα στα καθίσματα πρέπει να είναι το λιγότερο 0.80 μέτρα, το δε πλάτος του καθίσματος για κάθε επιβάτη 0.45 μέτρα. Ακόμα θα πρέπει να αφήνεται στα καθίσματα και στα τοιχώματα του αμαξώματος κενό 0.05 μέτρα. Να είναι τύπουπνοκαθισμάτων και να είναι αναπαυτικά και άνετα.

Πρέπει να υπάρχουν δύο πόρτες στο δεξιό μέρος του λεωφορείου (εισόδου, εξόδου), με πλάτος το λιγότερο 0.80 μέτρα και μια αριστερή δίπλα στον οδηγό σε περίπτωση κινδύνου. Η πίσω δεξιά πόρτα μπορεί να καταργηθεί σε λεωφορεία 18 θέσεων μαζί με τις θέσεις του οδηγού και του συνοδηγού. (Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)

Στις πόρτες εισόδου και εξόδου πρέπει να τοποθετείται ειδικός προφυλακτήρας από καοτσούκ για να κλείνεται το ενδιάμεσο κενό ανάμεσα στα πορτόφυλλα για να αποφεύγονται τα ατυχήματα και να μην εισχωρεί η σκόνη.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Τα παράθυρα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κρύσταλλα ασφαλείας και να ανοίγουν αρκετά. Να υπάρχουν πλευρικά παράθυρα στέγης και κατάλληλα παραπετάσματα. Αντι για παράθυρα στέγης το λεωφορείο μπορεί να έχει υπερυψωμένα πλευρικά παράθυρα. Να έχουν στεγανότητα ετσι που το νερό της βροχής να μην μπαίνει μέσα στο όχημα. Στην πίσω πλευρά του αμαξώματος να υπάρχει παράθυρο κινδύνου, διαστάσεων 1 X 0.65 μέτρα ή δύο παράθυρα 1 X 0.70 μέτρα το καθένα, καθώς και παράθυρα στην αριστερή πλευρά, ανάλογων διαστάσεων.

Ο ανεμοθώρακας πρέπει να είναι από κρύσταλλο ασφαλείας και να είναι τοποθετημένο έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ορατότητα προς τα εμπρός του οδηγού και των επιβατών.

Οι σκάλες του λεωφορείου πρέπει να εξασφαλίζουν την εύκολη άνοδο και κάθοδο και να μην εξέχουν από την εξωτερική επιφάνεια των πισινών φτερών. Ο ύψος του πρώτου σκαλοπατίου από το έδαφος να μην είναι μικρότερο από 0.20 μέτρα. Οι σκάλες να έχουν και απο τις δύο πλευρές πολυτελείς και ασφαλείς χειρολαβές.

Τα λεωφορεία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα συστήματα φωτισμού και οπτικής σήμανσηςόπως προβλέπονται από το νόμο.

(Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)

Καθέ λεωφορείο πρέπει να εφοδιάζεται με φωτεινούς δείκτες πορείας στην μπρος και πίσω πλευρά. Ο ανεμοθώρακας έχει δύο αυτόματους καθαριστήρες και σκιάδες άριστης κατάστασης. Ο έσωτερικός φωτισμός πρέπει να είναι άπλετος και αρκετός για διάβαση. Πρέπει να υπάρχει κουδούνι σήμανσης και αρκετά κουμπία.

Πρέπει να υπάρχουν δύο κανονικές πυροσβεστικές συσκευές, καθρέπτες πορείας, στην αριστερή και την δεξιά πλευρά καθρέπτες επίβλεψης, καλάθι ασχήστων και κουτί πρώτων βοηθειών, ραδιόφωνο, συσκευή μικροφώνου και αρκετός αριθμός ηχείων.

Επιπλέον, να υπάρχει πάνω στη στέγη ένας ηλεκτρονικός αεραγωγός και το λιγότερο 2 αιολικοί αεραγωγοί ή τέσσερεις θυρίδες από τους οποίους δύο προσαγωγής και δύο απαγωγής αέρα ή δύο θυρίδες πολυτελείς, διαστάσεων, 0.40 X0.50 μέτρα.

Το λεωφορείο πρέπει να έχει συσκευή θέρμανσης και ψύξης. Η χρησιμοποίηση καυσαερίων των κινητήρων απαγορεύεται.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Η στέγη να είναι χρωματισμένη με λευκό χρώμα ή με αλουμίνιο και να έχει μόνωση για να μην διεισδύει η θερμότητα στο εσωτερικό. Τελος να έχει ανάλογα και επαρκή εργαλεία, εφεδρικό τροχό, σφήνες αναστολής κλίσης, στο εσωτερικό και πάνω από τα παράθυρα δικτυωτά για την τοποθέτηση μικροαντικειμένων καθώς και μικρή τουαλέτα και νιπτήρα αν είναι δυνατόν. (Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)

3.9 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

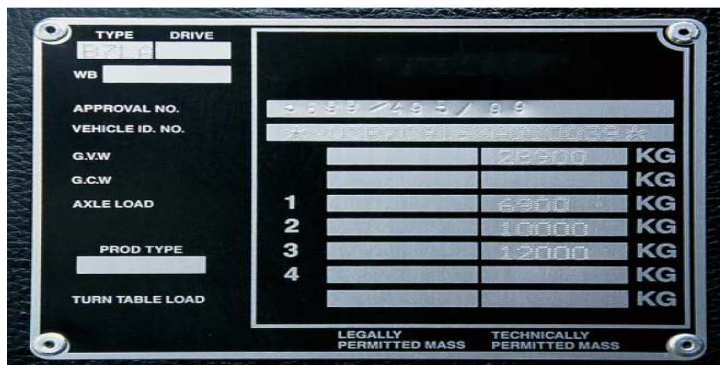
Πινακίδες- επιγραφές

Κάθε λεωφορείο φέρει τον προβλεπόμενο από τον Κ.Ο.Κ. και τις άλλες ισχύουσες διατάξεις υποχρεωτικό εξοπλισμό. Σε αυτόν περιλαμβάνονται οι πινακίδες και επιγραφές, τα φώτα και τα αντανακλαστικά στοιχεία, η θέση του οδηγού, τα καθίσματα των επιβατών, οι διατάξεις ανέσεως και ασφάλειας καθώς και ο ταχογράφος.

2.1 Πινακίδες και επιγραφές.

Τα λεωφορεία διαθέτουν:

α) Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, πινακίδα ή πινακίδες κατασκευαστή πινακίδα αναγνωρίσεως βαρέων ή μεγάλου μηκους οχημάτων, και ενδείξεις σε μορφή ετικέτας του ορίου ταχύτητας και της εθνικότητας. (Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)



β) Εξωτερικές πληροφοριακές πινακίδες για τη χρήση και τον προορισμό τους, κυρίως τα αστικά, ημιαστικά, υπεραστικά, τα τουριστικά, τα σχολικά (η τα χρησιμοποιούμενα περιστασιακά ως σχολικά). Τα λεωφορεία ιδιωτικής χρήσεως φέρουν επί των πλαγίων πλευρών τους αναγραφή του τίτλου της επιχειρήσεως στην οποία ανήκουν.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

γ) Εσωτερικές πινακίδες υποδηλωτικές κινδύνου, όπως: «Έξοδος κινδύνου» η «Παράθυρο κινδύνου», η «Θύρα κινδύνου» κλπ., καθώς και οδηγίες για τον τρόπο χρησιμοποίησης των χειριστηρίων και διατάξεων ενεργοποίησης της λειτουργίας των ανοιγμάτων κινδύνου .

δ) Εσωτερικές πληροφοριακές πινακίδες, στις οποίες αναγράφονται τα εξής :

2.2 Αριθμός κυκλοφορίας.

2.3 Αριθμός καθημένων επιβατών.

2.4 Αριθμός ορθίων επιβατών.

2.5 Προτροπές, οδηγίες και απαγορεύσεις για τους επιβάτες και το πληρωμα (π.χ. «Απαγορεύεται το κάπνισμα», «Μη μιλάτε στον οδηγό» κλπ.).

Φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία.

α) Εξωτερικά φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία σύμφωνα με το αντίστοιχο κεφάλαιο του Κ.Ο.Κ.:

— Φώτα πορείας η μεγάλα: ζυγός αριθμός μπροστά.

— Φώτα διασταυρώσεως η μεσαία: δύο μπροστά.

— Φώτα θέσεως η μικρά: δύο μπροστά και ζυγός αριθμός πίσω.

— Φώτα πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας: ένα πίσω.

— Φώτα τροχοπεδησεως: τουλάχιστον δύο πίσω.

— Φώτα δεικτών κατευθύνσεως: ζυγός αριθμός μπροστά και ζυγός αριθμός πίσω (προκειμένου περί αρθρωτού, σε καθένα των σταθερών τμημάτων του).

— Φώτα ομίχλης: δύο μπροστά (τα υπεραστικά και τουριστικά λεωφορεία).

— Αντανακλαστικά στοιχεία: τουλάχιστον δύο πίσω.

(Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών, 1999)

Στα υπόλοιπα λεωφορεία, εκτός των υπεραστικών και των τουριστικών, υπάρχουν προαιρετικά φώτα ομίχλης ανά δύο μπροστά και πίσω. β) Φώτα όγκου: ανά δύο μπροστά (λευκά) και πίσω (κόκκινα). γ) Εσωτερικό φωτισμό του χώρου των επιβατών και του πληρώματος, της θέσεως των μηχανημάτων εισιτηρίων, των κλιμάκων και γενικά των προσβάσεων στις εισόδους-εξόδους, των εσωτερικών σημάνσεων και των χειριστηρίων

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

των θυρών, των εμποδίων στη διακίνηση των επιβατών και του αρθρωτού τμήματος των αρθρωτών λεωφορείων.

Η θέση οδηγού βρίσκεται σε χώρο που προορίζεται αποκλειστικά γι' αυτόν και περιλαμβάνει το τιμόνι, τα όργανα ελέγχου και χειρισμού που είναι απαραίτητα για την οδήγηση του οχήματος .

Το κάθισμα του οδηγού πρέπει να είναι ανατομικής διαμορφώσεως, ανεξάρτητο από τα λοιπά καθίσματα και προστατευμένο από σπρωξίματα ορθίων ή των πίσω από αυτόν καθημένων επιβατών.

Από τη θέση του ο οδηγός θα πρέπει να μπορεί να ελέγχει πλήρως το όχημα, να έχει καλή ορατότητα τόσο του πίνακα οργάνων, όσο και του οδοστρώματος, καθώς και του εσωτερικού του λεωφορείου μέσω των εσωτερικών καθρεπτών.

(Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)

Διάταξη καθισμάτων αστικού λεωφορείου.

Διατάξεις ανέσεως και ασφαλείας.

α) Στις διατάξεις ανέσεως, περιλαμβάνονται:

- Το σύστημα θερμάνσεως.
- Το σύστημα αερισμού και, ενδεχόμεως, κλιματισμού.
- Το σύστημα θερμοηχομονώσεως του χώρου των επιβατών.
- Το σύστημα εσωτερικού φωτισμού του αμαξώματος.
- Η ραδιοφωνική και μικροφωνική εγκατάσταση.

Τα πανοραμικά παράθυρα με τα αντηλιακά παραπετάσματα.

- Οι, κατά περίπτωση, υπάρχουσες συσκευές τηλεοράσεως, ηλεκτρικού ψυγείου και προσφοράς ροφημάτων.
- Οι χώροι υγιεινής, καθώς και ο εξοπλισμός παρασκευής φαγητών. Όλα αυτά καθιστούν ευχάριστη την παραμονή των επιβατών στο λεωφορείο περιορίζοντας την κόπωση, που προκαλούν η ταχύτητα, η πολύωρη ακινησία και η μονοτονία των συνθηκών της κυκλοφορίας στις μακρινές διαδρομές των αυτοκινητοδρόμων και δρόμων ταχείας κυκλοφορίας, οι πολυήμερες εκδρομές με τουριστικά λεωφορεία κλπ.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

β) Διατάξεις ασφαλείας όπως είναι:

- Οι χειροσωληνες και οι χειρολαβές.
- Ο φωτισμός των σκαλοπατιών.
- Τα δύο εσωτερικά κυκλώματα φωτισμού.
- Οι πυροσβεστήρες
- Η πυροπροστασία.
- Ο διακόπτης κινδύνου.
- Το κιβώτιο Α' βοηθειών.
- Οι ζώνες ασφαλείας που προβλέπεται να υπάρχουν, καθώς και οι έξοδοι κινδύνου (για την ταχεία έξοδο των επιβατών σε περίπτωση κινδύνου), που συμβάλλουν στην ασφάλεια των επιβατών κατά τη μεταφορά.
- Επίσης στις διατάξεις ασφαλείας συγκαταλέγεται και ο εξοπλισμός των λεωφορείων με δύο (2) εξωτερικούς καθρέπτες τοποθετημένους αριστερά και δεξιά του οχηματος
- Τα λεωφορεία πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένα και με εσωτερικούς καθρέπτες που επιτρέπουν στον οδηγό να παρακολουθεί τις πόρτες κατά την άνοδο και κάθοδο των επιβατών
- Ο οδηγός πριν ξεκινήσει για ταξίδι πρέπει να δείχνει στους επιβάτες τις εξόδους, το κουτί με τις πρώτες βοήθειες και να τους εξηγεί πώς

Ταχογράφος.

Με εξαίρεση τα αστικά λεωφορεία, τα λεωφορεία άγονων γραμμών και τα κυκλοφορούντα σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές, τα υπόλοιπα λεωφορεία πρέπει να έχουν καταγραφική συσκευή (ταχογράφο) στοιχείων πορείας τους (χιλιόμετρα, χρόνοι οδήγησης και αναπαύσεως, ταχύτητα). (Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών, 1999)

Ταχογράφος με δίσκο καταγραφής.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Άγωνα γραμμή: υπεραστική επιβατική γραμμή που δεν εξυπηρετείται συγκοινωνιακά με υπεραστικά λεωφορεία ενταγμένα στη δύναμη ΚΤΕΛ, είτε λόγω της καταστάσεως της γραμμής είτε για οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Κλειστή γεωγραφική περιοχή: νησιωτική περιοχή που δεν συνδέεται οδικώς με την ηπειρωτική χώρα και δεν αποτελεί ιδιαίτερο νομό.

Λοιπός εξοπλισμός.

Πέραν όσων προαναφέρθηκαν, τα λεωφορεία πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

- Εργαλεία.
- Εφεδρικό τροχό.
- Σφυρί θραύσεως παραθύρων.
- Σφηνες αναστολής κυλίσεως (τάκους).
- Προειδοποιητικό τρίγωνο.
- Αντιολισθητικές αλυσίδες.

3.10 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΜΑΞΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Το λεωφορείο είναι όχημα με κινητήρα που διαθέτει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς. Τα κύρια μέρη ενός λεωφορείου είναι τα εξής:

— Ο κινητήρας, που παράγει την κινητήρια δύναμη, και μπορεί να είναι τοποθετημένος στο εμπρόσθιο, οπίσθιο ή κεντρικό τμήμα του λεωφορείου. Το πλαίσιο, που αποτελεί τη φέρουσα κατασκευή του οχήματος, έχει ως σκοπό να υποστηρίζει το αμάξωμα, τον κινητήρα και όλα τα συστήματα μεταδόσεως, διευθύνσεως κλπ. (Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών, 1999)

— Το αμάξωμα, που χρησιμεύει για να εξασφαλίσει την ασφάλεια, την άνεση των επιβατών και τη μεταφορά των αποσκευών τους.

Στις σύγχρονες κατασκευές και σε μερικούς τύπους λεωφορείων το αμάξωμα, κατάλληλα ενισχυμένο, αποτελεί και τη φέρουσα κατασκευή του οχήματος (αυτοφερόμενη κατασκευή) αντικαθιστώντας έτσι το πλαίσιο.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Οι μηχανισμοί που υπάρχουν σε ένα λεωφορείο είναι οι εξής:

α) Το σύστημα μεταδόσεως της κινήσεως· χρησιμεύει για να μεταδίδεται η κίνηση από τον κινητήρα στους τροχούς. Αποτελείται από το συμπλέκτη, το κιβώτιο ταχυτήτων, τον άξονα μεταδόσεως, τους συνδέσμους συνδέσεως, το πινιόν με την κορόνα, το διαφορικό, τα ημιαξόνια και τους τροχούς με τα ελαστικά.

β) Το σύστημα διενθύνσεως· χρησιμεύει για την αλλαγή κατευθύνσεως του οχήματος. Αποτελείται από το τιμόνι, το μηχανισμό διενθύνσεως (πυξίδα) και την κινηματική αλυσίδα συνδέσεως της πυξίδας με τους τροχούς.

γ) Το σύστημα αναρτησεως· είναι ένα σύνολο από ελαστικά μέρη, τα οποία παρεμβαίνουν μεταξύ των ελαστικών και του πλαισίου έτσι, ώστε να απορροφούνται οι κραδασμοί και οι ταλαντώσεις που προκαλούνται από την κίνηση επάνω στο δρόμο.

