

***ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ***

***Κώστας Πανουκλιάς
Πολιτικός Μηχανικός
Διευθυντής Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών Ν. Αρκαδίας***

Η οδική ασφάλεια στη χώρα μας

- *Αποτελεί θέμα μείζονος σημασίας με σοβαρές επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου.*
- *Συνοδεύεται δυστυχώς και από βαρύτατες κοινωνικές συνέπειες που εκφράζονται με την απώλεια πολλών συνανθρώπων και το βαρύτατο τραυματισμό άλλων, την οικονομική επιβάρυνση όλων καθώς και της εθνικής οικονομίας*
- *Συνοδεύεται δυστυχώς και από βαρύτατες κοινωνικές συνέπειες που εκφράζονται με την απώλεια πολλών συνανθρώπων και το βαρύτατο τραυματισμό άλλων, την οικονομική επιβάρυνση όλων καθώς και της εθνικής οικονομίας*

Από όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι οδικές μεταφορές είναι οπωσδήποτε οι πιο επικίνδυνες και οι πιο δαπανηρές σε ανθρώπινες ζωές.

Το τρίγωνο της οδικής ασφάλειας

Τρεις είναι οι συντελεστές, που εμπλέκονται, σε ένα ατύχημα:

- Άνθρωπος (οδηγός, επιβάτης, πεζός).*
- Οδικές υποδομές (δρόμοι, σήμανση).*
- Μέσον (αυτοκίνητα, δίκυκλα).*

Η πολιτεία πρέπει να σκύψει με προσοχή πάνω και στους τρεις παράγοντες, με υπεύθυνο σχέδιο, με διάθεση σοβαρών πόρων για να υπάρξει θετικό αποτέλεσμα.

Οι δρόμοι μας – Το οδικό δίκτυο

Για πολλούς οδηγούς οι κακοί Ελληνικοί δρόμοι θεωρούνται υπεύθυνοι για μεγάλο μέρος των ατυχημάτων.

Αντίθετα κάποιοι άλλοι έχουν την άποψη ότι επειδή οι κακοί δρόμοι είναι εκεί, γνωστοί εκ των προτέρων και δεν αλλάζουν, είναι ευθύνη των οδηγών να αποφύγουν τις κακοτοπιές και το ατύχημα.

Η αλήθεια είναι κάπου στη μέση

Οι δρόμοι, είναι ο ακριβότερος από τους διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια και αυτός που απαιτεί την μεγαλύτερη οικονομική προσπάθεια για να υπάρξει βελτίωση

Το δίκτυο των δρόμων διακρίνεται σε :

- *Εθνικό*
- *Επαρχιακό – Νομαρχιακό*
- *Δημοτικό – Κοινοτικό - Αγροτικό*

Νομαρχιακό – Επαρχιακό οδικό δίκτυο

Διέπεται από το νομικό πλαίσιο των

-Π.Δ. 25/28-11-1929 "Περί κωδικοποιήσεως των περί κατασκευής & συντηρήσεως οδών κειμένων διατάξεων "

-Ν.3155/ 55 " Περί κατασκευής & συντήρησης δρόμων "

-Β.Δ. της 6-2-1956 (ΦΕΚ 47^Α/8-2-1956) με τα οποία καθορίζονται και απαριθμούνται οι επαρχιακοί δρόμοι των νομών της χώρας

-Απόφαση ΔΜΕΟ/ε/0/266/9-3-1995 "Ανακατάταξη επαρχιακού οδικού δικτύου των Νομών της χώρας

-Ν. 1418/84 "Δημόσια Έργα & ρυθμίσεις συναφών θεμάτων "

-Ν. 3481/ 06 (ΦΕΚ Α 162)

-Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)

-Απόφαση 15400/ΟΙΚ/18-9-2007 (ΦΕΚ 1932Β/26-9-2007 " Καθορισμός των οδών της Περιφέρειας Πελοποννήσου που η συντήρησή τους ανήκει στην αρμοδιότητα τα των υπηρεσιών της Περιφέρειας Πελοποννήσου & των Υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων "

Τα πρώτα βασικά προβλήματα

Απαριθμούνται ενδεικτικά & χρονολογικά οι βασικότεροι νόμοι και διατάγματα με τις παρατηρήσεις ότι το νομικό πλαίσιο

