



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τεύχος 189 - Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2014



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



ΚΟΙΝΩΝΙΑ,
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ
ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ
ΤΟΥ 21^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ:
Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ



ΕΝΙΑΙΟ ΚΑΙ ΕΥΦΥΕΣ
ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ
ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (IMET) Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)

Έρευνα για την οδική ασφάλεια στο IMET/ΕΚΕΤΑ: Προσομοιωτής επιβατικού οχήματος 180°



Ερευνητικές κατευθύνσεις θεμάτων οδικής ασφάλειας:

- Βελτιστοποίηση συστημάτων προειδοποίησης και ενημέρωσης του οδηγού
- Επίδραση ψυχοτρόπων φαρμάκων και ναρκωτικών ουσιών στην οδήγηση
- Αλληλεπίδραση οδηγών και ευπαθών χρηστών της οδού σε κρίσιμες καταστάσεις
- Μοντελοποίηση σεναρίων ατυχημάτων
- Δοκιμές νέων τεχνολογιών σε προσομοιωμένο και ασφαλές περιβάλλον

Ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα:



DRUID
(www.druid-project.eu)



2BESAFE
(www.2besafe.eu)



Trainall
(www.trainall-eu.org)



PreVENT
(prevent.ertico.webhouse.net)



AGILE
(www.agile.iao.fraunhofer.de)



- Κινητός προσομοιωτής οδήγησης σε κλειστό ημιφορτηγό για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με την επίδραση του αλκοόλ στην οδήγηση
- Διεξαγωγή εκστρατείας «Αλκοόλ – Όχι Απόψε – Οδηγώ», με μήνυμα «Μία Παρέα, Ένας Οδηγός κάθε φορά» (BOB Campaign στην Ελλάδα)
- Σύγκριση του χρόνου αντίδρασης του οδηγού σε επικίνδυνα συμβάντα με και χωρίς κατανάλωση αλκοόλ
- Προσομοίωση πάνω από 50 διαφορετικών σεναρίων οδήγησης σε ποικίλες καιρικές και κυκλοφοριακές συνθήκες.

Το Δελτίο αποτελεί το τριμηνιαίο επίσημο έντυπο
του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
Πανόρμου 61 – 115 24 Αθήνα

τηλ.: 210 3640604 – fax: 210 3609220
e-mail: info@ses.gr, web:www.ses.gr

ΕΚΔΟΣΗ – ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Ευαγγελία Λιάπη

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αναστασία Πνευματικού

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κώστας Αντωνίου

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Μπάνου Γκαμπριέλα Μαρία

Αντιγόνης 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.

Πρόεδρος: Κώστας Αντωνίου

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

Αντιπρόεδρος: Κατερίνα Χρυσοστόμου

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

Γενικός Γραμματέας: Γιάννης Τυρινόπουλος

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

Ειδικός Γραμματέας: Αναστασία Πνευματικού

τηλ.: 210 6792439, e-mail: apnevmatikou@ametro.gr

Ταμίας: Μαρία Μαυροειδή

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

Αναπληρωματικό Μέλος: Δημήτρης Κατσώχης

e-mail: dkats@planet.gr

Αναπληρωματικό Μέλος: Μιχάλης Μνάτζης

e-mail: michael.bartzis@ekpnt.com

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

Στέλνεται δωρεάν σε όλους τους συγκοινωνιολόγους.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 0,01 ΕΥΡΩ

περιεχόμενα

σελ.4 Re-think Athens. Απαντήσεις σε ερωτή-
ματα **σελ.10** Κοινωνία, περιβάλλον και ορθο-
λογισμός στην Αθήνα του 21ου αιώνα: η
ανάληψη της Πανεπιστημίου **σελ.14** Ενιαίο
και ευφυές σύστημα πληρωμής και συλλογής
κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσα-
λονίκης **σελ.19** Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κι-
νητικότητας (ΣΒΑΚ) μητροπολιτικής περιοχής
Θεσσαλονίκης. Εκπόνηση σε περιόδους κρίσης
σελ.25 Νέα του ΔΣ **σελ.26** Απολογισμός
απερχόμενου ΔΣ

EDITORIAL

Στις πρόσφατες εκλογές του ΣΕΣ, τον περασμένο Μάρτιο, εκλέχ-
θηκαν τα επτά (πέντε τακτικά και δύο αναπληρωματικά) μέλη του
νέου ΔΣ, το οποίο συστάθηκε σε σώμα λίγες ημέρες αργότερα.
Πρόκειται για ένα δυναμικό ΔΣ, με ανθρώπους γεμάτους όρεξη για
δουλειά, με διαφορετικά υπόβαθρα, και με φρέσκες ιδέες και
όραμα για τον Σύλλογο. Είναι ακριβώς η σύνθεση του ΔΣ που, σε
αυτή τη χρονική συγκυρία, χρειάζεται ο Σύλλογος για να ανταπε-
ξέλθει στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Τα μέλη του νέου ΔΣ
ευχαριστούν θερμά όλους τους συναδέλφους που συμμετείχαν
στην εκλογική διαδικασία και υπόσχονται να εργαστούν εντατικά
για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του ρόλου τους.