δ) Το σύστημα πεδησεως· είναι ένα σύνολο μηχανισμών, που επιτρέπουν στον οδηγό να ελαττώσει ή να μηδενίσει προοδευτικά την ταχύτητα του οχήματος που βρίσκεται σε κίνηση ή να το διατηρήσει ακίνητο, εάν αυτό είναι σταματημένο ακόμα και σε δρόμο με κλίση.

ε) Τα βοηθητικά συστήματα, όπως π.χ. η ηλεκτρική εγκατάσταση, η εγκατάσταση φωτισμού και η εγκατάσταση θερμάνσεως και κλιματισμού.

(Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών, 1999)

Δεν υπάρχει ορισμένος κανόνας για τους τύπους κινητήρων των λεωφορείων. Έτσι άλλα λεωφορεία είναι εφοδιασμένα με βενζινοκινητήρα, ενώ άλλα με πετρελαιοκινητήρα. Στα σύγχρονης κατασκευής λεωφορεία που εκτελούν αστική συγκοινωνία, αρχίζουν να χρησιμοποιούνται και κινητήρες φυσικού αερίου ή υβριδικοί μηχανισμοί (ηλεκτροκινητήρες σε συνδυασμό με πετρελαιοκινητήρες). Επίσης δεν υπάρχει μία και μόνη θέση του κινητήρα στο λεωφορείο. Ο κινητήρας δηλαδή μπορεί να τοποθετηθεί είτε πίσω είτε στο μέσον είτε στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος .

Ο κινητήρας είναι ένα συγκρότημα που μετατρέπει τη θερμική ενέργεια (δηλαδή την ενέργεια καύσεως του καυσίμου) σε μηχανική (εφόσον πρόκειται για θερμικούς

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

κινητήρες) και την ηλεκτρική ενέργεια σε μηχανική (εφόσον πρόκειται για ηλεκτροκινητήρες).

Το χαρακτηριστικό στοιχείο του κινητήρα είναι ένας άξονας που περιστρέφεται (στροφαλοφόρος άξονας). Αυτήν την περιστροφή του άξονα την επιβάλλει η πίεση από ένα πολύ δυνατά καιόμενο αέριο (στο βενζινοκινητήρα ή πετρελαιοκινητήρα) ή ηλεκτρομαγνητικές δυνάμεις (στους ηλεκτροκινητήρες).

Οι δύο τύποι κινητήρων (βενζινοκινητήρες - πετρελαιοκινητήρες) έχουν ορισμένα κοινά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά λειτουργίας. Διαφοροποιούνται κυρίως στο καύσιμο που χρησιμοποιούν και στο σύστημα καύσεως [καύση μέσω ηλεκτρικού σπινθήρα, που παράγεται στους αναφλεκτήρες (μπουζί) για το βενζινοκινητήρα - καύση διά συμπίεσεως αέρα στον πετρελαιοκινητήρα].

(Υπουργείο Μεταφορών Και Επικοινωνιών,1999)

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ - ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ & Η ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Προκειμένου να είμαστε σε θέση να αξιολογήσουμε τους τον τουρισμό της Κρήτης θα πρέπει πρώτα από όλα να γνωρίζουμε το προφίλ των ανθρώπων που την επιλέγουν για προορισμό τους. Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το πολυτεχνείο Κρήτης στα αεροδρόμια του νησίου από τομ Ιούνιο μέχρι και τον Οκτώβριο του 2008 παρουσιάζονται λοιπόν τα παρακάτω αποτελέσματα:

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1 του παραρτήματος, υπάρχει μια περίπου ίση κατανομή των ηλικιών που προτιμούν την Κρήτη για της διακοπές τους, με ελαφρύ προβάδισμα των ηλικιών 45-60. Επίσης το 25% των επισκεπτών είναι ηλικιών < 24. Τέλος η χαμηλότερη ηλικιακή κατηγορία είναι αυτή των ≤ 65 ετών. (Ματσατσίνης και συν., 2007)

Όσον αφορά τον Νομό Χανίων το 90.87% των επισκεπτων είναι δευτεροβάθμιας ή ανώτατης εκπαίδευσης. Η ίδια σχεδόν εικόνα παρουσιάζεται και στο Ρέθυμνο με το 55.92% να είναι ανώτατης εκπαόδευσης. Συνεχίζοντας στο Ηράκλειο το 44.77% είναι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και το 49.10% ανώτατης και τέλος στο Νομό Λασιθίου το 58.83% είναι ανώτατης εκπαίδευσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Με βάση το διάγραμμα 2 του παραρτήματος, το μεγαλύτερο πασοστό (28%) των επισκεπτών στην Κρήτη έχει εισόδημα 15.000-30.00 ευρώ ενώ το 27% των επισκεπτών έχει εισόδημα μεταξύ 30.000 και 50.000 ευρώ ετησίως. (Ματσατσίνης και συν., 2007)

Όπως προκύπτει από τον πίνακα 2 του παραρτήματος, τον Νομό Χανίων προτιμούν κυρίως επισκέπτες από την Σουηδία την Νορβηγία Κι την Δανία. Παράλληλα τον Νομό Ρεθύμνου κατα 18.49% Γερμανοί και 11.50% Γάλλοι τουρίστες. Στο Νομό Ηρακλείου πρώτοι είναι οι επισκέπτες από τον Ηνωμένο Βασίλειο και δεύτεροι οι Γερμανοί με 17.97% και τέλος το Λασιθί επιλέγουν κατα 29.06% οι Γάλλοι και 19.69% οι Άγγλοι.

Όπως ξεκάθαρα φαίνεται στο διάγραμμα 3 του παραρτήματος, το 78.01% των επισκεπτών επιλέγουν την Κρήτη για τις διακοπές τους λόγω του κλίματος και της φυσικής ομορφιάς που διαθέτει. Σαν δευτερό σε σημαντικότητα λόγο αναφέρουν τον πολιτισμό με 34.12%. ενώ η ποιότητα εξυπηρέτησης παίρνει το χαμηλότερο ποσοστό του 11.29%.

4.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

4.2.1 ΑΦΗΞΕΙΣ

Ένας από τους ισχυρότερους δείκτες του τουρισμού μιας περιοχής είναι αυτός των τουριστικών αφίξεων. Κατά την διάρκεια των μεταπολεμικών δεκαετιών 1950-1960, η δομή της ελληνικής οικονομίας αλλάζει σημαντικά. Όμως από την δεκαετία του 1970 και μετά ο τουρισμός είναι ένας από τους παράγοντες που αναπτύσσεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Ανάμεσα στις περιοχές που γνωρίζουν μεγάλη ανθίση εξαιτίας του τουρισμού είναι και το νησί της Κρήτης.

Η μεγαλύτερη αποσπώσα μερίδα του λέοντος στις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών με ποσοστό 25% επί του συνόλου των τουριστών, παρά το γεγονός ότι διαθέτει εκείνη την εποχή ποσοστό μικρότερο από το 20% επί του συνόλου των κλινών πανελλαδικά. (ΕΟΤ, 1998). Από την αρχή το 1980 μέχρι το 1997 διπλασιάζεται ο αριθμός

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

των αλλοδαπών επισκεπτών, ενώ το 1997 ο αριθμός αυτός εφτασε στα 2,5 εκατομμύρια επισκεπτών που απέφεραν στην Κρήτη εισοδήματα περίπου 500 δισεκατομμυρίων δραχμών (ΕΟΤ, 1998).

Μια πλειάδα από παράγοντες επέδρασαν στην ιδιαίτερη αύξηση του τουρισμού, με αποτέλεσμα ο τουρισμός να αποτελεί πλέον μια από τις βασικότερες δραστηριότητες του νησιού. Η τουριστική ζήτηση εκτινάχτηκε, επίσης από 8.500 επισκέπτες το 1950 σε 1,9 εκ. επισκέπτες το 1997. Τη συγκεκριμένη χρονιά το ποσοστό των αφίξεων στο Ηράκλειο έφτασε το 50,3%, στα Χανιά το 16,9%, το ίδιο ποσοστό στο Ρέθυμνο και στο Λασιθί 15,9%. (Περιφέρεια Κρήτης, 2002)

Στον πίνακα 3 του παραρτήματος, παρουσιάζονται οι αφίξεις τουριστών στην Κρήτη κατα την περίοδο 2002 έως 2006. Όπως παρατηρούμε οι αφίξεις ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών κατα το 2006 ανήλθε συνολικά στους 1.850.145 επισκέπτες σημειώνοντας αύξηση κατα 25.55%. (ΕΣΥΕ, 2006)

Κατα το έτος 2006, όπως είναι αναμενόμενο οι μήνες του χρόνου που σημείωσαν την μεγαλύτερη τουριστική κίνηση είναι ο Ιούλιος με 26.64%, ενώ ακολουθεί ο Αύγουστος με 19.93% και ο Σεπτέμβριος με 17.24%. έτσι λοιπόν οι τουριστική κίνηση φαίνεται να ξεκινά στο νησί από τον Απρίλιο να κλιμακώνεται τους καλοκαιρινούς μηνές και να τερατίζει κατα τον Οκτώβριο όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4 του παραρτήματος. (ΕΣΥΕ, 2006)

Όπως είναι φανερό από τον πίνακα 4 του παραρτήματος, η αυξητική τάση στις αφίξεις συνεχίζεται κατα τα χρόνια 2006- 2011. Μόνο το 2009 παρατηρείται μείωση της τάξης του 10.8%, η όποια αμβλύνεται το 2010 πεφτοντας στο -0.7%. Ακολουθεί το 2011, με μια μεγάλη αύξηση της τάξεως του 12.5% και 2.158.018 αφίξεις στα αεροδρόμια του Ηρακλείου και των Χανίων. (http://www.traveldailynews.gr/pdf/MELETH_Itep.pdf)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Παρατηρούμε στο διάγραμμα 5 του παραρτήματος, ότι κατά το 2011, και ιδιαιτέρως κατά τους μήνες, Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο, οι διεθνείς αφίξεις μόνο στο αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζακής του Ηρακλείου ξεπέρασαν και αυτές του Διεθνούς αερολιμένα Αθηνών. Την ίδια ακριβώς περίοδο του χρόνου και το αεροδρόμιο των Χανίων παρουσιάζει αυξημένη κινητικότητα. Ο μεγαλύτερος αριθμός αφίξεων για τον εταίρο αερολιμένα της Κρήτης εμφανίζεται κατά τον μήνα Ιούλιο.

(http://www.crete.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1891&Itemid=579&lang=el)

4.2.1.α ΑΦΙΞΕΙΣ CHARTER- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Όπως φαίνεται από τον πίνακα 5 του παραρτήματος, οι αφίξεις charter από τις χώρες του εξωτερικού προς τα δύο αεροδρόμια του νησίου ακολουθούν αυξητική πορεία κατά την δεκαετία 1990-2000. Ετσι από το 1998 και έπειτα η αφίξεις charter παγιώνονται σταθερά πάνω από 2.000.000. με το 2000 να φτάνουν τις 2.494.631 πτήσεις. Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι εκείνο που υποδέχεται τον μεγαλύτερο όγκο πτήσεων επίσης, συγκριτικά με αυτό των Χανίων καθ' όλη την δεκαετία. (Ε.Ο.Τ 2003).

Από το διάγραμμα 6 του παραρτήματος προκύπτει ότι το 16,69% του συνόλου της προσφοράς ξενοδοχειακών καταλυμάτων της χώρας βρίσκεται στην Κρήτη, με 1.521 συνολικά, καταλύματα όλων των κατηγοριών και στους τέσσερις νομούς, και περίπου 146.073 κλίνες (21,07%) επί συνόλου 693.252 κλινών πανελλαδικά. (ΕΟΤ,2006). όπως φαίνεται από το διάγραμμα, στην δεκαετία 1996-2006 υπήρξε σημαντική αύξηση των κλινών της Κρήτης σε σχέση και με την υπόλοιπη Ελλάδα. (ΕΟΤ 2006)

4.2.1.β ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Οι αφίξεις στον Νομό Ηρακλείου παρουσίασαν αύξηση κατά 26.72%. το εντυπωσιακό είναι ότι οι αφίξεις των ημεδαπών τουριστών παρουσιάζονται αυξημένες κατά 58.73% σε σύγκριση με 22.22% που είναι το ποσοστό αύξησης των αλλοδαπών τουριστών. Κατά το

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

2006 ο αριθμός των επισκεπτών στο Νομό Ηρακλείου ανήλθε στους 294.588., με βάση τον πίνακα 6 του παραρτήματος. (ΕΣΥΕ 2007)

4.2.2 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ

Η Κρήτη βρίσκεται σε προνομιούχα θέση σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα, όσον αφορά την ποιότητα των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων καθώς διαθέτει το 32% των πέντε αστέρων ξενοδοχείων ενώ παράλληλα αντιπροσωπεύει το 21% του συνόλου των ξενοδοχειακών κλινών της χώρας. Η Ανατολική Κρήτη (Ηράκλειο, Λασιθί) αντιπροσωπεύει το 12% του συνόλου κλινών της χώρας και διαθέτει το 24% των πέντε αστέρων ξενοδοχείων. Εντύπωση όμως κάνει το γεγονός ότι το 53% του συνόλου των ξενοδοχειακών κλινών στην Ανατολική Κρήτη είναι πέντε και τεσσάρων αστέρων (Σκουλάς, 2008).

Το νησί διαθέτει το μεγαλύτερο ποσοστό πέντε αστέρων ξενοδοχείων, το οποίο ανέρχεται σε 52%, σε σύγκριση με κάθε άλλη περιφέρεια. Το 2006 η Κρήτη συγκέντρωνε 16,7% του συνολικού αριθμού καταλυμάτων της χώρας με 1.521 ξενοδοχειακές μονάδες, με 146.073 κλίνες, το 21,1% των ξενοδοχειακών κλινών της επικράτειας και το 21,3% του συνόλου αντίστοιχα με 77.726 δωμάτια (ΕΣΥΕ, 2007).

Στον πίνακα 7 του παραρτήματος, αποτυπώνεται ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ημεδαπών και αλλοδαπών στην Κρήτη κατά το χρονικό διάστημα 1998-2001. Όπως φαίνεται από το 1998 έως το 2001 υπήρξε θετική μεταβολή στον αριθμό διανυκτερεύσεων, με την μεγαλύτερη ανόδο να σημειώνεται το 1999 και μεταβολή κατά 10.9%. Μόνο το 2000 υπήρξε αρνητική μεταβολή κατά 5.0%. ΕΟΤ (2003).