- 1. Είναι αναχρονιστικό και όχι σύμφωνο με τις σημερινές ανάγκες*
- 2. Συμπληρώνεται με αναρίθμητες εγκυκλίους συναρμόδιων υπουργείων, που δυσκολεύουν κάποιον να τις παρακολουθήσει*
- 3. Στηρίζεται πάνω σε αποφάσεις δικαστηρίων, νομικών συμβούλων, Συμβουλίου Επικρατείας κλπ.*
- 4. Απαιτεί εξειδικευμένες νομικές γνώσεις, που δεν τις έχουν οι τεχνικοί*
- 5. Είναι διαμορφωμένο σε παλιό διοικητικό περιβάλλον που σήμερα έχει διαφοροποιηθεί*

Στοιχεία για το επαρχιακό δίκτυο της Περιφέρειας

ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

NOM	ΧΙΛΙΟΜ	ΚΑΤΑΣΤΑ	ΚΑΤΑΣΤΑΣ	ΚΑΤΑΣΤΑ
ΑΡΓΟ	500	300	100	100
ΑΡΚΑ	1340	800	400	140
ΚΟΡΙ	760	400	240	120
ΜΕΣΣ	775	665	80	30
ΙΕΡΑ				
ΗΝΙΑ				

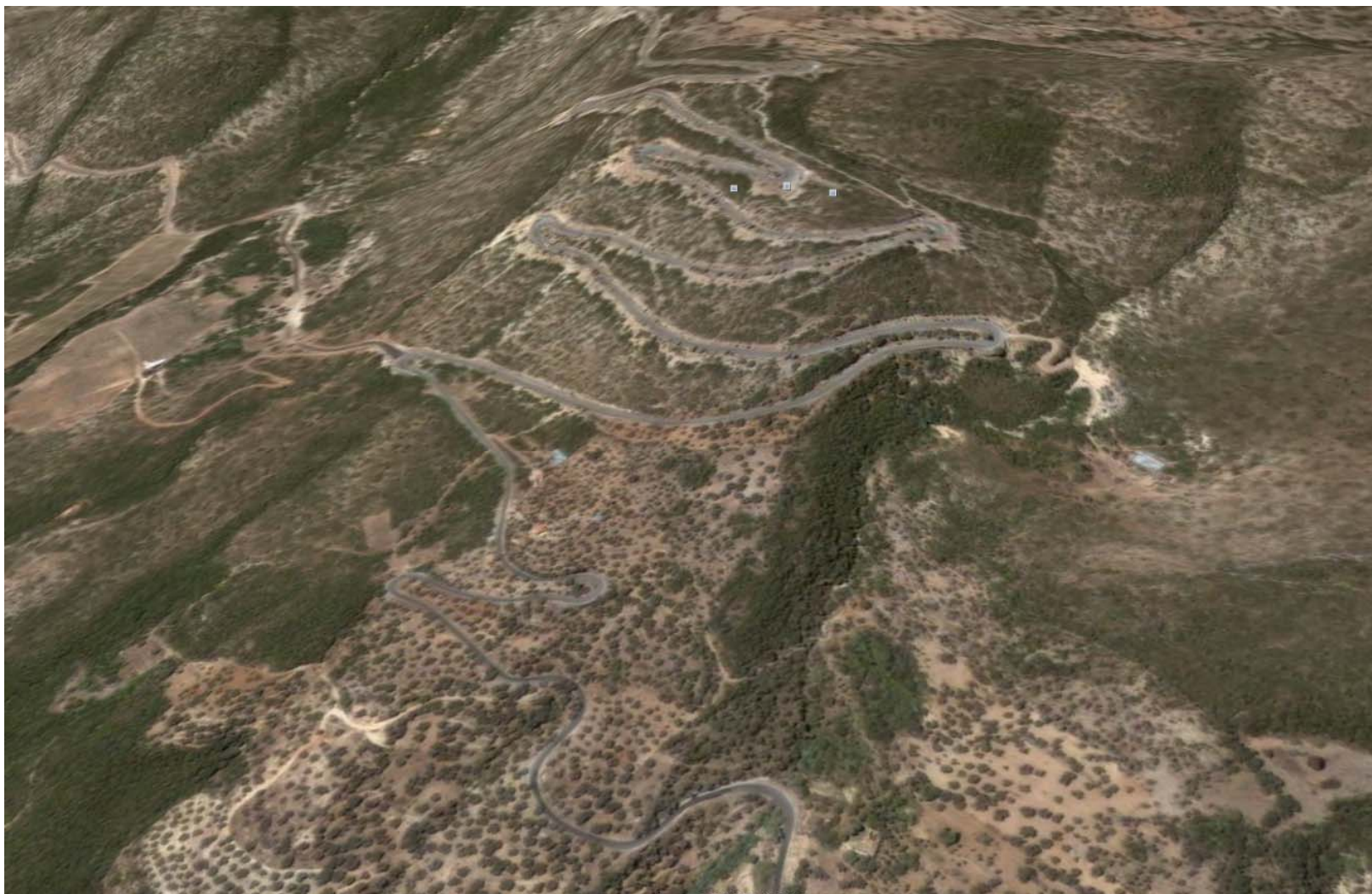
***ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ***