Με μια αισιόδοξη οπτική, θα θέλαμε ως νέο ΔΣ να δούμε τις δυ-
σκολίες αυτές ως **προκλήσεις και ευκαιρίες** για την εξεύρεση δη-
μιουργικών τρόπων να προσεγγίσουμε τα προβλήματα των
μεταφορών στην Ελλάδα, αλλά και τα άμεσα προβλήματα του ΣΕΣ.
Άλλωστε, αρκετά από τα μέλη του νέου ΔΣ συμμετείχαν στην
ομάδα εργασίας που συνέταξε το Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ για την
περίοδο 2014-2020, και συνεπώς έχουν ήδη επεξεργαστεί το
πλαίσιο δράσεων για το ΣΕΣ.

Η δύσκολη κατάσταση των τελευταίων ετών είχε οδηγήσει σε μια
σημαντική αποστροφή της κοινωνίας από τα πραγματικά μακρο-
χρόνια προβλήματα και μια αποκλειστική εμμονή με την οικονο-
μική δυσπραγία. Πολλοί από τους συναδέλφους μας
δυσκολεύονται να απασχοληθούν στη χώρα μας σε θέσεις αντί-
στοιχες των προσόντων και της εμπειρίας τους, ενώ δεν είναι λίγοι
αυτοί που αναγκάζονται (ή επιλέγουν) να στραφούν σε θέσεις ερ-
γασίας στο εξωτερικό. Προφανώς, το πρόβλημα είναι οξύτερο για
τους νέους συναδέλφους συγκοινωνιολόγους.

Σήμερα, φαίνεται διεθνώς αμυδρά μια ακτίνα αισιοδοξίας, από την
οποία πρέπει να «πιαστούμε», και να δράσουμε πολλαπλασια-
στικά, με θετικές και εύστοχες δράσεις. Ήδη στις πρώτες εβδομά-
δες της τρέχουσας θτείας, πλήθος σημαντικών κειμένων έχουν
τεθεί σε διαβούλευση (π.χ. Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Με-
ταφορών 2014-2025, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Με-
ταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» 2014-2020), και
ο ΣΕΣ συμβάλλει σημαντικά στη διαδικασία αυτή με διατύπωση
θέσεων και προτάσεων. Η θετική αυτή κατάσταση πρέπει να γενι-
κευθεί με μια συνολική **εξωστρέφεια του ΣΕΣ**, ο οποίος θα κοιτά-
ζει παραγωγικά και θετικά την κοινωνία και θα συμβάλλει με
ουσιαστικές λύσεις στους τομείς αρμοδιότητάς του.

Ο ΣΕΣ πρέπει να κρούει τον κώδωνα του κινδύνου και να αναδεικνύει τα επερχόμενα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές. Παραδείγματος χάριν, η αδυναμία συντήρησης των υποδομών θα αρχίσει σιγά σιγά να οδηγεί σε ανεπανόρθωτες ή δύσκολα επανορθώσιμες βλάβες στην πολύτιμη και ήδη περιορισμένη συγκοινωνιακή υποδομή των πόλεων και της χώρας.

Ασφαλώς, στις ευθύνες του ΣΕΣ περιλαμβάνεται και η προετοιμασία της Πολιτείας και της κοινωνίας για το τι θα συμβεί, όταν θα αρχίσει να ανακάμπτει η οικονομία. Παραδείγματος χάριν, τα κυκλοφοριακά προβλήματα σε όλη τη χώρα θα ενταθούν, και οι αποδυναμωμένες τους δομές είναι πιθανό να μην είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν στην κλιμάκωση της λειτουργίας τους. Από την άλλη, η επανάκαμψη της κίνησης των Ι.Χ. θα οδηγήσει σε αύξηση της έκθεσης στον κίνδυνο και συνεπώς σε αύξηση του αριθμού των νεκρών.