Όπως φαίνεται στον πίνακα 8 του παραρτήματος, οι διανυκτερεύσεις των τουριστών αυξήθηκαν από 12.490.327 που ήταν το 2005 σε 13.459.538 το 2006. Σημειώνεται λοιπόν μια αύξηση στο σύνολο της πενταετίας κατά 19.27%. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αύξηση αυτή δεν ήταν συνεχής. (ΕΣΥΕ 2007)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Η ανοδική πορεία των διανυκτερεύσεων που σημειώνεται έως το 2004, φαίνεται να ανακόπτεται το 2005, και να σημειώνει την μεγαλύτερη άνοδο του το 2006 με βάση το διάγραμμα 7 του παραρτήματος. (ΕΣΥΕ 2007)

4.2.2.α ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Οι διανυκτερεύσεις των τουριστών στο Ηράκλειο κατά την πενταετία 2002-2006 παρουσίασαν αύξηση κατά 13.71%, με τις διανυκτερεύσεις των ημεδαπών να υπερτερούν με ποσοστό αύξησης 36.20% σε σύγκριση με το ποσοστό των 12.52% των αλλοδαπών τουριστών. Ο συνολικός αριθμός διανυκτερεύσεων κατά το 2006 ήταν 2.401.787, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 9 του παραρτήματος. (ΕΣΥΕ 2006)

Η πορεία των διανυκτερεύσεων από το 2002-2006, με βάση το διάγραμμα 8 του παραρτήματος, παρουσιάζει παρόμοια εικόνα με αυτή του συνόλου της Κρήτης, όπως αποτυπώνεται στο διάγραμμα 26, με την μόνη διαφορά ότι ο υψηλότερος αριθμός σημειώνεται το 2004, ενώ το 2006 ξεκινά ανοδική πορεία. (ΕΣΥΕ 2006)

4.2.3 ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

Η πληρότητα καταλύματων κατά τα έτη 2000-2001 άγγιξε τα ποσοστά 79.94% για το 2000 που είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό έως το 2006. Κατόπιν μειώθηκε στο 75.12%. (ΕΟΤ 2003)

Παρατηρούμε ότι με βάση τον πίνακα που παρατίθεται παραπάνω η πληρότητα των ξενοδοχείων για την πενταετία 2002-2006 μένει περίπου σταθερή από 75.88% το 2002, φτάνοντας στο 78.00% το 2006, σημειώνοντας συνολική μεταβολή κατά 2.80%. (ΕΣΥΕ 2007)

Από το διάγραμμα 9 του παραρτήματος, φαίνεται ότι από το 2002 έως και το 2004 σημειώνεται πτώση της πληρότητας των ξενοδοχείων της Κρήτης, με το 2004 να είναι η χειρότερη χρονιά. Κατά το 2005 ακολουθεί ανοδική πορεία, που συνεχίζεται με μικρή μείωση κατά το 2006. (ΕΣΥΕ 2006)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Στον πίνακα 12 του παραρτήματος, παρουσιάζεται η πληρότητα των ξενοδοχείων της Κρήτης κατά τον Μάιο 2009-2010 και τον Αύγουστο 2009-2010. Τον Μάιο του 2009 η μέση πληρότητα των ξενοδοχείων έφτανε στο 55.76% ενώ τον αντίστοιχο μήνα του 2010 ήταν 54.74% παρουσιάζοντας μείωση της τάξεως του – 1.87%. Αντίστοιχα, κατά τον Αύγουστο του 2009 η πληρότητα των ξενοδοχείων έφτανε το 88.24% και τον αντίστοιχο μήνα του 2010 το 89.06% , αυξανόμενη κατά 0.93%. (ΙΤΕΠ 2010)

4.2.3.α ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Η πληρότητα των ξενοδοχειακών μονάδων του Ν.Ηρακλείου, όπως φαίνεται στον πίνακα 12 του παραρτήματος, παρουσιάζει τις μεγαλύτερες τιμές της κατά τα έτη 2003 (78.8%) και 2005 (75.7%), ενώ το 2006 παρουσιάζει μεταβολή κατά 0.76%. (ΕΣΥΕ 2007)

4.2.4 ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ

Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 14 του παραρτήματος, οι ημέρες παραμονής τουριστών στα ξενοδοχεία το έτος 2006 ανήλθαν σε 7,27 σε σχέση με 7,66 το 2002, δηλαδή παρουσιάζουν μείωση την 5ετία 2002-2006 της τάξης του 5%. Μείωση των ημερών παραμονής σημειώνεται και από τους ημεδαπούς αλλά και τους αλλόδαπους επισκέπτες. (ΕΣΥΕ 2007)

4.2.4.α ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Οι ημέρες παραμονής τουριστών στα ξενοδοχεία το έτος 2006 όπως φαίνεται στον πίνακα 15 του παραρτήματος, ανήλθαν σε 8,15 σε σχέση με 8 το 2002, δηλαδή παρουσιάζουν αύξηση την 5ετία 2002-2006 της τάξης του 1,96% (έναντι της πτωτικής τάσης 5%, σε επίπεδο Κρήτης). (ΕΣΥΕ 2007)

4.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Για την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας δομήθηκε ερωτηματολόγιο (Παράρτημα 1) αποτελούμενο από 19 ερωτήσεις του οποίου οι θεματικές ενότητες ήταν οι εξής:

- Δημογραφικά στοιχεία(ηλικία, φύλο, οικογενειακή κατάσταση και επάγγελμα)
- Τύπος διαμονής
- Διάρκεια διαμονής
- Επισκεψιμότητα
- Πληροφόρηση διακοπών
- Αεροπορική εταιρεία
- Ικανοποίηση από αεροπορική εταιρεία
- Ικανοποίηση από αεροδρόμιο
- Οργάνωση διακοπών
- Εταιρεία οργάνωσης διακοπών
- Μεταφορικό μέσον
- Καταλληλότητα λεωφορείων για ΑΜΕΑ
- Ικανοποίηση από παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς
- Ικανοποίηση από το προσωπικό των μέσων μεταφοράς
- Γενικότερη ικανοποίηση από διακοπές

Τα ερωτηματολόγια συλλέχθηκαν στον διεθνή αερολιμένα Ηρακλείου Ν.Καζαντζάκης μετά από προσωπική συνέντευξη στον τομέα αναχωρήσεων του αεροδρομίου.

Το σύνολο των ερωτηματολογίων που συνελεχθησαν ήταν 193 και τα αποτελέσματα καταχωρηθηκαν και αναλύθηκαν με το στατιστικό πακέτο SPSS 18.

4.5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

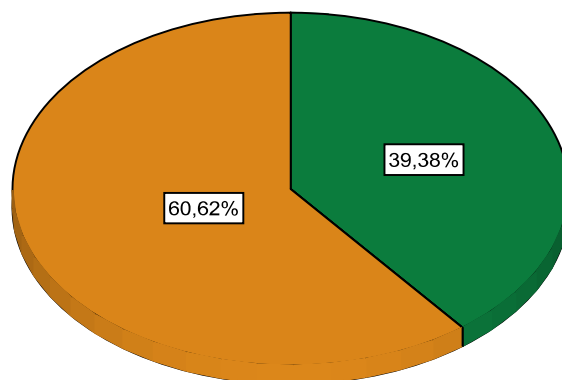
ΕΡΩΤΗΣΗ 1: ΦΥΛΟ

GENDER

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid MALE	76	39,4	39,4	39,4
FEMAL E	117	60,6	60,6	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΦΥΛΟ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

■ MALE
■ FEMALE



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

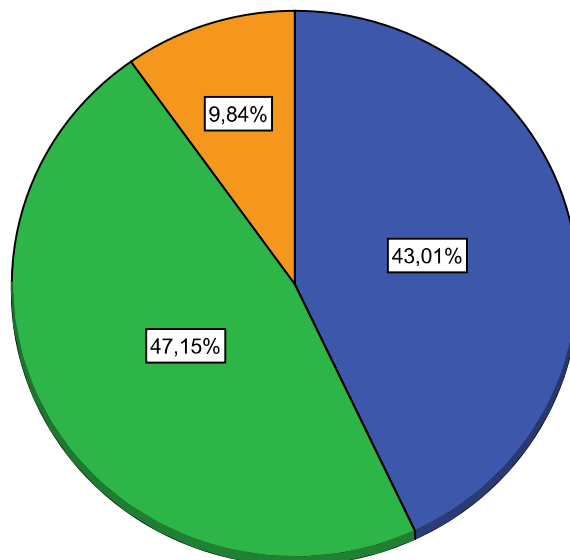
Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα και το διάγραμμα κατανομής του φύλου στο δείγμα μας, στο σύνολο των 193 ερωτώμενων οι γυναίκες είναι 117 με ποσοστό συμμετοχής 60,62% ενώ οι άντρες είναι μόλις 76 με ποσοστό συμμετοχής 39,38% επί του συνόλου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3: ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	MARRIED	83	43,0	43,0	43,0
	UNMARRIED	91	47,2	47,2	90,2
	OTHER	19	9,8	9,8	100,0
	Total	193	100,0	100,0	

ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

■ MARRIED
■ UNMARRIED
■ OTHER



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Όσον αφορά την οικογενειακή κατάσταση των ερωτώμενων ποσοστό της τάξης του 43,01% δηλώνει πάντρεμένος-νη , το 47,15% δηλώνουν αδέσμευτοι, ενώ ένα ποσοστό της τάξης του 9,84% δηλώνει απροσδιόριστη οικογενειακή κατάσταση.

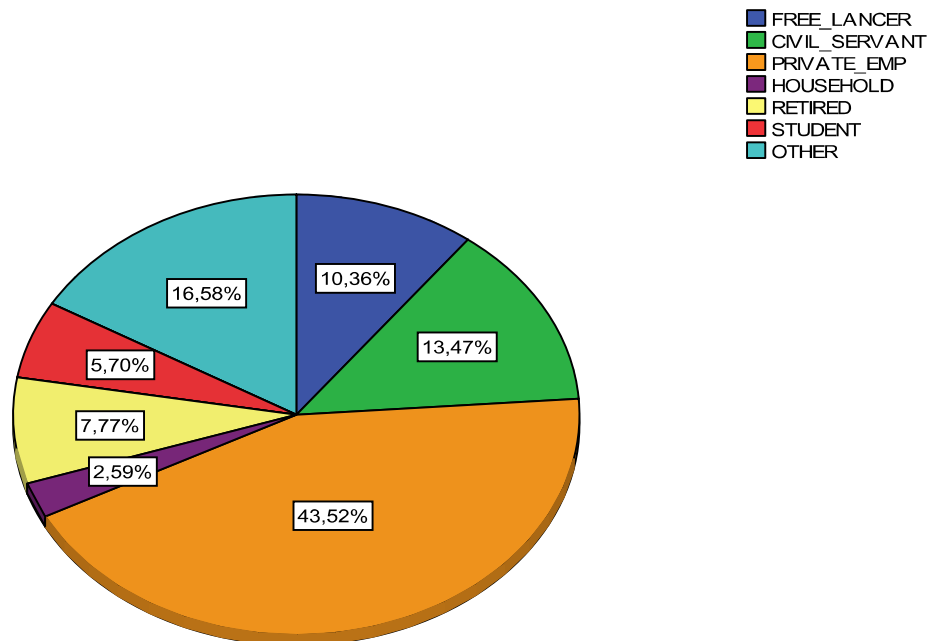
ΕΡΩΤΗΣΗ 4: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

OCCUPATION

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid FREE_LANCER	20	10,4	10,4	10,4
CIVIL_SERVANT	26	13,5	13,5	23,8
PRIVATE_EMP	84	43,5	43,5	67,4
HOUSEHOLD	5	2,6	2,6	69,9
RETIRED	15	7,8	7,8	77,7
STUDENT	11	5,7	5,7	83,4
OTHER	32	16,6	16,6	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ



Αναφορικά με το επάγγελμα των ερωτώμενων, ποσοστό της τάξης του 10,36% δηλώνει ότι είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 13,47% δηλώνουν δημόσιοι υπάλληλοι, το 43,52% δηλώνει ότι απασχολείται στον ιδιωτικό τομέα, μόλις το 2,59% ασχολείται με οικιακά, το 7,77% δηλώνουν ότι είναι συνταξιούχοι, το 5,70% είναι μαθητές-φοιτητές ενώ το 16,58% δήλωσε ότι έχει άλλου είδους επαγγελματική απασχόληση από τις προαναφερθείσες.

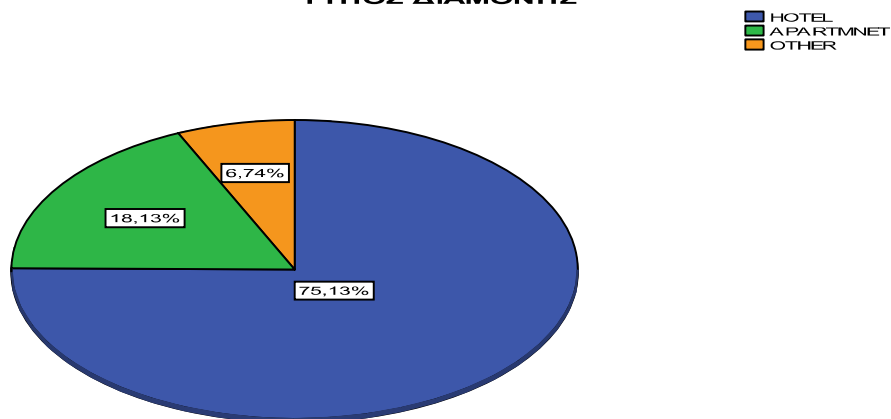
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 5: ΔΙΑΜΟΝΗ

ACCOMODATION

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid HOTEL	145	75,1	75,1	75,1
APARTMN ET	35	18,1	18,1	93,3
OTHER	13	6,7	6,7	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΤΥΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ



Αναφορικά με τον τύπο διαμονής κατά τη διάρκεια των διακοπών τους, το 75,13% δήλωσε ότι έμεινε σε ξενοδοχείο, το 18,13% διέμεινε σε ενοικιαζόμενο διαμέρισμα, ενώ μόλις το 6,74% δήλωσε ότι είχε άλλου τύπου διαμονή κατά τη διάρκεια των διακοπών τους.

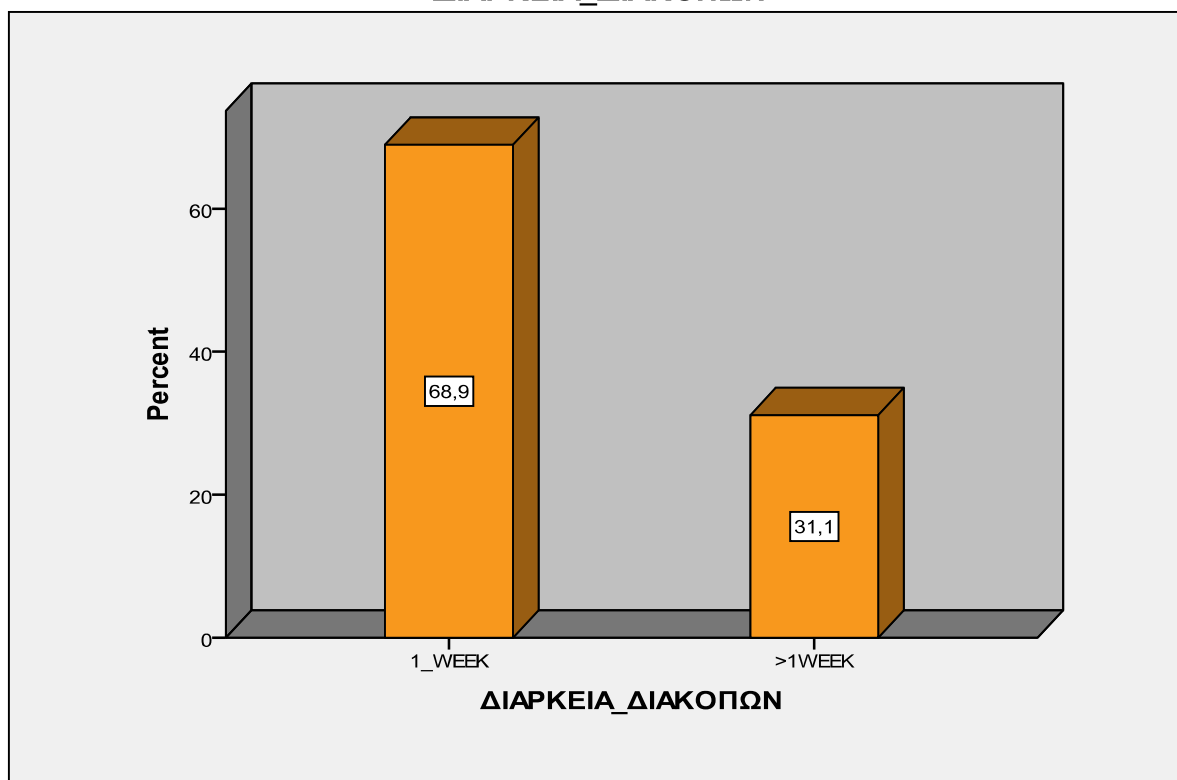
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 6:

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΔΙΑΚΟΠΩΝ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1_WEEK	133	68,9	68,9	68,9
>1WEEK	60	31,1	31,1	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΔΙΑΚΟΠΩΝ



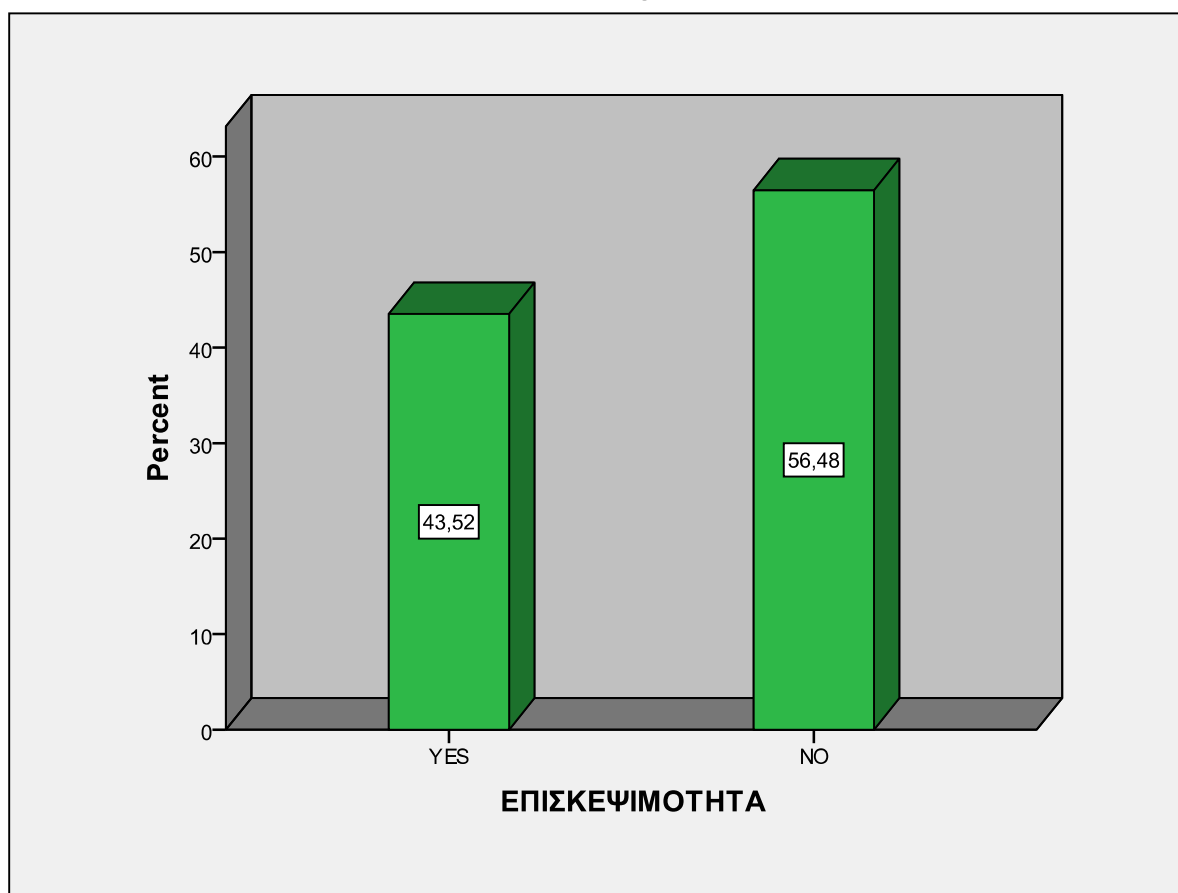
Στην ερώτηση για την διάρκεια των διακοπών των ερωτώμενων το 68,9% δήλωσε ότι παρέμεινε στη χώρα μας για μία εβδομάδα ενώ το 31,1 % δήλωσε ότι παρέμεινε για διακοπές παραπάνων από μία εβδομάδα.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 7: ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid YES	84	43,5	43,5	43,5
NO	109	56,5	56,5	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ



Όσον αφορά το αν έχουν ξαναεπισκευθεί οι ερωτώμενοι, τη χώρα μας, το 43,52% δήλωσε ότι έχει ξαναεπισκευθεί τη χώρα μας τουλάχιστον άλλη μια φορά ενώ το 56,48% δήλωσε ότι είναι η πρώτη φορά που έρχονται διακοπές στη χώρα μας.