NOM	ΧΙΛΙΟΜ	ΚΑΤΑΣΤΑ	ΚΑΤΑΣΤΑΣ	ΚΑΤΑΣΤΑ
ΑΡΓΟ	150			
ΑΡΚΑ	98			
ΚΟΡΙ	200			
ΜΕΣΣ	235			
ΙΝΕΡ				
ΗΝΙΑ				

Τι πρέπει να έχουμε υπόψη μας για το επαρχιακό δίκτυο:

►►►►►►►►►► *ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΔΡΟΜΟΥ*

Η γεωμετρία των επαρχιακών δρόμων ακολουθεί συνήθως την διαδρομή παλαιών μονοπατιών και προπολεμικών καρόδρομων, εκτός των περιπτώσεων κάποιων «παρακάμψεων» πόλεων, συνήθως πρωτεύουσας Νομού.

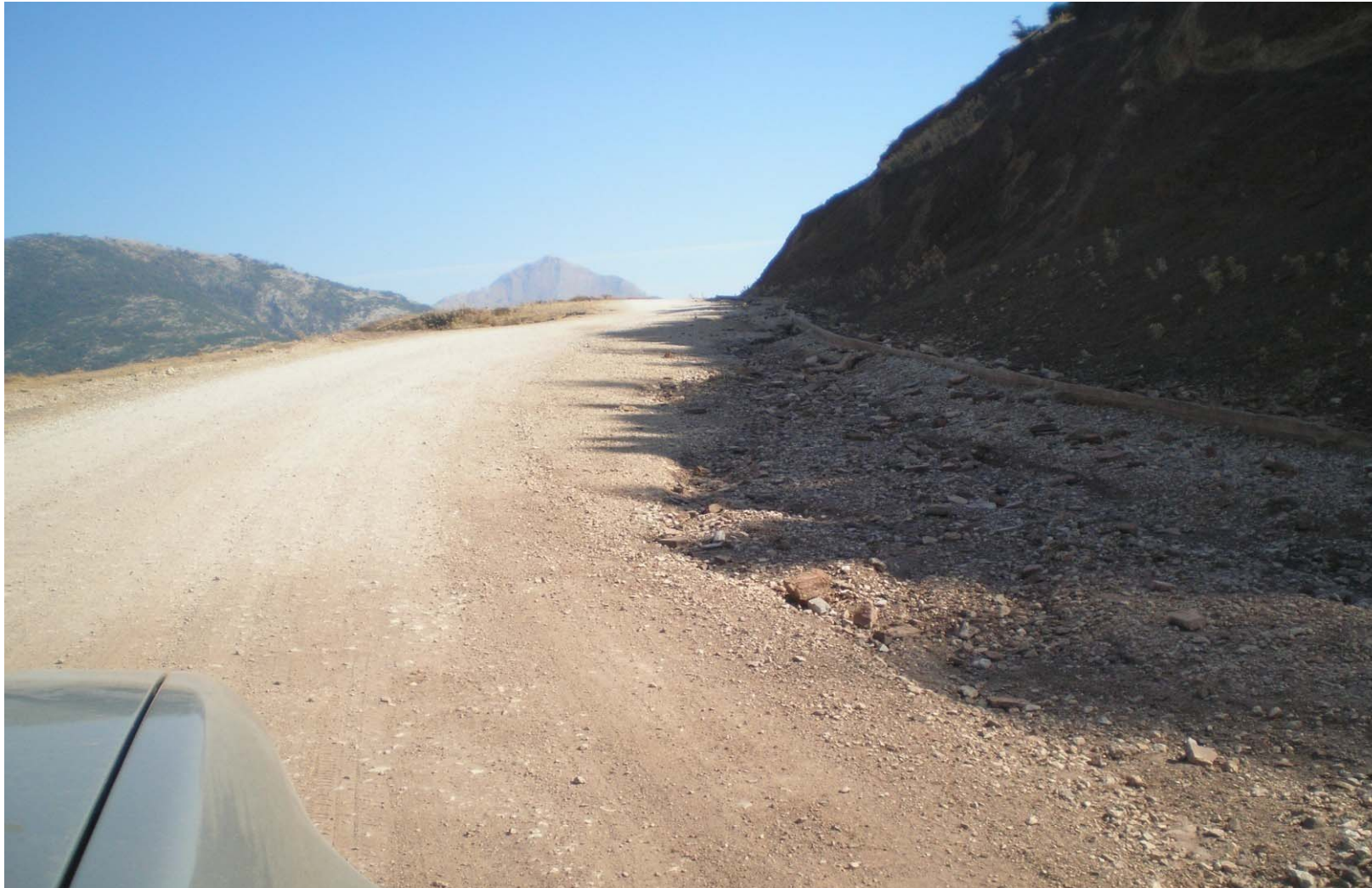


*Αυτό που γενικά προσέθεσε το μεταπολεμικό κράτος
στους προπολεμικούς καρόδρομους, ήταν*

1. κάποια τεχνικά έργα (γεφύρια, οχετούς κλπ) στα δύσκολα ορεινά τμήματα,



*2. βελτίωση της διατομής (διαπλάτυνση σε κάποιο μήκος),
με κάποια βελτίωση της γεωμετρίας ορισμένων στρωφών*



3. κατασκευή ασφαλτικού τάπητα



►►►►►►►►►► *ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΟΥ*

Στην πραγματικότητα δεν υπάρχει καν Μελέτη της πλειοψηφίας των επαρχιακών δρόμων

Δεν μπορούμε να μιλάμε για μια Ταχύτητα Μελέτης, δηλαδή δεν εξασφαλίζεται η ασφαλής χρήση του δρόμου με μία σταθερή (οποιαδήποτε) λογική ταχύτητα.



Ποιο είναι το πρόβλημα

*Το Επαρχιακό δίκτυο είναι ιδιαίτερα παλιό
και εγκαταλειμμένο*





Σε αυτό προβλέπεται σταδιακά να "μεταναστεύουν" τα τροχαία δυστυχήματα-ατυχήματα, καθώς θα προχωρούν τα έργα μετατροπής του εθνικού δικτύου σε αυτοκινητόδρομους.

Οι δρόμοι αυτοί είναι περισσότερο δύσκολο να βελτιωθούν από πλευράς ασφάλειας, γιατί

➤ *δεν μπορούν να κοπούν όλα τα βουνά και όλοι οι δρόμοι να γίνουν αυτοκινητόδρομοι με ευθείες και ανοικτές στροφές*