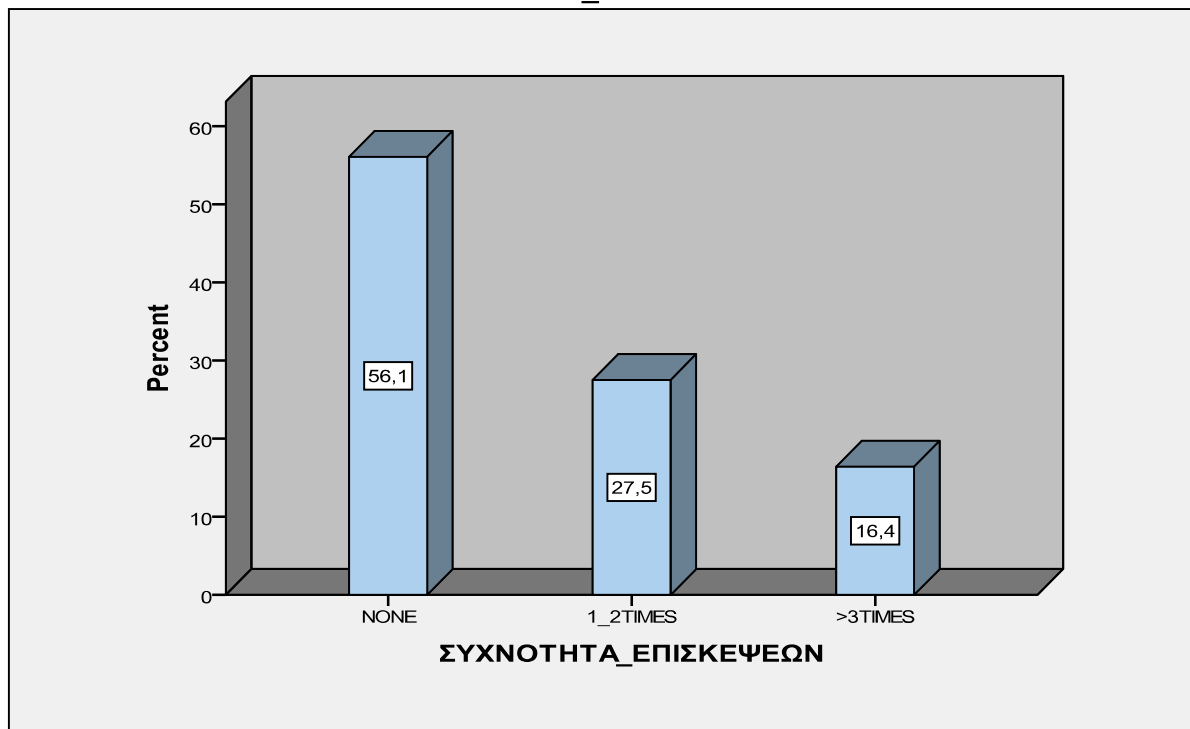
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 8:

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ_ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΝ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	NONE	106	54,9	56,1	56,1
	1_2TIMES	52	26,9	27,5	83,6
	>3TIMES	31	16,1	16,4	100,0
	Total	189	97,9	100,0	
Missing	88	4	2,1		
Total		193	100,0		

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ_ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΝ



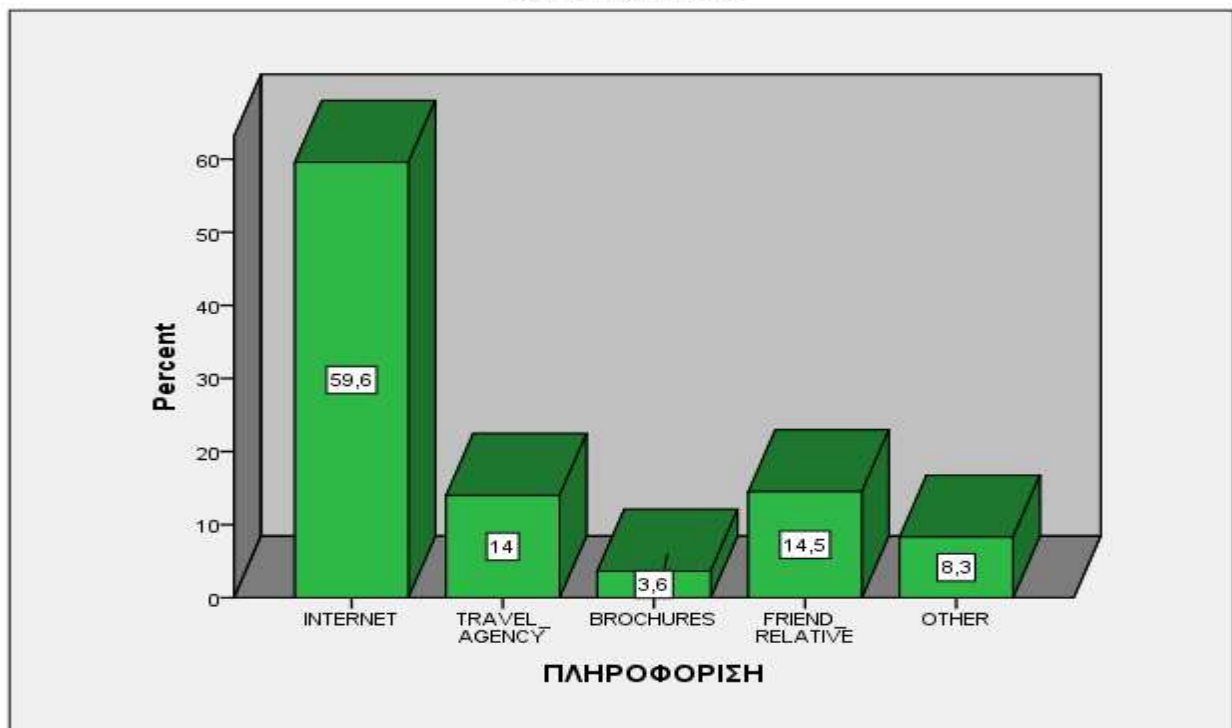
Στην ερώτηση για την συχνότητα επισκέψεων των ερωτώμενων στο παρελθόν στη χώρα μας το 56,1% δήλωσε ότι δεν έχει ξαναέρθει στην Ελλάδα, το 27,5% ότι έχει ξαναέρθει 1 έως 2 φορές στο παρελθόν, ενώ μόλις το 16,45% απάντησε ότι έχει παρευρεθεί στη χώρα μας παραπάνων από 3 φορές.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 9: ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid INTERNET	115	59,6	59,6	59,6
TRAVEL_AGENCY	27	14,0	14,0	73,6
BROCHURES	7	3,6	3,6	77,2
FRIEND_RELATIVE	28	14,5	14,5	91,7
OTHER	16	8,3	8,3	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΣΗ



Επιπλέον στην ερώτηση για τον τρόπο που πληροφορήθηκαν για τις διακοπές τους, το 59.6% απάντησε μέσω της χρήσης του διαδικτύου ενώ σε ποσοστό 14.5% και 14% από φίλους ή συγγένειες και ταξιδιωτικά πρακτορεία αντίστοιχα.

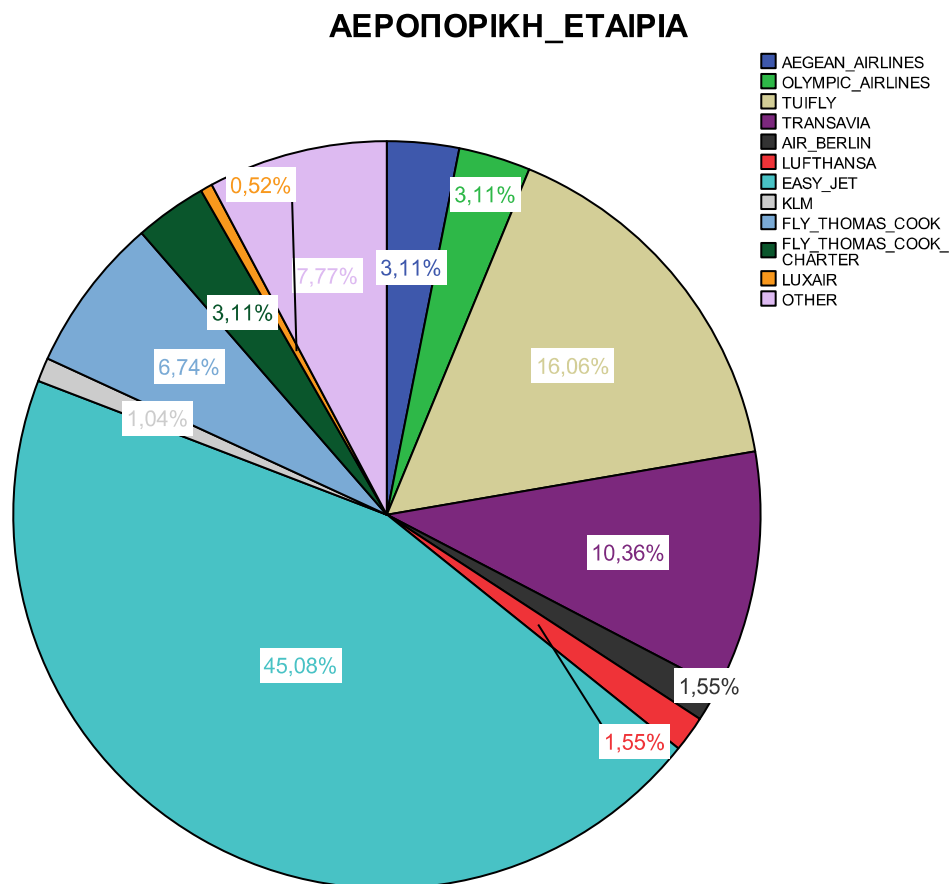
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 10:

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ_ΕΤΑΙΡΙΑ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid AEGEAN_AIRLINES	6	3,1	3,1	3,1
OLYMPIC_AIRLINES	6	3,1	3,1	6,2
TUIFLY	31	16,1	16,1	22,3
TRANSAVIA	20	10,4	10,4	32,6
AIR_BERLIN	3	1,6	1,6	34,2
LUFTHANSA	3	1,6	1,6	35,8
EASY_JET	87	45,1	45,1	80,8
KLM	2	1,0	1,0	81,9
FLY_THOMAS_COOK	13	6,7	6,7	88,6
FLY_THOMAS_COOK_C	6	3,1	3,1	91,7
HARTER				
LUXAIR	1	,5	,5	92,2
OTHER	15	7,8	7,8	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ



Στην ερώτηση που αναφέρεται στο με ποια εταιρεία ταξίδεψαν οι ερωτώμενοι, όπως φαίνεται πρώτη σε ποσοστά ήταν η EASY JET με ποσοστό, 45,1%. Ακολουθούν με βάση τα ποσοστά : η TUIFLY με 16,1%, η TRANSAVIA με 10,4%, η FLY THOMAS COOK με 6,7%, η FLY THOMAS COOK CHARTER , η AEGEAN AIRLINES και η OLYMPIC AIRLINES με ποσοστό 3,1. Έπονται η AIR BERLIN και η LUFTHANSA με 1,6% , η KLM με 1,0% και τέλος η LUXAIR με 0,5%.

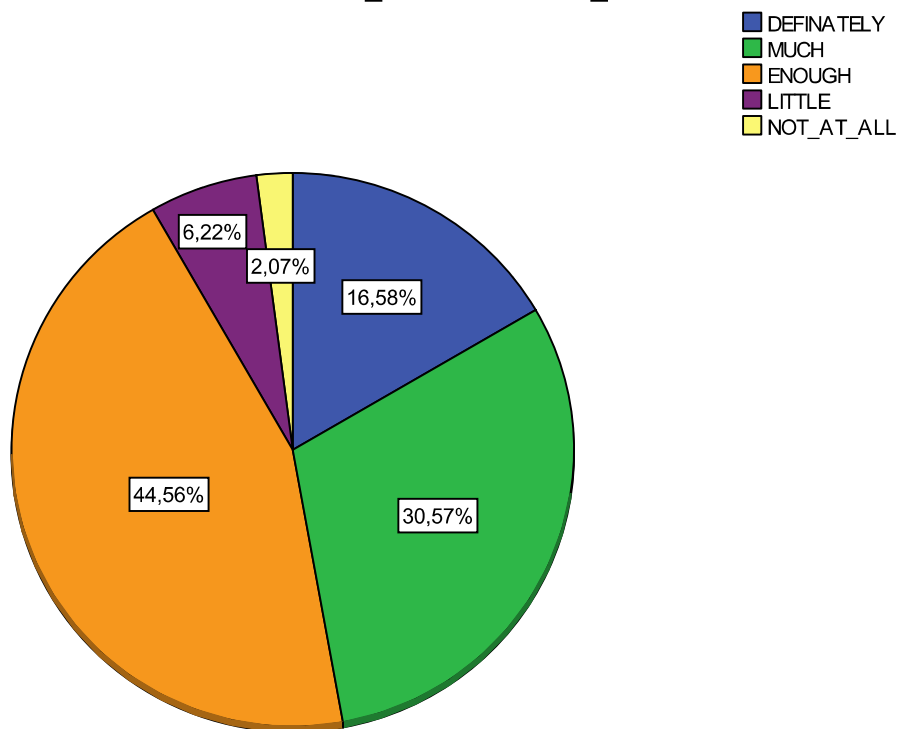
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 11:

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ_ΕΤΑΙΡΙΑ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid DEFINATELY	32	16,6	16,6	16,6
MUCH	59	30,6	30,6	47,2
ENOUGH	86	44,6	44,6	91,7
LITTLE	12	6,2	6,2	97,9
NOT_AT_ALL	4	2,1	2,1	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ_ΕΤΑΙΡΙΑ



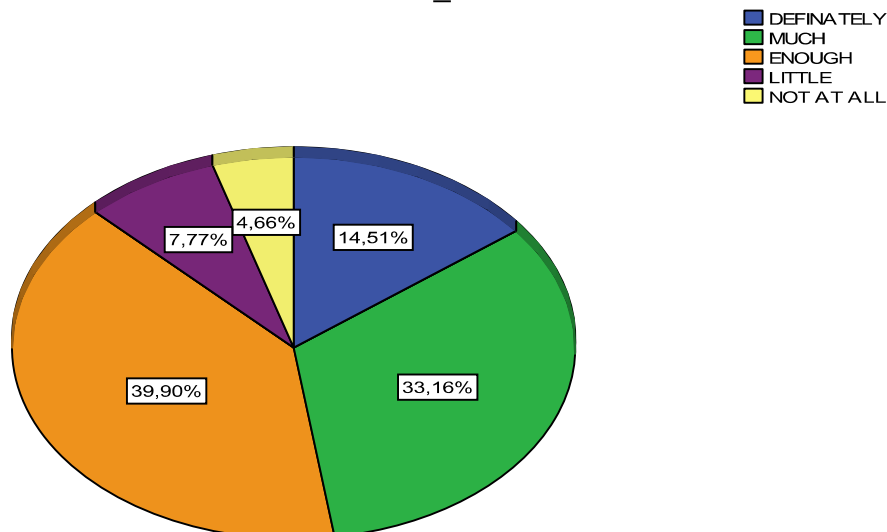
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Από την αεροπορική εταιρία φαίνεται να είναι ευχαριστημένοι σε μεγάλο ποσοστό οι επισκέπτες μια και απόλυτα ικανοποιούμενοι δήλωσαν κατα 16.58%, πολύ κατα 30.57% και αρκετά κατά 44.56%. Μόνο το 2.07% δήλωσε ότι δεν έμεινε καθόλου ευχαριστημένο από την αεροπορική εταιρία που ήταν υπεύθυνη για το ταξίδι του.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12: ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid DEFINATELY	28	14,5	14,5	14,5
MUCH	64	33,2	33,2	47,7
ENOUGH	77	39,9	39,9	87,6
LITTLE	15	7,8	7,8	95,3
NOT AT ALL	9	4,7	4,7	100,0
Total	193	100,0	100,0	

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

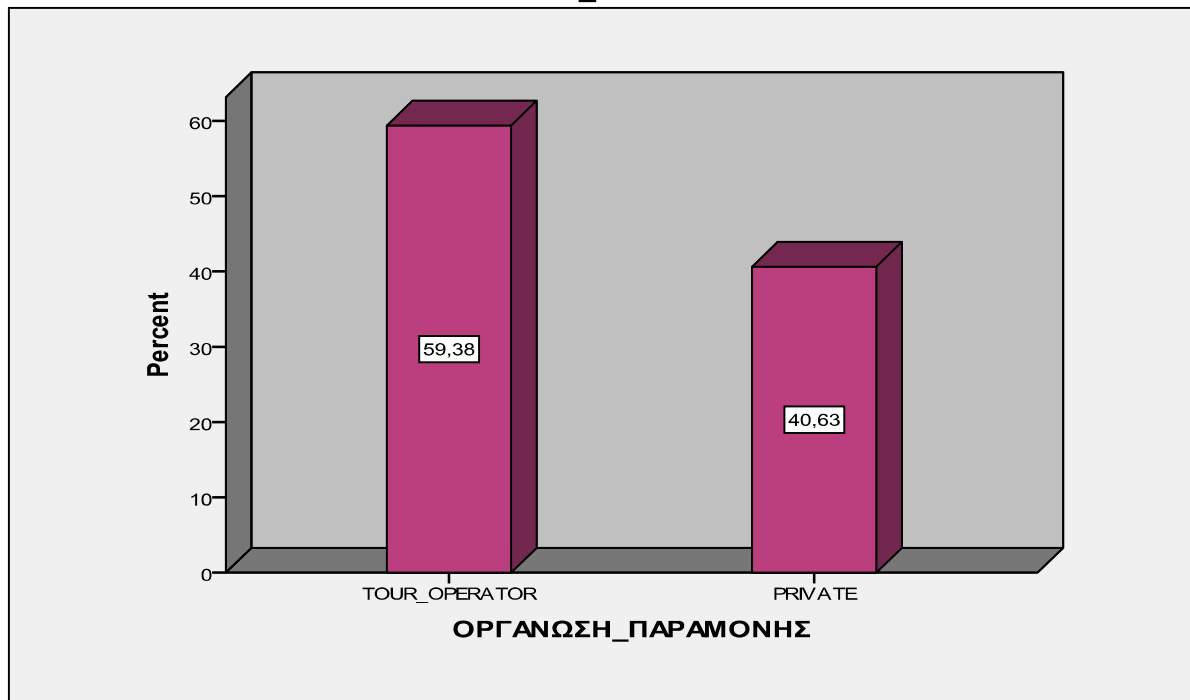
Επίσης μεγάλο βαθμό ικανοποίησης δηλώνουν οι επισκέπτες από την εξυπηρέτηση που τους παρασχέθηκε από το προσωπικό του διεθνή αερολιμένα Ηρακλείου. Απόλυτα ικανοποιημένοι δήλωσαν κατα 14.51%, πολύ κατα 33.16% και αρκετά κατά 39.90%. Καθόλου ικανοποιημένοι ήταν κατα 4.66%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 13:

ΟΡΓΑΝΩΣΗ_ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid TOUR_OPERATOR	114	59,1	59,4	59,4
PRIVATE	78	40,4	40,6	100,0
Total	192	99,5	100,0	
Missing 88	1	,5		
Total	193	100,0		

ΟΡΓΑΝΩΣΗ_ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

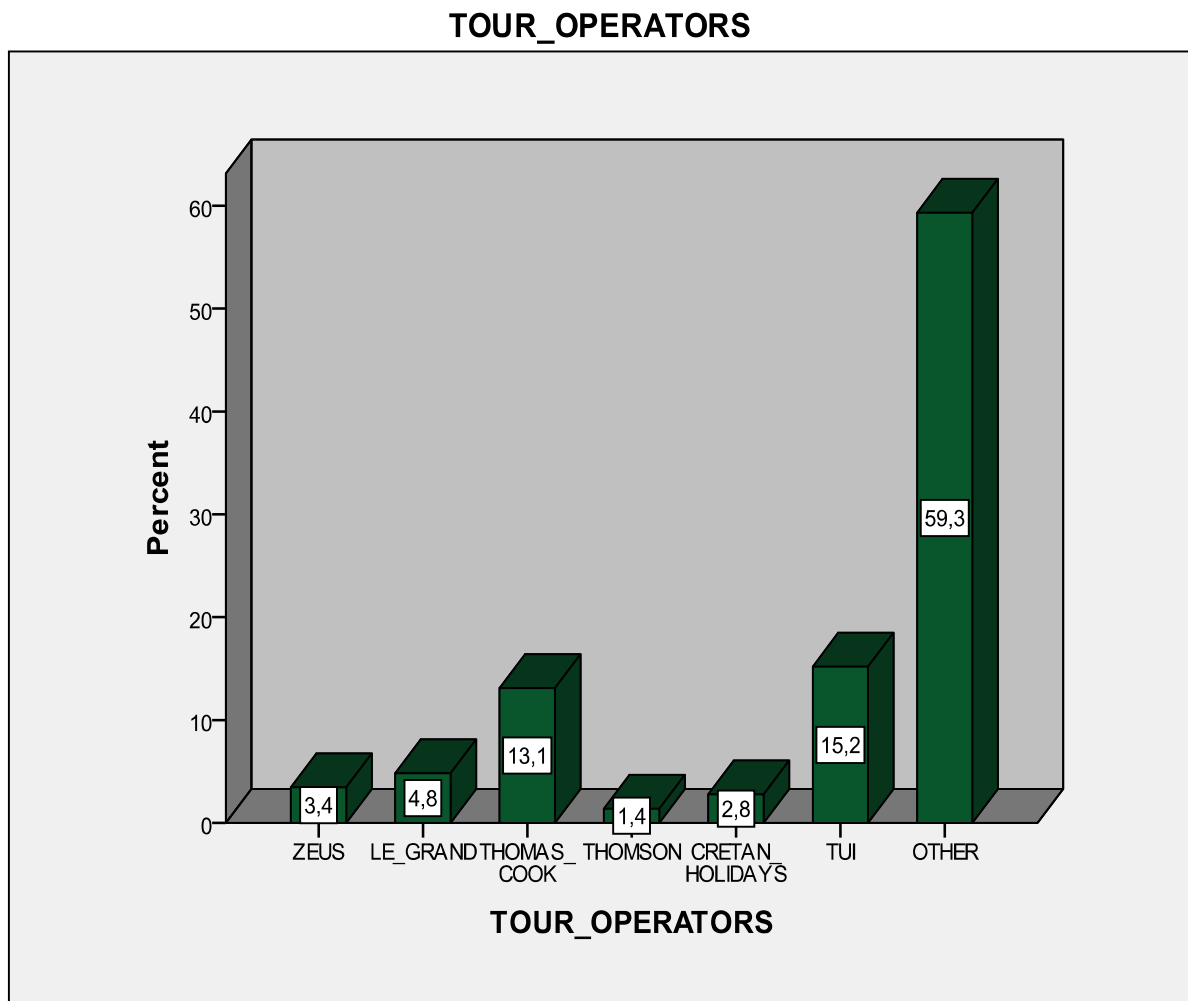
Οι επισκέπτες στην Κρήτη, κατα μεγαλύτερο ποσοστό (59.38%), εμπιστεύονται την οργάνωση των διακοπών τους στην Κρήτη σε τουριστικά γραφεία ενώ ένα μεγάλο επίσης ποσοστό (40.63%) προτιμά να οργανώσει μόνο του της διακοπές του.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14:

TOUR_OPERATORS

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ZEUS	5	2,6	3,4	3,4
LE_GRAND	7	3,6	4,8	8,3
THOMAS_COOK	19	9,8	13,1	21,4
THOMSON	2	1,0	1,4	22,8
CRETAN_HOLIDAYS	4	2,1	2,8	25,5
TUI	22	11,4	15,2	40,7
OTHER	86	44,6	59,3	100,0
Total	145	75,1	100,0	
Missing 88	48	24,9		
Total	193	100,0		

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ



Από τα τουριστικά γραφεία που εμπιστευτηκαν για τις διακοπές τους οι επισκέπτες, η TUI είναι εκεί που συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά με 15.2%, ενώ ακολουθεί η THOMAS COOK με ποσοστό 13.1% και έπειτα η LE GRAND με ποσοστό 4.8%. Επίπλεον το 59.3% δηλώσε ότι επέλεξε άλλο γραφείο από όσα υπήρχαν στην μελέτη.

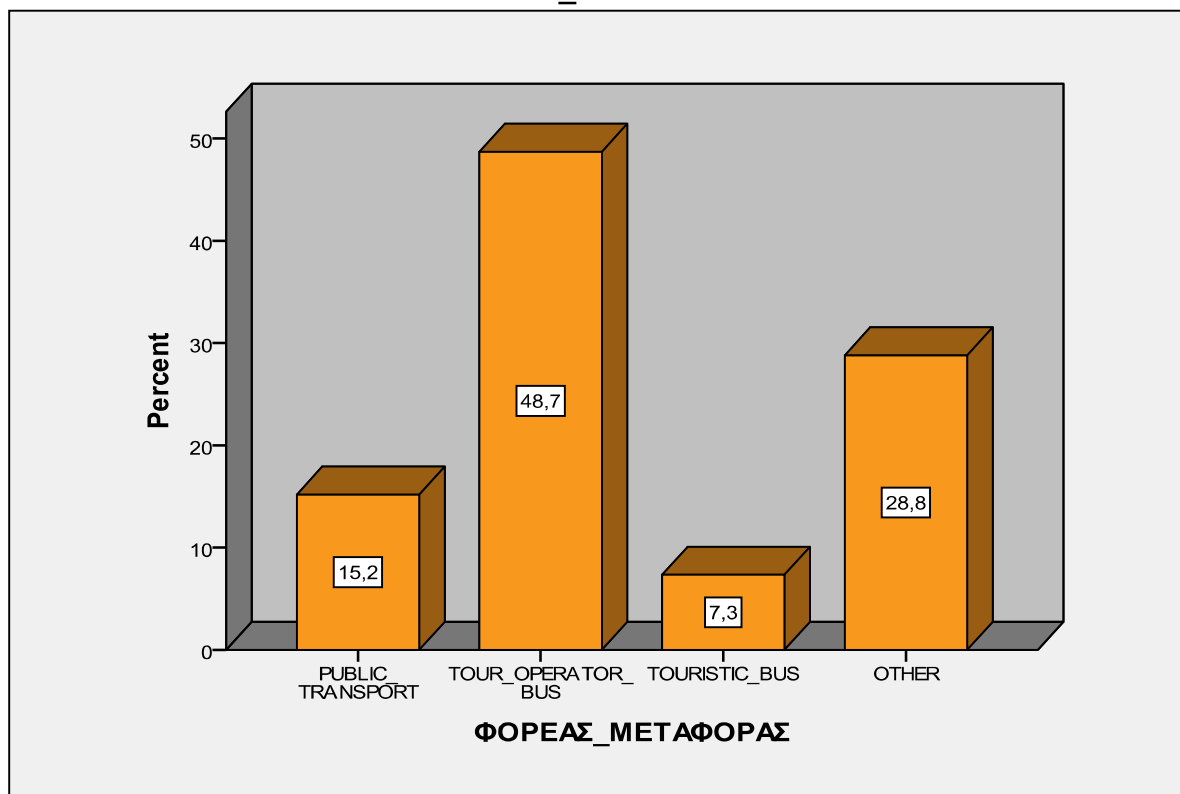
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 15:

ΦΟΡΕΑΣ_ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid PUBLIC_TRANSPORT	29	15,0	15,2	15,2
TOUR_OPERATOR_BUS	93	48,2	48,7	63,9
TOURISTIC_BUS	14	7,3	7,3	71,2
OTHER	55	28,5	28,8	100,0
Total	191	99,0	100,0	
Missing 88	2	1,0		
Total	193	100,0		

ΦΟΡΕΑΣ_ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Για την μεταφορά τους, οι επισκέπτες στην Κρήτη επιλέγουν σε ποσοστό 48.7% τα λεωφορεία των ταξιδιωτικών γραφείων ή άλλο τρόπο μεταφοράς (πχ ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα) κατα 28.8%. Δημόσια μέσα συγκοινωνίας επιλέγει το 15.2%.

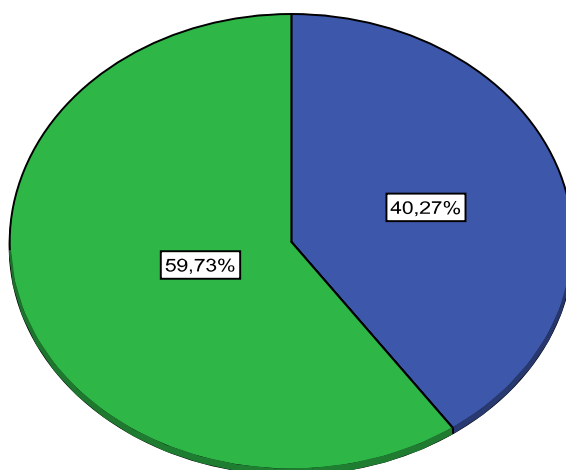
ΕΡΩΤΗΣΗ 16:

ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ_ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ_ΑΜΕΑ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid YES	60	31,1	40,3	40,3
NO	89	46,1	59,7	100,0
Total	149	77,2	100,0	
Missing 88	44	22,8		
Total	193	100,0		

ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ_ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ_ΑΜΕΑ

■ YES
■ NO



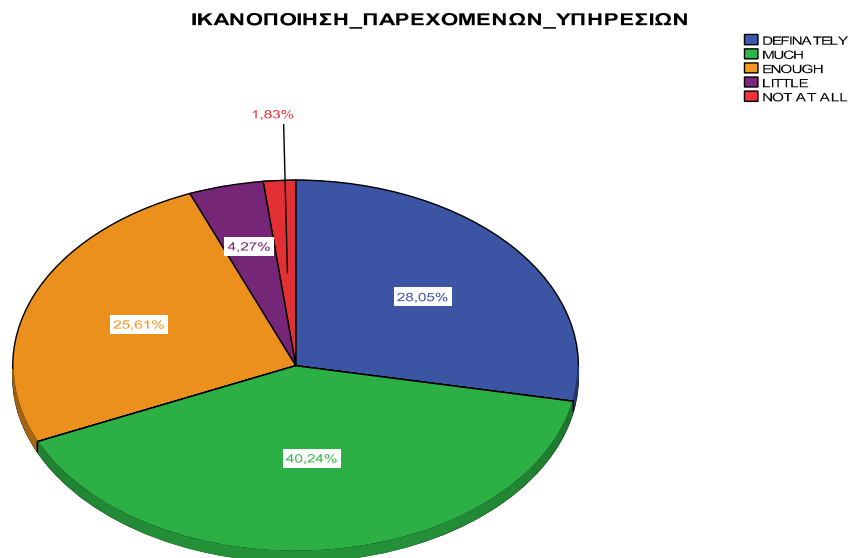
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Σε ποσοστό 40.27%, όσοι χρησιμοποίησαν λεωφορεία για την μετακίνηση τους απάντησαν ότι διέθεταν τον απαραίτητο εξοπλισμό ώστε να μπορούν να εξυπηρετούν άτομα με ειδικές ανάγκες, ενώ το 59.3% δήλωσαν ότι τα λεωφορεία που χρησιμοποίησαν δεν διέθεταν.