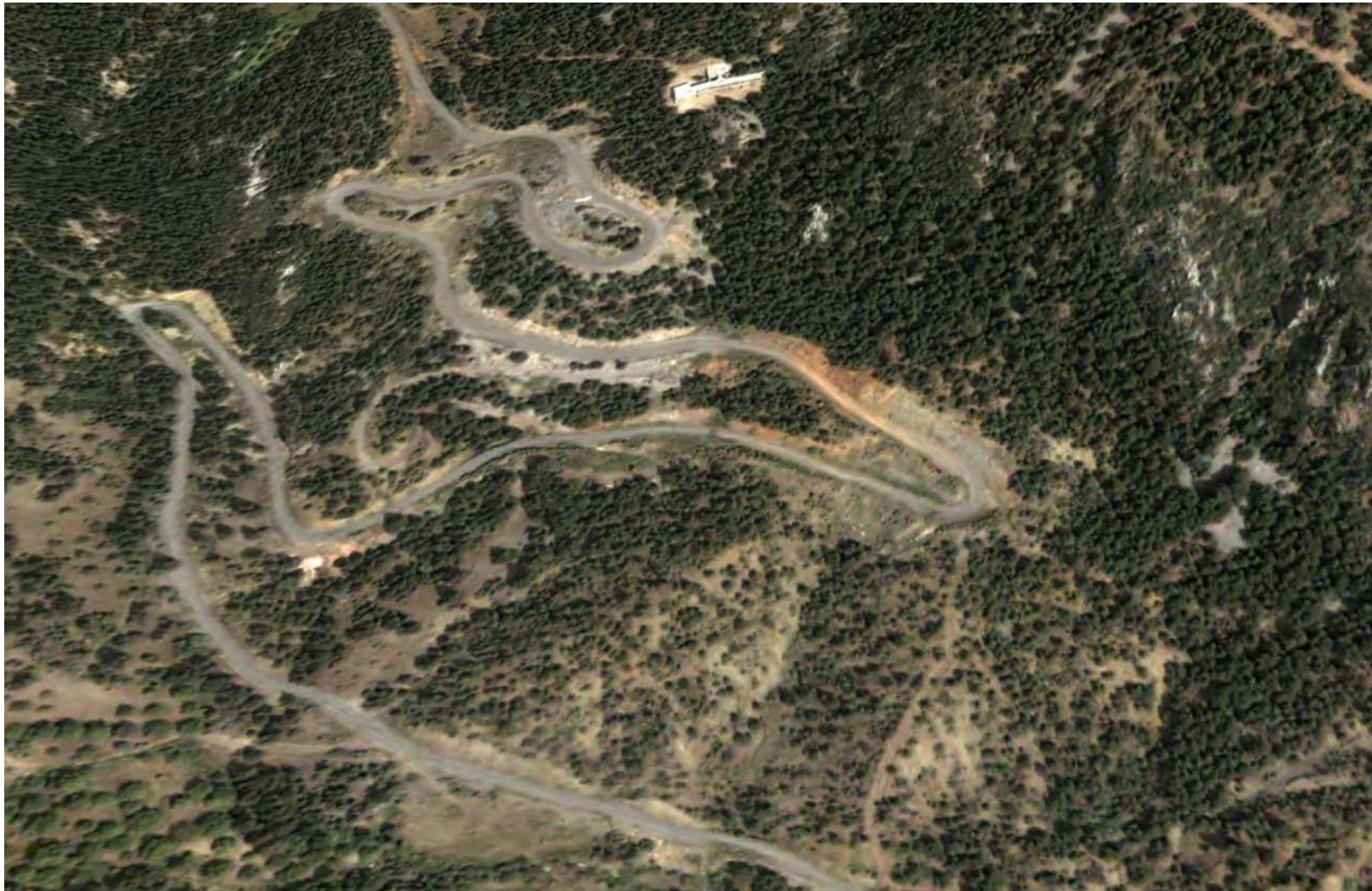


➤ *διαχωριστικοί τοίχοι δεν χωράνε στην μέση λόγω μικρού πλάτους*





➤ υπάρχουν μεγάλες κλίσεις, συνεχείς στροφές με διαφορετικές ακτίνες & άσχημη οριζοντιογραφία



➤ *η βελτίωση της γεωμετρίας τους πολύ συχνά δεν είναι τεχνικά εφικτή και οικονομικά συμφέρουσα.*





Υπάρχει λύση;

Ο δρόμος πρέπει να έχει χαρακτηριστικά, που να επιτρέπουν την ασφαλή κίνηση

Εκεί όπου η ανάγκη απαιτεί πρέπει να υπάρξει

Ουσιαστική αναβάθμιση-βελτίωση και (όπου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατόν) ανακατασκευή του επαρχιακού οδικού δικτύου

Εδώ δε μιλάμε για το σύνολο των επαρχιακών δρόμων.

Αλλά των βασικών οδικών επαρχιακών αρτηριών.

Η υλοποίηση του σχεδιασμού αποτελεί ευθύνη της πολιτείας.

Σε ποια στοιχεία του επαρχιακού οδικού περιβάλλοντος μπορούμε να παρέμβουμε

Τεχνικά έργα επαρχιακής οδοποιίας

- Είναι ελάχιστα και με μικρή διατομή*
- Δεν μπορούν να ανταποκριθούν στα νέα σύγχρονα δεδομένα αφού υπάρχουν*
 - 1. Νέα πραγματικότητα στο έδαφος (δημιουργήθηκαν νέοι οικισμοί – καταργήθηκαν χείμαρροι - οικοπεδοποιήθηκαν νέες εκτάσεις – καλλιεργήθηκαν νέες εκτάσεις)*
 - 2. Πρόσφατα φυσικά φαινόμενα (πυρκαγιές – πλημμύρες – σεισμοί - κλπ.)*











Τεχνικά έργα αντιστήριξης πρανών επαρχιακής οδοποιίας

Στις περισσότερες περιοχές της Περιφέρειας το ανάγλυφο είναι ορεινό.