ΕΡΩΤΗΣΗ 17: ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ_ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
DEFINATELY	46	23,8	28,0	28,0
MUCH	66	34,2	40,2	68,3
ENOUGH	42	21,8	25,6	93,9
LITTLE	7	3,6	4,3	98,2
NOT AT ALL	3	1,6	1,8	100,0
Total	164	85,0	100,0	
Missing	88	29	15,0	
Total	193	100,0		

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ



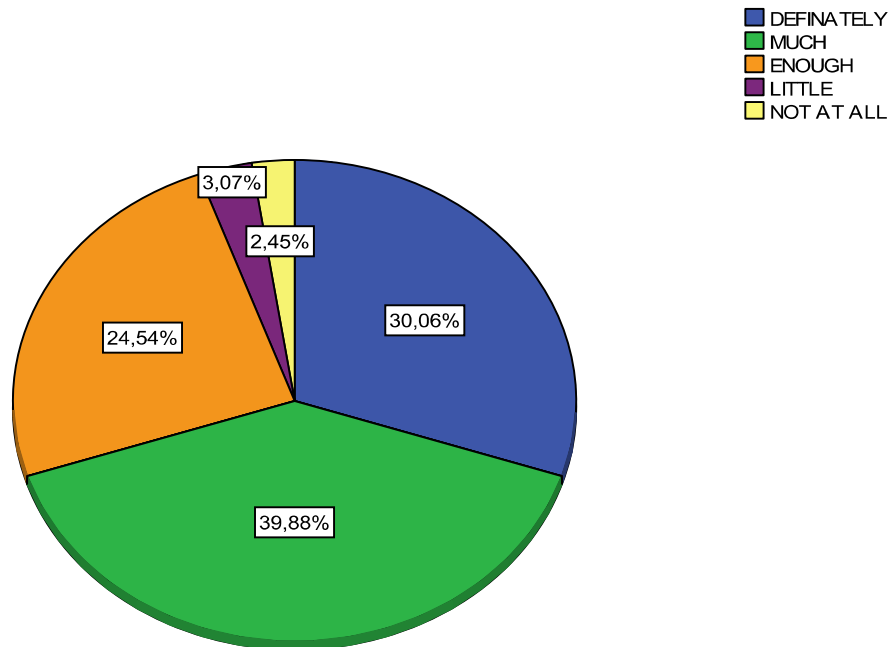
Από τον τρόπο μετακίνησης του ήταν ευχαριστημένο απόλυτα το 28.05%, πολύ το 40.24% και αρκετά το 25.61% . μόνο το 1.83% δήλωσε ότι δεν έμεινε καθόλου ευχαριστημένο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 18:

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
DEFINATELY	49	25,4	30,1	30,1
MUCH	65	33,7	39,9	69,9
ENOUGH	40	20,7	24,5	94,5
LITTLE	5	2,6	3,1	97,5
NOT AT ALL	4	2,1	2,5	100,0
Total	163	84,5	100,0	
Missing	88	30	15,5	
Total	193	100,0		

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ_ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ



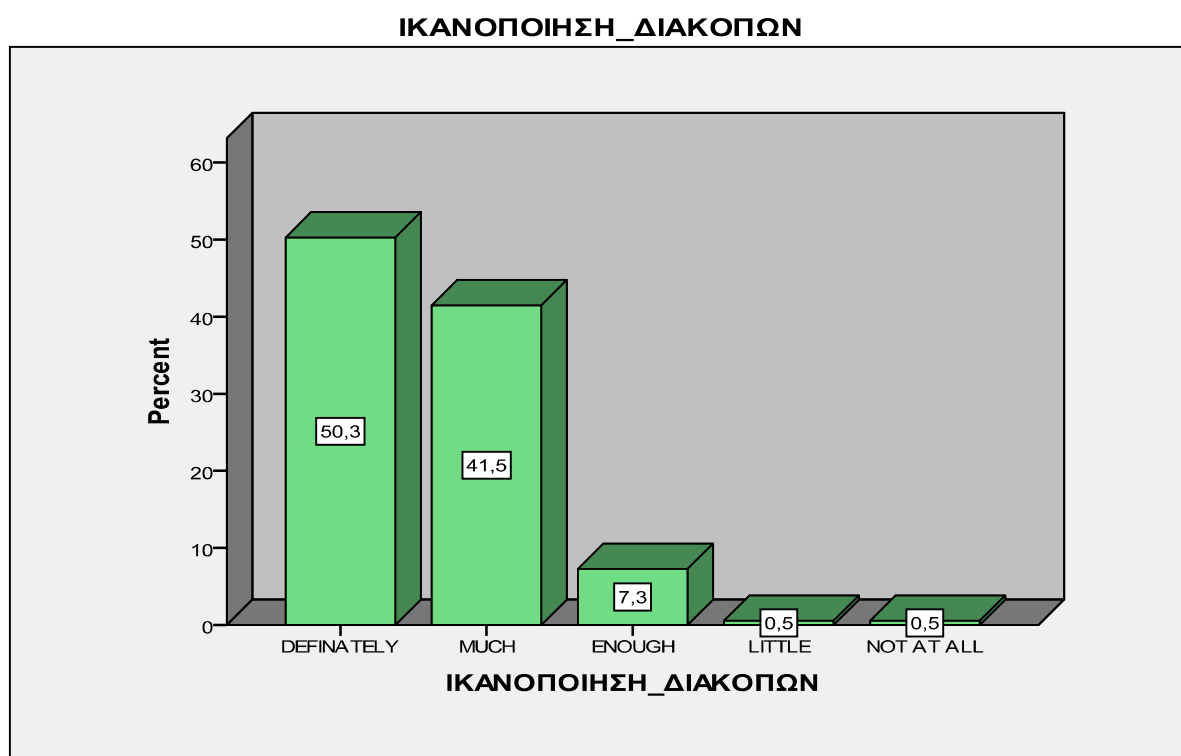
Ικανοποιημένο απόλυτα από την συμπεριφορά του προσωπικού στα μέσα μεταφοράς ήταν το 30.06%, πολυ ικανοποιημένο το 39.88% και αρκετά το 24.54%. ενώ καθόλου μόνο το 2.45%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 19: ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ_ΔΙΑΚΟΠΩΝ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid DEFINATELY	97	50,3	50,3	50,3
MUCH	80	41,5	41,5	91,7
ENOUGH	14	7,3	7,3	99,0
LITTLE	1	,5	,5	99,5
NOT AT ALL	1	,5	,5	100,0

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid DEFINATELY	97	50,3	50,3	50,3
MUCH	80	41,5	41,5	91,7
ENOUGH	14	7,3	7,3	99,0
LITTLE	1	,5	,5	99,5
NOT AT ALL	1	,5	,5	100,0
Total	193	100,0	100,0	



Η συντριπτική πλειοψηφία των επισκεπτών έμεινε ικανοποιημένη από της διακοπές της στην Κρήτη. Έτσι σε ποσοστό 50.3% δήλωσαν απόλυτα ικανοποιημένοι, 41.5% πολύ και 7.3% αρκετά. Μόνο το 0.5% δηλαδή ένα άτομο δεν ήταν καθόλου ικανοποιημένο από την παραμονή του στο νησί.

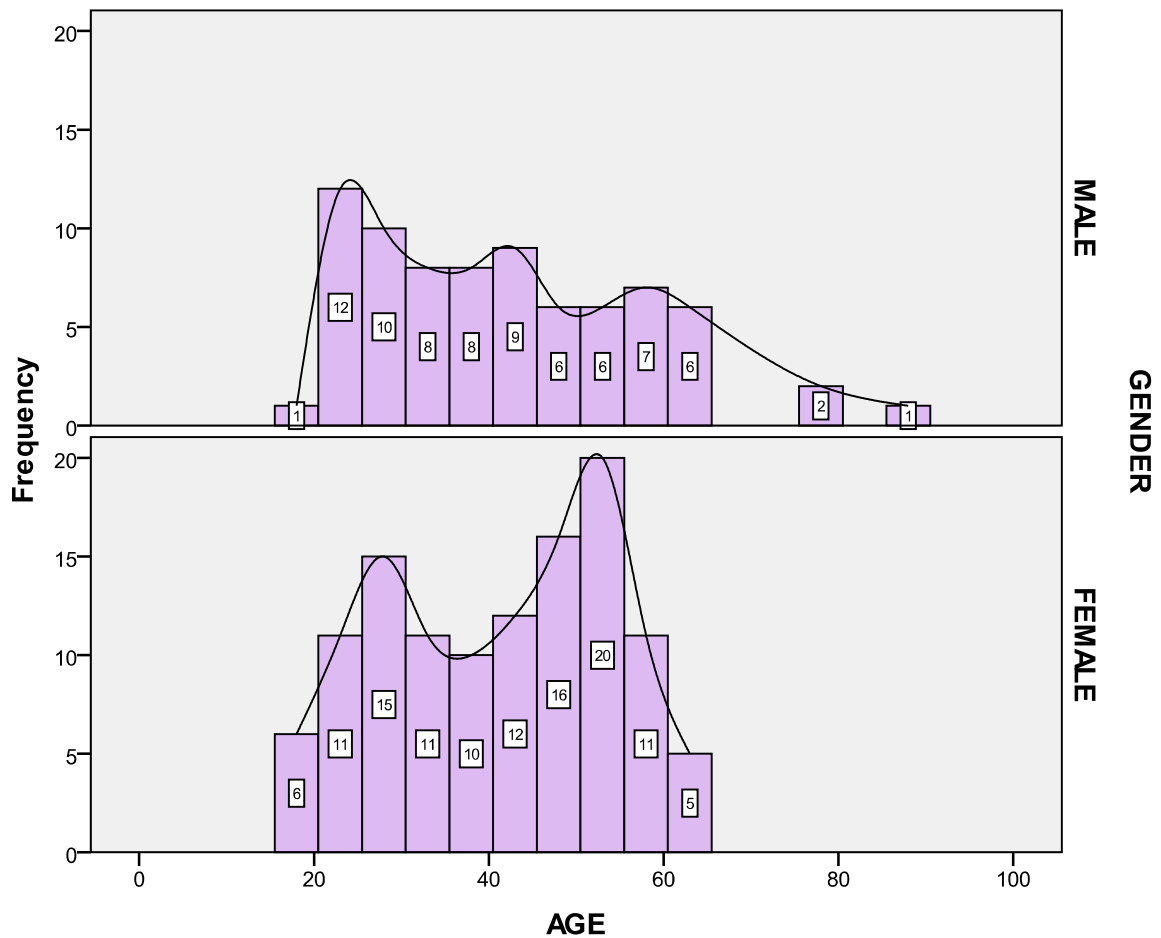
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 2: ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΑΝΑ ΦΥΛΟ

GENDER		N	Mean Age
AGE	MALE	76	41,34
	FEMALE	117	41,15

	N	Mean	Std. Deviation
AGE	193	41,23	13,868
Valid N (listwise)	193		

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ



Το δείγμα μας λοιπόν αποτελείται από 117 γυναίκες και 76 άντρες που η μέση ηλικία τους ήταν περίπου τα 41 χρόνια τόσο στο σύνολο όσο και ανα φύλο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τουρισμός αποτελεί μια από τις ατμομηχανές της Κρήτης και απασχολεί ένα μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού της σε διάφορους τομείς. Σημαντικό παράγοντα κυρίως στην διευκόλυνση αλλά και στο αίσθημα ευχαρίστησης των επισκεπτών της Κρήτης αποτελούν και οι μεταφορές, τόσο από και προς τα καταλύματα από το αεροδρόμιο όσο και σε διάφορα αξιοθέατα του νησίου.

Από την παρούσα λοιπόν έρευνα προέκυψε ότι κύριως οι ηλικίες των 40 ετών επιλέγουν την Κρήτη ως προορισμό, τουλάχιστον για την περίοδο που έγινε η μελέτη. Επίσης οι περισσότεροι επιλέγουν να μετακινηθούν με λεωφορεία των γραφείων ταξιδίων από και προς το αεροδρόμιο όπως και σε διάφορους επισκέψιμους τόπους ενώ ο βαθμός ευχαρίστησης τους τόσο από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του μέσου μεταφοράς όσο και από την διαμονή τους στο νησί κρίνεται αρκετά ικανοποιητικός.

Συμπερασματικά λοιπόν, η Κρήτη θα πρέπει να αναδείξει περισσότερο το τουριστικό της προφίλ έτσι ώστε να προσελκύσει και επισκέπτες από τις μικρότερες ή και μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες και να αυξήσει τα ήδη ικανοποιητικά επίπεδα του τουρισμού της και ιδιαιτέρως στην δύσκολη αυτή περίοδο που διανύει η χώρα μας.

Επιπλέον είναι αναγκαία η αναμόρφωση και καλυτέρευση του δικτύου δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς για να το εμπιστεύονται περισσότερο οι επισκέπτες για τις μετακινήσεις τους, όπως και του οδικού δικτύου από άποψη επικινδυνότητας των δρόμων αλλά και σήμανσης, που θα διευκολύνει κατα πολύ την μετακίνησή τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική βιβλιογραφία

- Μακρυγιωργάκης, Μ.,(1990). Τουριστικοί οργανισμοί και Επαγγελματικές Ενώσεις. Σημειώσεις Τ.Ε.Ι Κρήτης, Ηράκλειο.
- Σωτηριάδης, Μ., (1986). Τουριστική Πολιτική. Σημειώσεις Τ.Ε.Ι Κρήτης, Ηράκλειο.
- Τσετσέκου, Φ., (1976). Το Δίκαιο του Τουρισμού. Αθήνα.
- Ευθυμιάτου, Λ., Πουλάκου, (1987). Τουριστική Νομοθεσία. Εκδόσεις Σακκούλας, Αθήνα.
- Γασπαρινάτος, Σ., Αλεξιάδη, Ε., (2003). Οργάνωση Τουριστικών Πακέτων-Μεταφορικά Μέσα Προορισμοί Τουριστικών Πακέτων. Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα
- Gerald, F., (1997). Μάνατζμεντ Ταξιδιωτικού Πρακτορείου. Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα
- Ρούμα , Β., (1983). Τουρισμός Ι. Ο.Ε.Δ.Β. Αθήνα

- Νόμος .3446/2006,ΦΕΚ Α΄ 49
- Νόμος 2446/1996, ΦΕΚ Α΄ 276
- Νόμος 586/1988 (ΦΕΚ 282 Α΄)
- Νόμος 711/1977 «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων», ΦΕΚ Α' 284 26/27.9.1977
- Υπουργείο μεταφορών και επικοινωνιών. (1999). Θεωρητική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών λεωφορείων.
- Νικόλαος,Ματσατσίνης, ΙωάννηςΣίσκος, Κωνσταντίνος,Ζοπουνίδης, Ευάγγελος Γρηγορούδης, Ευαγγελία Κρασαδάκη,Παύλος Δελιάς, Ανδρέας Σαμαράς. (2007). Ποιότητα έρευνα τουρισμού για την Κρήτη. Πολυτεχνείο Κρήτης.
- ΕΟΤ (1998), Στατιστικά Στοιχεία, Αθήνα
- Περιφέρεια Κρήτης. (2002). Ο Τουρισμός στην Κρήτη (Στατιστικά Στοιχεία – Πορεία Επιχειρήσεων

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- ΕΣΥΕ. (2006). Ξενοδοχειακό Δυναμικό Κρήτης 2006. Στο: ΚΕΤΑ. (2007). Αναπτυξιακή Φυσιογνωμία της Περιφέρειας Κρήτης 2007
- ΕΟΤ και Περιφέρεια Κρήτης. (2003). Ο Τουρισμός στην Κρήτη (Στατιστικά Στοιχεία)
- ΕΣΥΕ. (2007). Αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ, κατά Νομό
- Σκουλάς, Ν. (2008). Συνέντευξη του Νίκου Σκουλά στην Άννα Κωνσταντουλάκη (Εφημερίδα "ΠΑΤΡΙΣ" Ηρακλείου)
- ΕΣΥΕ. (2007). Διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχειακά καταλύματα και camping, κατά Νομό
- ΙΤΕΠ. (2010). Εξελίξεις στα Βασικά Μεγέθη της Ελληνικής Ξενοδοχειακής Αγοράς κατά τα έτη 2009 – 2010.