Ο παγετός, τα χιόνια, η εδαφολογική σύσταση δημιούργησαν αποσαθρώσεις και κατολισθήσεις που γίνονται ιδιαίτερα επικίνδυνα φαινόμενα στην οδική ασφάλεια με απώλειες ανθρώπινων ζωών.

Οι οικισμοί πολλές φορές αποκόπτονται οδικά από τις γύρω περιοχές με άμεσες συνέπειες οικονομικές & κοινωνικές.

Η λύση τέτοιων προβλημάτων είναι χρονοβόρα, έχει μεγάλη οικονομική επιβάρυνση, απαιτεί εξειδικευμένη τεχνογνωσία, κατασκευή από εξειδικευμένη εταιρία με τα ανάλογα ρίσκα.

Αλλά τις περισσότερες φορές δεν είναι εφικτές.











Τεχνικά έργα στήριξης του σώματος επαρχιακής οδοποιΐας

Τα προβλήματα δημιουργούνται από

- Υπόγεια ύδατα*
- Χάραξη του δρόμου σε έδαφος με έντονα γεωλογικά προβλήματα*
- Το ορεινό ανάγλυφο που απαιτεί και μεγάλα τεχνικά έργα γεφύρωσης, αφού είναι μεγάλος ο αριθμός χειμάρρων και ποταμών, φυσικών υδατορεμμάτων που διασχίζουν το οδικό περιβάλλον*



















Συντηρήσεις οδοστρωμάτων – Ασφαλτοστρώσεις επαρχιακών δρόμων

Όταν, κάποτε, το Κράτος μετά από 10-20 χρόνια κατάφερνε να τελειώσει ένα δρόμο, τότε ο αυτός ξεχνιόταν τελείως.

Ψήφους έφερναν μόνον τα καινούργια έργα.

Δρόμοι που λόγω μεγάλης πυκνότητας κυκλοφορίας ο τάπητας παρουσίαζε φθορά και έπρεπε να ανανεώνεται, το πολύ, κάθε πέντε χρόνια, έμεναν 10-20-30 χρόνια με την ίδια ασφαλτο !

Πολλοί δρόμοι ξαναείδαν ασφαλτο μόνον όταν μπήκαμε στην ΕΟΚ και Μόνον επειδή τα χρήματα ήταν χαρακτηρισμένα αποκλειστικά για έργα συντήρησης και δεν μπορούσαν εύκολα να τα γυρίσουν σε δήθεν επιδόματα για την καταπολέμηση της ανεργίας κλπ.

*Κανένας Δήμος, Νομαρχία, Υπερνομαρχία κλπ
δεν έχει ποτέ συντάξει (πόσο μάλλον εφαρμόσει) ένα,
έστω τριετές, πρόγραμμα διαδοχικής συντήρησης των
δρόμων αρμοδιότητάς του.*

*Κανείς δημότης δεν ζητά σαν προεκλογικό
αίτημα την συστηματική εκ περιτροπής συντήρηση όλων
των δρόμων, ο κάθε ένας ζητά να γίνει το κομμάτι
μπροστά στο σπίτι του.*











Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των επαρχιακών δρόμων Στηθαία Ασφαλείας (Μπαριέρες)

Βρίσκεται σε απαράδεκτο επίπεδο

-Το πρόβλημα μεγαλώνει και γίνεται επικίνδυνο γιατί

- *οι δρόμοι διατρέχουν ορεινές περιοχές σε μεγάλα υψόμετρα και με επικίνδυνες κλίσεις*
- *παρουσιάζονται ομίχλη – παγετός – κατολισθήσεις*
- *έχουν μικρή ορατότητα σε ευθείες και στροφές από βλάστηση στα πρανή και κλαδιά δέντρων από ιδιοκτησίες που μειώνουν το πλάτος του δρόμου*
- *παρουσιάζουν μεγάλες εναλλαγές στην οριζοντιογραφία τους με*

-Συνεχείς στροφές

-Αλλαγή στα πλάτη του οδοστρώματος

-Μικρά τεχνικά – στενές γέφυρες

*Χωρίς επαρκή προειδοποίηση ο οδηγός που δεν ξέρει
την στροφή, αλλά και αυτός που την ξέρει, (εάν είναι βράδυ, ή
εάν ξεχαστεί λίγο), θα πάρει την στροφή πιο γρήγορα
και σχεδόν σίγουρα,
ή θα μπει στο αντίθετο ρεύμα,
ή θα εκτραπεί του δρόμου.
Η μετωπική, ή ο γκρεμός, είναι πλέον απλά θέμα τύχης
και μικρής ή μεγάλης κυκλοφορίας.
Και όπως φαίνεται από τον αριθμό των ατυχημάτων σε
αυτές τις στροφές, η τύχη δεν είναι με το μέρος των οδηγών.*





Το πρόβλημα γίνεται ακόμη μεγαλύτερο

Με την τοποθέτηση των παράνομων διαφημιστικών πινακίδων και την αρνητική επίπτωση που αυτές έχουν στην οδική ασφάλεια. Πινακίδες που πληθαίνουν ολοένα και περισσότερο στους ελληνικούς δρόμους όλης της επικράτειας τοποθετημένες σε σημεία που

- 1. είτε κρύβουν την οδική σήμανση,*
- 2. είτε αποσπούν την προσοχή των οδηγών,*
- 3. είτε τους "τυφλώνουν" με το φωτισμό τους,*
- 4. είτε βρίσκονται σε σημεία καίρια για την οδική ασφάλεια όπως πάνω σε νησίδες ασφαλείας ή μπροστά από προστατευτικές μπάρες,*
- 5. είτε εμποδίζουν την κίνηση πεζών επί του πεζοδρομίου*

*που διαφημίζουν και περιγράφουν απίθανα πράγματα
« από μέλι και αυγά» μέχρι ότι « περνάμε από τη Βίλλα Πόπη »*

και που ευθύνονται για πολλούς θανάτους, νέων κυρίως ανθρώπων.



ΑΛΟΥΜΙΝΙΑ
DOORS - WINDOWS
Πετρής



Αριστον
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

**ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ
ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕΖΟΝΝΕΤΕΣ**



ΤΗΛ. 27550 29235

ΜΕΛΕΤΗ: ΤΕΧΝ. ΓΡ. Π. ΜΑΝΤΑ





↑ 10mm ΜΑΡΜΑΡΑ - ΜΝΗΜΕΙΑ 10mm ↑
ΓΡΑΝΙΤΕΣ
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
ΤΗΛ. 2710 241109 ΚΙΝ. 6944 616585

Και το έγκλημα ολοκληρώνεται

Με το πρόσχημα της μεγάλης δαπάνης

*Από την παντελή έλλειψη **ηλεκτροφωτισμού** στα
επικίνδυνα σημεία και ιδιαίτερα*

στους κόμβους

*και σε σημεία που έχει από πριν διαπιστωθεί
η επικινδυνότητα*

Ποια είναι η κατάληξη;

Κάνε το σταυρό σου και ο Θεός βοηθός

Ένα πολύ γνώριμο στοιχείο της Ελληνικής επαρχιακής οδοποιίας.

*Ένα σημάδι που οι Έλληνες οδηγοί έχουν μάθει να το προσέχουν
πολύ καλά,*

όχι τόσο πολύ για την θρησκευτική του σημασία,

αλλά γιατί συνδυάζεται με τον άμεσο κίνδυνο στον δρόμο.

*Και είναι δυστυχώς πάρα πολλά τα σημεία με εικονοστάσια όλων
των ειδών και μορφών.*

*Και όλα αυτά τα σημεία είναι και από ένα πρόβλημα που χρειάζεται
αντιμετώπιση.*







Το συμπέρασμα

Πέρα από την αναμφισβήτητη τεράστια ευθύνη των οδηγών για τα ατυχήματα, σε ένα σημείο του δρόμου στο οποίο παρατηρείται μεγάλος αριθμός ατυχημάτων, σίγουρα υπάρχει κάποιος, μικρό έστω, περιθώριο τεχνικής βελτίωσης της κατάστασης του δρόμου. Όπως παντού στον κόσμο, έτσι και στην Ελλάδα, κανείς οδηγός δεν περιμένει όλο το οδικό δίκτυο να παρέχει ασφάλεια αυτοκινητόδρομου, αυτό δεν θα ήταν λογικό.