Διαδίκτυο:

- http://greekbuses.blogspot.gr/2012_03_07_archive.html
- <http://www.yme.gr/?getwhat=1&oid=348&id=&tid=348>
- <http://kritibus.blogspot.gr/>
- <http://www.aneksartittoi.gr/mydocs/biblio/thek/k1.pdf>
- http://www.traveldailynews.gr/pdf/MELETH_ITEP.pdf
- <http://www.crete.gov.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Πίνακες

Πίνακας 1: Κατανομή μορφωτικού επιπέδου επισκεπτών στην Κρήτη

	Βασική	Δευτεροβάθμια	Ανώτερη / Ανώτατη
ΧΑΝΙΑ	9.13%	44.72%	46.15%
ΡΕΘΥΜΝΟ	6.30%	37.78%	55.92%
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	6.13%	44.77%	49.10%
ΛΑΣΙΘΙ	5.32%	35.85%	58.83%
ΣΥΝΟΛΟ ΚΡΗΤΗΣ	6.96%	42.73%	50.31%

Πηγή: Ματσατσίνης και συν., 2007

Πίνακας 2: Εθνικότητες επισκεπτών

ΧΑΝΙΑ	
Σουηδία	17.87%
Νορβηγία	16.27%
Δανία	16.07%
Γερμανία	11.20%
Ηνωμένο Βασίλειο	10.60%

ΡΕΘΥΜΝΟ	
Γερμανία	18.49%
Γαλλία	11.50%
Ρωσία	9.46%
Ηνωμένο Βασίλειο	7.57%
Νορβηγία	7.42%

ΗΡΑΚΛΕΙΟ	
Ηνωμένο Βασίλειο	18.32%
Γερμανία	17.97%
Ολλανδία	12.91%
Γαλλία	9.20%
Ιταλία	7.54%

ΛΑΣΙΘΙ	
Γαλλία	29.06%
Ηνωμένο Βασίλειο	19.69%
Γερμανία	14.53%
Ιταλία	8.44%
Λουπές	5.78%

Πηγή: Ματσατσίνης και συν., 2007

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πίνακας 3: Αφίξεις Κρήτης 2002-2006

Πίνακας 5.2 Αφίξεις Κρήτης				
ΕΤΗ	Αφίξεις ημεδαπών	Αφίξεις αλλοδαπών	Αφίξεις ημεδαπών / συνόλου	Σύνολο
2002	259.906	1.213.767	17,64%	1.473.674
2003	262.842	1.339.259	16,41%	1.602.101
2004	323.921	1.553.133	17,26%	1.877.054
2005	316.501	1.412.968	18,30%	1.729.469
2006	305.352	1.544.793	16,50%	1.850.145
Ετήσια Μεταβολή	4,11%	6,21%		5,85%
Συνολική Μεταβολή	17,49%	27,27%		25,55%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πηγή : ΕΣΥΕ, 2006

Πίνακας 4: Αφίξεις αλλόδαπών 2006-2011

Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών στα Κυριότερα Αεροδρόμια της Χώρας Ιανουάριος - Αύγουστος											
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2007/06	2008/07	% Μεταβολή 2009/08	2010/09	2011/10
Θεσσαλονίκη*	827.927	890.295	937.554	854.501	815.787	902.960	7,5	5,3	-8,9	-4,5	10,7
Καβάλα	75.251	82.115	75.405	69.071	67.839	65.729	9,1	-8,2	-8,4	-1,8	-3,1
(B. Ελλάς)	903.178	972.410	1.012.959	923.572	883.626	968.689	7,7	4,2	-8,8	-4,3	9,6
Ηράκλειο*	1.603.933	1.633.581	1.637.129	1.484.206	1.464.317	1.658.268	1,8	0,2	-9,3	-1,3	13,2
Χανιά	493.891	518.690	529.107	447.919	454.602	499.750	5,0	2,0	-15,3	1,5	9,9
(Κρήτη)	2.097.824	2.152.271	2.166.236	1.932.125	1.918.919	2.158.018	2,6	0,6	-10,8	-0,7	12,5
Ρόδος	1.002.377	1.042.298	1.030.611	947.045	1.020.159	1.233.354	4,0	-1,1	-8,1	7,7	20,9
Κως	496.954	519.516	524.759	481.677	531.136	656.390	4,5	1,0	-8,2	10,3	23,6
(Δωδεκάνησος)	1.499.331	1.561.814	1.555.370	1.428.722	1.551.295	1.889.744	4,2	-0,4	-8,1	8,6	21,8
Άρακος	42.303	56.970	42.475	33.253	32.230	29.632	34,7	-25,4	-21,7	-3,1	-8,1
Καλαμάτα	36.106	38.547	25.985	23.322	25.219	25.082	6,8	-32,6	-10,2	8,1	-0,5
(Πελοπόννησος)	78.409	95.517	68.460	56.575	57.449	54.714	21,8	-28,3	-17,4	1,5	-4,8
Κέρκυρα	661.799	658.756	635.441	574.832	566.271	612.927	-0,5	-3,5	-9,5	-1,5	8,2
Κεφαλονιά	123.922	121.990	145.103	111.978	117.455	118.502	-1,6	18,9	-22,8	4,9	0,9
Ζάκυνθος	365.943	365.707	358.145	337.524	330.230	352.388	-0,1	-2,1	-5,8	-2,2	6,7
Άκτιο	104.076	115.487	119.696	115.613	113.575	83.275	11,0	3,6	-3,4	-1,8	-26,7
(Ιόνια Νησιά)	1.255.740	1.261.940	1.258.385	1.139.947	1.127.531	1.167.092	0,5	-0,3	-9,4	-1,1	3,5
Μύκονος	83.922	88.947	90.431	81.507	95.398	111.871	6,0	1,7	-9,9	17,0	17,3
Σαντορίνη	144.946	155.665	148.347	130.097	150.312	163.022	7,4	-4,7	-12,3	15,5	8,5
(Κυκλάδες)	228.868	244.612	238.778	211.604	245.710	274.893	6,9	-2,4	-11,4	16,1	11,9
Σκιάθος	92.006	98.429	95.052	90.837	89.348	93.845	7,0	-3,4	-4,4	-1,6	5,0
Μυτιλήνη	54.484	62.590	60.790	56.998	49.923	50.126	14,9	-2,9	-6,2	-12,4	0,4
Χίος	11.689	10.431	13.085	9.662	9.930	8.032	-10,8	25,4	-26,2	2,8	-19,1
Σάμος	100.598	103.537	103.864	89.395	86.347	94.223	2,9	0,3	-13,9	-3,4	9,1
(B. Αιγαίο)	258.777	274.987	272.791	246.892	235.548	246.226	6,3	-0,8	-9,5	-4,6	4,5
ΣΥΝΟΛΟ	6.014.850	6.223.422	6.265.741	5.671.258	5.716.919	6.429.769	3,5	0,7	-9,5	0,8	12,5
ΑΘΗΝΑ**	2.193.125	2.442.560	2.388.244	2.241.348	2.123.734	2.088.319	11,4	-2,2	-6,2	-5,2	-1,7
ΣΥΝΟΛΟ (Με Αθήνα)	8.207.975	8.665.982	8.653.985	7.912.606	7.840.653	8.518.088	5,6	-0,1	-8,6	-0,9	8,6

* Συνολικές αφίξεις εξωτερικού.

Πηγές: ΥΠΑ, ΕΛ. Βενιζέλος και Περιφερειακά αεροδρόμια.

** Για την Αθήνα τα στοιχεία αφορούν τις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών, όπως τις δίνει η σχετική υπηρεσία του "Ελ. Βενιζέλος". Επεξεργασία ΙΤΕΠ.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πηγή: (http://www.traveldailynews.gr/pdf/MELETH_ITEP.pdf)

Πίνακας 5: Αφίξεις charter 1990-2000

Πίνακας 15: Αφίξεις Charter Ηράκλειο – Χανιά

ΑΦΙΞΕΙΣ			
ΕΤΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΧΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ
1990	1.164.886	172.866	1.337.752
1991	1.131.140	177.078	1.308.218
1992	1.454.138	251.399	1.705.537
1993	1.468.635	243.337	1.711.972
1994	1.737.321	310.348	2.047.669
1995	1.553.366	335.479	1.888.845
1996	1.461.863	299.340	1.761.203
1997	1.638.478	332.206	1.970.684
1998	1.752.409	362.068	2.114.477
1999	2.033.301	416.684	2.449.985
2000	2.044.666	449.965	2.494.631

Πηγή : Ε.Ο.Τ 2003

Πίνακας 6 : Αφίξεις Νομού Ηρακλείου 2002-2006

Πίνακας 5.3 Αφίξεις Ν. Ηρακλείου				Νομού Ηρακλείου
ΕΤΗ	Αφίξεις ημεδαπών	Αφίξεις αλλοδαπών	Αφίξεις ημεδαπών/ συνόλου	Σύνολο
2002	28.636	203.839	12,19%	232.475
2003	30.811	224.914	12,05%	255.725
2004	42.153	248.281	14,51%	290.434
2005	42.653	237.053	15,25%	279.706
2006	45.454	249.134	15,43%	294.588
Ετήσια Μεταβολή	12,24%	5,14%		6,10%
Συνολική Μεταβολή	58,73%	22,22%		26,72%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πηγή: ΕΣΥΕ 2007

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πίνακας 7: Διανυκτερεύσεις τουριστών σε επίπεδο Κρήτης 1998-2001

Πίνακας 2: Οι Διανυκτερεύσεις Αλλοδαπών και Ημεδαπών στην Κρήτη

Έτος	Διανυκτερεύσεις	% Μεταβολή
1998	11.830.707	2,9
1999	13.116.526	10,9
2000	12.457.367	-5,0
2001	12.579.897	1,0

Πηγή: ΕΟΤ 2003

Πίνακας 8: Διανυκτερεύσεις τουριστών σε επίπεδο Κρήτης 2002-2006

Πίνακας 5.5 Διανυκτερεύσεις Κρήτης				
ΕΤΗ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών / συνόλου	Σύνολο
2002	805.098	10.480.289	7,13%	11.285.387
2003	836.455	11.165.154	6,97%	12.001.609
2004	977.844	12.175.266	7,43%	13.153.110
2005	960.879	11.529.448	7,69%	12.490.327
2006	906.788	12.552.750	6,74%	13.459.538
Ετήσια Μεταβολή	3,02%	4,61%		4,50%
Συνολική Μεταβολή	12,63%	19,77%		19,27%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πηγή: ΕΣΥΕ 2007

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πίνακας 9: Διανυκτερεύσεις Ηρακλείου 2002-2006

Πίνακας 5.6 Διανυκτερεύσεις Νομού Ηρακλείου				
ΕΤΗ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών / συνόλου	Σύνολο
2002	106.202	2.006.049	5,04%	2.112.251
2003	110.338	2.137.140	4,91%	2.247.478
2004	134.643	2.297.707	5,54%	2.432.350
2005	135.527	2.159.396	5,91%	2.294.923
2006	144.646	2.257.141	6,02%	2.401.787
Ετήσια Μεταβολή	8,03%	2,99%		3,26%
Συνολική Μεταβολή	36,20%	12,52%		13,71%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πήγη : ΕΣΥΕ 2006

Πίνακας 10: Πληρότητα ξενοδοχείων Κρήτης 2000-2001

Πίνακας 6: Πληρότητα καταλυμάτων		
	2000	2001
Ν. Ηρακλείου	83,28	76,01
Ν. Λασιθίου	72,98	66,63
Ν. Ρεθύμνης	86,07	79,01
Ν. Χανίων	73,14	77,10
ΚΡΗΤΗ	79,94	75,12

Πηγή: ΕΟΤ 2003

Πίνακας 11: Πληρότητα ξενοδοχείων Κρήτης 2002-2006

Πίνακας 5.11 Πληρότητα ξενοδοχείων Κρήτης	
ΕΤΗ	Πληρότητα
2002	75,88%
2003	74,40%
2004	72,80%
2005	78,50%
2006	78,00%
Ετήσια Μεταβολή	0,69%
Συνολική Μεταβολή	2,80%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Πηγή: ΕΣΥΕ 2007

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πίνακας 12: Πληρότητα Κρήτης 2009-2010

Πληρότητα (%) Ξενοδοχείων Μάιος - Αύγουστος 2009/10 ανά Περιφέρεια

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	Μέση Πληρότητα Μάιος 09	Μέση Πληρότητα Μάιος 10	Μεταβολή Μάιος10/ Μάιος09	Μέση Πληρότητα Αύγουστος 09	Μέση Πληρότητα Αύγουστος 10	Μεταβολή Αυγ.10/ Αυγ.09
ΑΤΤΙΚΗ	58,90	53,05	-11,03	60,59	53,67	-12,9
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	40,87	39,09	-4,57	67,46	63,80	-5,75
ΗΠΕΙΡΟΣ - ΘΕΣΣΑΛΙΑ	52,49	46,12	-13,81	69,91	65,04	-7,48
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ - ΘΡΑΚΗ	59,54	50,88	-17,03	76,41	72,33	-5,64
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	36,29	36,70	1,12	79,26	73,13	-8,38
ΝΗΣΙΑ Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	46,06	40,14	-14,74	79,72	70,29	-13,41
ΚΡΗΤΗ	55,76	54,74	-1,87	88,24	89,06	0,93
ΚΥΚΛΑΔΕΣ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	49,24	47,67	-3,3	83,67	85,13	1,72
ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ	54,17	51,03	-6,4	91,67	86,55	-5,92
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	51,43	46,75	-10,01	79,54	75,84	-4,88

Πηγή: Έρευνα πεδίου ΙΤΕΠ, 2010.

Πηγή : ΙΤΕΠ 2010

Πίνακας 13: Πληρότητα ξενοδοχείων Ν. Ηρακλείου 2002-2006

Πίνακας 5.12 Πληρότητα Ξενοδοχείων Νομού Ηρακλείου	
ΕΤΗ	Πληρότητα
2002	72,00%
2003	78,80%
2004	73,60%
2005	75,70%
2006	74,20%
Ετήσια Μεταβολή	0,76%
Συνολική Μεταβολή	3,06%
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ	

Πηγή : ΕΣΥΕ 2007

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Πίνακας 14: Ημέρες παραμονής επισκεπτών 2002-2006

Πίνακας 5.8 Ημέρες παραμονής τουριστών Κρήτης				
ΕΤΗ	Ημέρες παραμονής ημεδαπών	Ημέρες παραμονής αλλοδαπών	Ημέρες παραμονής ημεδαπών / αλλοδαπών	Σύνολο
2002	3,10	8,63	35,88%	7,66
2003	3,18	8,34	38,17%	7,49
2004	3,02	7,84	38,51%	7,01
2005	3,04	8,16	37,21%	7,22
2006	2,97	8,13	36,55%	7,27
Ετήσια Μεταβολή	-1,05%	-1,51%		-1,27%
Συνολική Μεταβολή	-4,13%	-5,89%		-5,00%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Πηγή: ΕΣΥΕ 2007

Πίνακας 15: Ημέρες παραμονής Ν.Ηρακλείου

Πίνακας 5.9 Ημέρες παραμονής Νομού Ηρακλείου				
ΕΤΗ	Ημέρες παραμονής ημεδαπών	Ημέρες παραμονής αλλοδαπών	Ημέρες παραμονής ημεδαπών / αλλοδαπών	Σύνολο
2002	3,30	8,65	38,20%	8,00
2003	3,58	9,50	37,69%	8,79
2004	3,19	9,25	34,51%	8,37
2005	3,18	9,11	34,88%	8,20
2006	3,18	9,06	35,12%	8,15
Ετήσια Μεταβολή	-0,93%	1,17%		0,49%
Συνολική Μεταβολή	-3,68%	4,77%		1,96%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Πηγή: ΕΣΥΕ 2007