Περιμένει όμως κανείς,

στα σημεία που με τα χρόνια έχει αποδειχθεί ότι είναι επικίνδυνα, τουλάχιστον να υπάρξει μετά από πολλά χρόνια αναμονής μια πολύ καλή κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση κάποια ειδική φροντίδα στο οδόστρωμα στον φωτισμό και την ορατότητα και στη δυνατότητα να εξασφαλιστεί με τις μπάρες να μη βρεθεί στο τέλος του γκρεμού

Προτάσεις - Άμεσες & Μακροπρόθεσμες λύσεις

*Στη χώρα μας τα μέτρα που η πολιτική
εξουσία και οι αρμόδιες υπηρεσίες
λαμβάνουν χαρακτηρίζονται περισσότερο
από κατασταλτικό και όχι προληπτικό χαρακτήρα*

*Οι δρόμοι μας είναι απαράδεκτοι επειδή
κάποιοι δεν έκαναν και δεν κάνουν
στοιχειωδώς καλά την δουλειά τους.*

Τα πράγματα γίνονται πιο δύσκολα για τη Ν.Α.

*Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας στους επαρχιακούς δρόμους
θα απλωθεί και*

*στα τμήματα του παλιού Εθνικού Δικτύου
που η Πολιτεία – χωρίς συγκροτημένο σχέδιο –
παραχώρησε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση
τους Δήμους και τις Νομαρχίες
ενώ είναι γνωστό ότι δε διαθέτει*

- 1. Τεχνικό προσωπικό*
- 2. Εμπειρία*
- 3. Ανάλογα κονδύλια*

Τι πρέπει να γίνει άμεσα

Ουσιαστικά μέτρα:

- *Εντοπισμός & επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις*
- *Βελτίωση σήμανσης*
- *Βελτίωση οδοστρωμάτων*
- *Τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας (μπαριέρες)*
- *Διαγράμμιση οδοστρωμάτων*
- *Βελτίωση Ηλεκτροφωτισμού*

Αυτό πρέπει να κάνουν όσοι έχουν την ευθύνη για την αντιμετώπιση του μεγάλου κοινωνικού ζητήματος της ασφάλειας στις μεταφορές και συγκεκριμένα στις οδικές μεταφορές.

Τι πρέπει να γίνει μακροπρόθεσμα

*Κατάρτιση ενός εκτεταμένου και
συγκεκριμένου προγράμματος έργων
αναβάθμισης του επαρχιακού οδικού δικτύου*

*Μέχρι σήμερα,
ελλείψει κονδυλίων και δημοσιονομικής πολιτικής ,
δεν έχει εκπονηθεί μια ολοκληρωμένη μελέτη για την
ακριβή καταγραφή της κατάστασης του επαρχιακού οδικού
δικτύου της Περιφέρειας,
τη διαπίστωση των πραγματικών αναγκών και
την κατάθεση συγκεκριμένης πρότασης.*

*Η κεντρική – περιφερειακή – τοπική πολιτική εξουσία
Πρέπει να αφήσει τις μικροπολιτικές πρακτικές που δεν
οδηγούν πουθενά*

ΡΟΗ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΠ της Ν.Α. ΑΡΚΑΔΙΑΣ			
ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟ (€)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
2005	3.919.782	79	49.617,49
2006	5.789.130	80	72.364,13
2007	6.178.500	67	92.216,42
2008	5.983.000	34	175.970,58

Οι τεχνικές προτάσεις για τα περισσότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας υπάρχουν και δεν είναι ανάγκη να ξανά ανακαλυφθεί ο τροχός από την αρχή.

Το πρόβλημα δεν είναι στο να βρεθούν νέες τεχνικές λύσεις η να προταθούν έξυπνες ιδέες.

Το πρόβλημα είναι στο ότι χρειάζονται ταυτόχρονα πολλές παράλληλες δράσεις από κρατικούς φορείς, οι οποίες μάλιστα, πρέπει να διαρκούν για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Απαιτείται δηλαδή μακροπρόθεσμος σχεδιασμός και συνδυασμένες δραστηριότητες Δημοσίων Υπηρεσιών.

Οι Τεχνικές Υπηρεσίες, σε επίπεδο Περιφέρειας πρώτα και αργότερα σε πανελλαδικό επίπεδο, πρέπει ΑΜΕΣΑ να ενοποιηθούν αφού

-Είναι υποστελεχωμένες

-Κατακερματισμένες

-Ασχολούνται για όλους και για όλα

-Δεν έχουν όλα τα δεδομένα εφαρμογής γνώσης, πράξης & εμπειρίας

Ποιο είναι το φάρμακο;

Πολιτική Βούληση

Προγραμματισμός και Σχεδιασμός

Στελεχωμένες Τεχνικές Υπηρεσίες

Αύξηση των κονδυλίων