Παράρτημα 2: Διαγράμματα

Διάγραμμα 1: Ηλικιακή Κατανομή επισκεπτών στο σύνολο του νησιού



Πηγή: Ματσατσίνης και συν., 2007

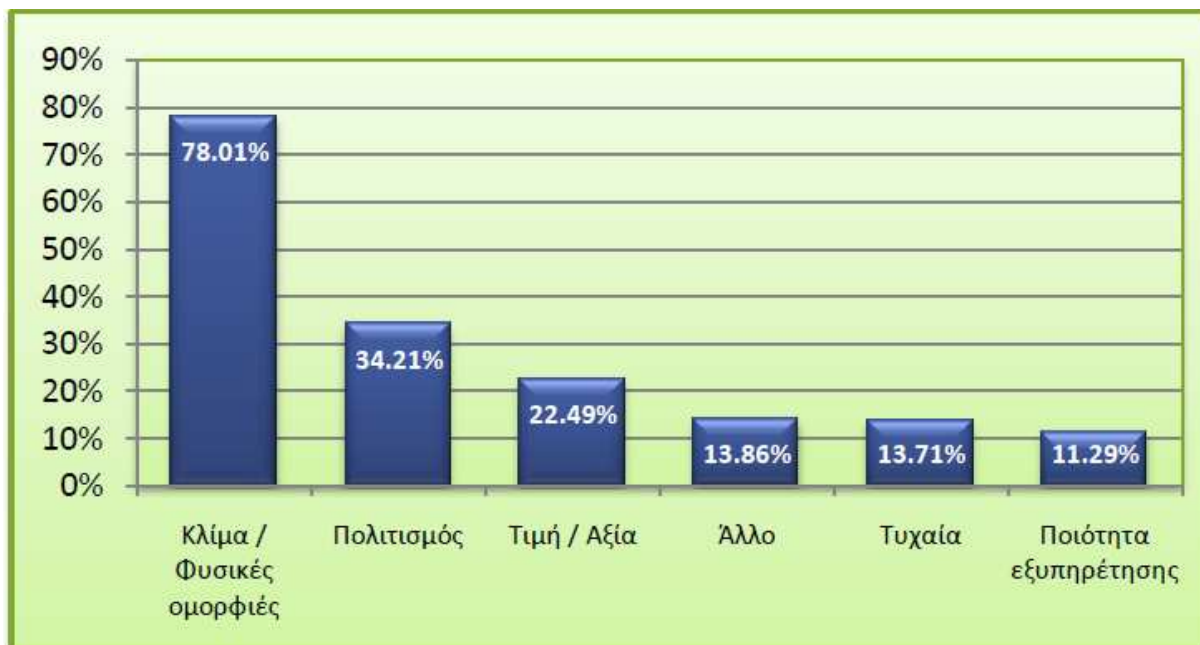
Διάγραμμα 2: Εισόδημα επισκεπτών



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

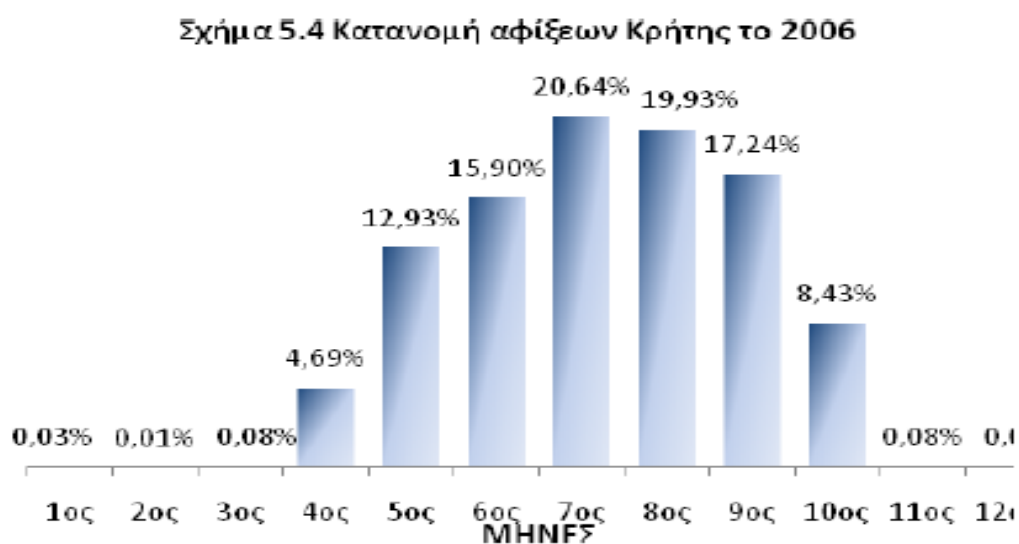
Πηγή: Ματσατσίνης και συν., 2007

Διάγραμμα 3: Λόγος επιλογής της Κρήτης



Πηγή: Ματσατσίνης και συν., 2007

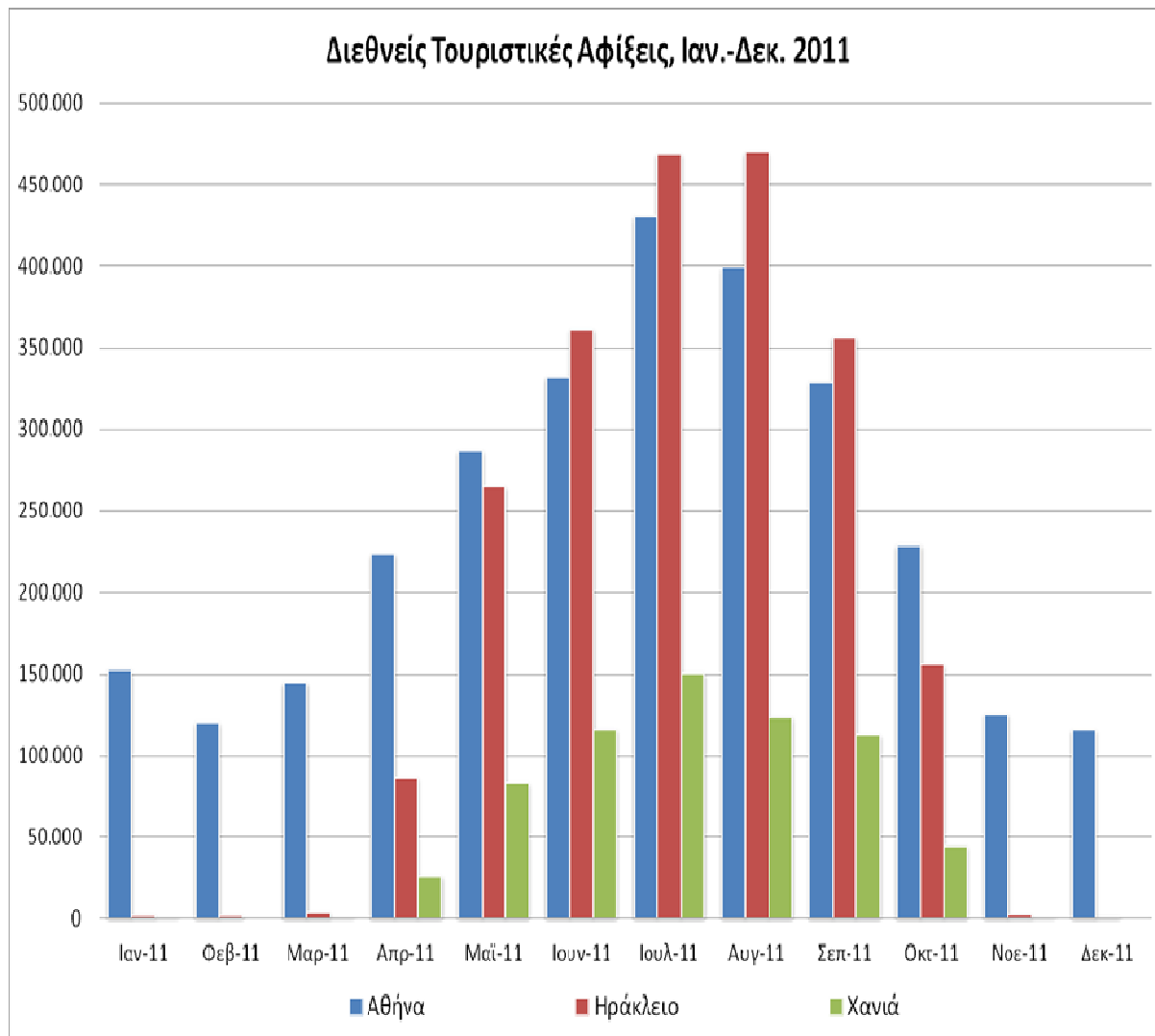
Διάγραμμα 4: Κατανομή αφίξεων Κρήτης το 2006



Πηγή: ΕΣΥΕ, 2006

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Διάγραμμα 5 :Διεθνείς αφίξεις 2011



Πηγή:http://www.crete.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1891&Itemid=579&lang=el

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

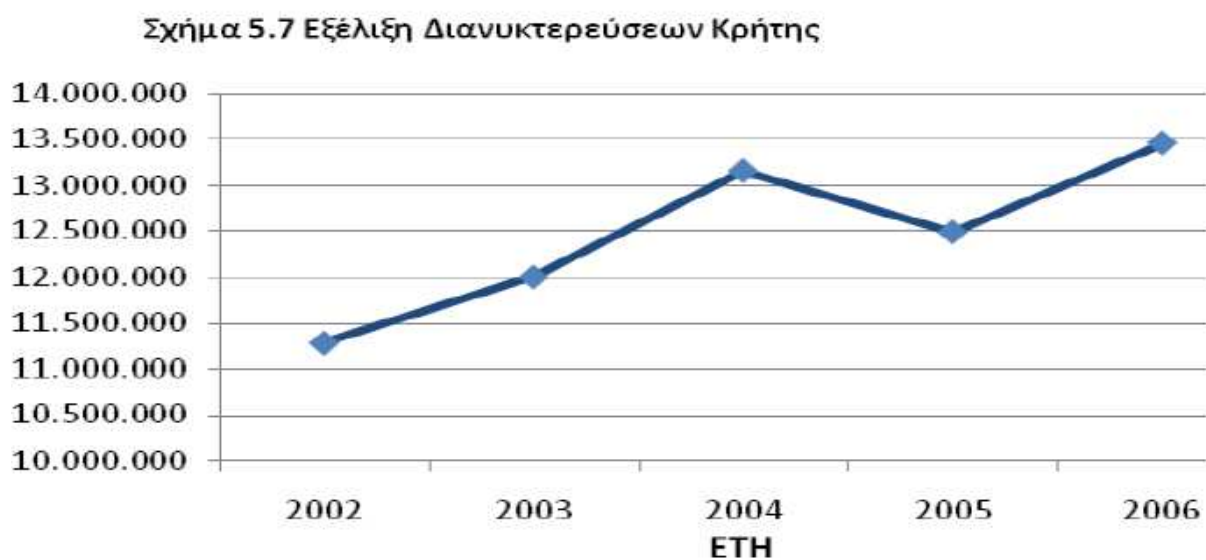
Διάγραμμα 6: Ξενοδοχειακό δυναμικό του νησίου



Πηγή: Ε.Ο.Τ..

Πηγή : EOT 2006

Διάγραμμα 7: Εξέλιξη διανυκτερεύσεων 2002-2006



Πηγη: ΕΣΥΕ 2007

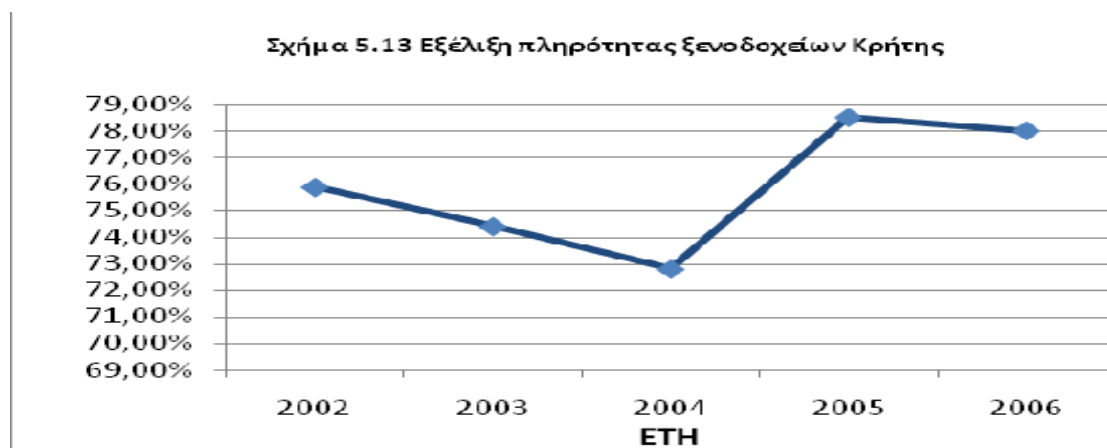
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Διάγραμμα 8: Εξέλιξη διανυκτερεύσεων Ν.Ηρακλείου 2002-2006



Πηγή: ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 9: Πληρότητα Κρήτης 2002-2006



Πηγή : ΕΣΥΕ 2006

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ερωτηματολόγιο της φοιτήτριας Τουπαδάκη
Μιχαέλας του τμήματος Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΤΕΙ Κρήτης
έρευνα με θέμα: Τουριστικές μετακινήσεις Γενικά-
Ειδικά Τουριστικά λεωφορεία

Επιβλέπων καθηγητής: Απλαδάς Γεώργιος

1. Φύλλο

Ανδρας Γυναίκα

2. Ηλικία

3. Οικογενειακή κατάσταση

Παντρεμένος Ανύπαντρος Άλλο

4. Επάγγελμα

Ελεύθερος Επαγγελματίας

Δημόσιος Υπάλληλος

Ιδιωτικός Υπάλληλος

Αγρότης

Οικιακά

Συνταξιούχος

Μαθητής/ Φοιτητής

Άλλο

5. Ποιο από τα παρακάτω καταλύματα επιλέξατε κατά τη διαμονή σας στην Κρήτη;

Ξενοδοχείο

Διαμερίσματα

Άλλο

6. Πόσος ο Χρόνος Παραμονής σας στην Κρήτη;

Μία εβδομάδα

Λιγότερο από μία εβδομάδα

Περισσότερο από μία εβδομάδα

7. Έχετε επισκεφτεί την Κρήτη στο παρελθόν;

Ναι

Όχι

8. Αν ναι πόσες φορές;

Καμία φορά

Μία - δύο φορές

Πάνω από τρεις φορές

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

9. Από πού πήρατε πληροφορίες Για την Κρήτη :

Ταξιδιωτικά Πρακτορεία

Το internet

Διαφημιστικά φυλλάδια

Εντυπώσεις γνωστών

Άλλο

10. ποια από τις παρακάτω αεροπορική εταιρεία ταξιδέψατε;

Aegean Airlines Olympic Air TUIfly Cyprus Airways

transavia Air Berlin Lufthansa easyJet

KLM flythomascook flythomascook charter

Luxair Άλλο:.....

11. Πόσο ικανοποιημένος/η μείνατε από την αεροπορική εταιρία κατά τη διάρκεια της πτήσης σας;

ΑΠΟΛΥΤΑ ΠΟΛΥ ΑΡΚΕΤΑ ΛΙΓΟ ΚΑΘΟΛΟΥ

12. Πόσο ικανοποιημένος/η μείνατε από τις υπηρεσίες εδάφους του αεροδρομείου Ν.ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ;

ΑΠΟΛΥΤΑ ΠΟΛΥ ΑΡΚΕΤΑ ΛΙΓΟ ΚΑΘΟΛΟΥ

13. Η παραμονή σας στην Κρήτη ήταν -οργανωμένη από κάποιον tour operator ή ήταν πριβέ;

Tour operator πριβέ

**14. Ποιος από τους παρακάτω τουρ οπερέιτορ
οργάνωσε την παραμονή σας στην Κρήτη;**

- Zeus
- le grand
- tomas cook
- Thomson
- sbokos sa
- cretan holidays
- tui

15. Ποιο φορέα επιλέξατε για τις μεταφορές σας:

- ΚΤΕΛ
- Tour operator bus
- Ξενοδοχειακό λεωφορείο
- Άλλο.....

**16. Το λεωφορείο το οποίο χρησιμοποιήσατε πληρούσε όλες
τις προϋποθέσεις για μεταφοράς ατόμων με αναπηρία;**

- Ναι Όχι

**17. Πόσο ικανοποιημένος/η μείνατε από τις παρεχόμενες
υπηρεσίες του λεωφορείου που επιλέξατε;**

- ΑΠΟΛΥΤΑ ΠΟΛΥ ΑΡΚΕΤΑ ΛΙΓΟ ΚΑΘΟΛΟΥ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

18. Πόσο ικανοποιημένος είστε από τη συμπεριφορά του προσωπικού στα μέσα μεταφοράς;

ΑΠΟΛΥΤΑ ΠΟΛΥ ΑΡΚΕΤΑ ΛΙΓΟ ΚΑΘΟΛΟΥ

19. Έχοντας στο μυαλό σας το σύνολο των παραπάνω ερωτημάτων, κατά πόσο είστε ικανοποιημένος από τις διακοπές σας;

ΑΠΟΛΥΤΑ ΠΟΛΥ ΑΡΚΕΤΑ ΛΙΓΟ ΚΑΘΟΛΟΥ

Σας ευχαριστώ πολύ για το χρόνο σας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: ΑΓΓΛΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ερωτηματολόγιο της φοιτήτριας Τουπαδάκη
Μιχαέλας του τμήματος Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΤΕΙ Κρήτης
έρευνα με θέμα: Τουριστικές μετακινήσεις Γενικά-
Ειδικά Τουριστικά λεωφορεία

Επιβλέπων καθηγητής: Απλαδάς Γεώργιος

1. Gender

Male Female

2. Age

3. Marital status

Married Unmarried Other

4. Occupation

Free Lancer

civil servant

Private Employee

Farmer

Household

Retired

Student

Other

5. Which of the following type of accommodation you chose during your staying in Crete?

- Hotel
- Apartment
- Other

6. How long did you stay in Crete?

- 1 week
- Less than a week
- More than a week

7. Have you ever visited Crete before;

- Yes
- No

8. If yes, how many times?

- None
- One or two times
- More than three times

9. Where did you get information about Crete

- Internet
Travel Agencies
Brochures
Friends' or relatives' impressions
Other

10. With which of the following airline company did you travel?

- Aegean Airlines Olympic Air TUIfly Cyprus Airways
transavia Air Berlin Lufthansa easyJet
KLM flythomascook flythomascook charter
Luxair Other:.....

11. How satisfied are you from the airline company during your flight?

- Definitely Much Enough Little Not at all

12. How satisfied are you from the handling services at N.KAZANTZAKIS airport;

- Definitely Much Enough Little Not at all

13. Your stay in Crete , was organized by a tour operator or was a private one?

- Tour operator private

14. Which from the following tour operators organized your staying in Crete?

- Zeus
- le grand
- tomas cook
- Thomson
- sbokos sa
- cretan holidays
- tui
- other

15. Which operator did you select for your transportation?

- Public transport
- Tour operator bus
- Touristic bus
- Other.....

16. Was the bus you used fully equipped to transfer disabled people?

- Yes
- No

17. How satisfied are you by the services of the bus you chose for your transport?

- Definitely
- Much
- Enough
- Little
- Not at all

18. How satisfied are you by the behaviour of public transport personnel?

Definitely Much Enough Little Not at all

19. In accordance to the answers you gave to the previous questions, how satisfied are you from your vacation?

Definitely Much Enough Little Not at all

THANK YOU VERY MUCH FOR YOUR HELP!!!