Επανερχομαι στο έμπυχο δυναμικό του ΣΕΣ, το οποίο πρέπει να πλαισιώσει το ΔΣ στην προσπάθεια να φέρουμε το πέρας του έργου του ΣΕΣ με ελάχιστους πόρους. Ήδη στον πρώτο μήνα λειτουργίας του, το νέο ΔΣ έχει δώσει πολύ θετικά σημάδια αποδοτικής και αποτελεσματικής λειτουργίας. Μία από τις πρώτες δράσεις είναι η αναδιοργάνωση των επιτροπών, η οποία έχει ολοκληρωθεί και όταν δημοσιεύεται το κείμενο αυτό θα έχει ολοκληρωθεί το έργο επεξεργασίας των αιτήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος των μελών για συμμετοχή στις επιτροπές και θα **στελεχώνονται οι νέες επιτροπές**. Οι νέες επιτροπές είναι λιγότερες και ευρύτερες, με στόχο την πιο αποτελεσματική λειτουργία.

Ασφαλώς, σημαντικό κομμάτι της δραστηριοποίησης του Συλλόγου είναι η **διοργάνωση εκδηλώσεων**, είτε αποκλειστικών, είτε σε συνεργασία με άλλους σχετικούς φορείς. Παρά τις δυσκολίες, καταβάλλεται προσπάθεια οι δράσεις αυτές να ανταποκρίνονται στις εξελισσόμενες ανάγκες των μελών του ΣΕΣ σε όλη την Ελλάδα, αλλά και σε όλα τα θέματα που αφορούν τα αντικείμενα του Συγκοινωνιολόγου. Εκτός από αμιγώς επιστημονικές εκδηλώσεις (ημερίδες και επιστημονικά συνέδρια), προετοιμάζονται και άλλες εκδηλώσεις που σχετίζονται με φλέγοντα θέματα ενδιαφέροντος για τα μέλη του ΣΕΣ, όπως θέματα που αφορούν την αναζήτηση εργασίας και την επιμόρφωση των νέων (και μεγαλύτερων) συναδέλφων.

Δυστυχώς, όμως, τίθεται άμεσο θέμα **οικονομικής βιωσιμότητας** του ΣΕΣ. Η δραματική μείωση των εσόδων του ΣΕΣ τα τελευταία χρόνια έχει οδηγήσει σε οικονομικό στραγγαλισμό του. Τόσο τα προηγούμενα ΔΣ, όσο και το νεοσύστατο ΔΣ, έχουν προβεί σε δύσκολες αποφάσεις περιορισμού των εξόδων του ΣΕΣ. Δυστυχώς, όμως, δεν είναι δυνατόν να μειωθούν

τα έξοδα με τον ίδιο ρυθμό που μειώνονται τα έσοδα, χωρίς να θυσιαστεί δραματικά το επίπεδο λειτουργίας του ΣΕΣ, οδηγώντας σε ένα αρνητικό ισοζύγιο, το οποίο έχει περιορίσει σημαντικά το οικονομικό απόθεμα του Συλλόγου.

Με οδηγό το Σχέδιο Ανάπτυξης ΣΕΣ για την περίοδο 2014-2020, το ΔΣ του ΣΕΣ θα ξεκινήσει άμεσα μια συγκροτημένη και οργανωμένη **προσπάθεια προσέληψης χορηγών**, με στόχο την κάλυψη των απολύτως αναγκαίων αυτών αναγκών και τη διασφάλιση της συνέχισης της λειτουργίας του. Επίσης, θα πραγματοποιηθούν και άλλες δράσεις, με στόχο την εξάλειψη του αρνητικού οικονομικού ισοζυγίου του ΣΕΣ. Οποιοσδήποτε προτάσεις προς την κατεύθυνση εξεύρεσης πηγών χρηματοδότησης για το Σύλλογο είναι ευπρόσδεκτες από όλους τους συναδέλφους.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι δεν αρκεί το ΔΣ και οι οργανωμένες δομές του ΣΕΣ, π.χ. οι επιτροπές, για την άρτια ολοκλήρωση του έργου του. Χρειάζεται η συμμετοχή και η ουσιαστική στήριξη όλων των μελών στις δράσεις του ΣΕΣ. Όσο δυναμικό και αν είναι το διοικητικό συμβούλιο, **ΣΕΣ δεν είναι** -και δεν μπορεί να είναι- **μόνο το ΔΣ**. Επτά συνάδελφοι δεν μπορούν να γνωρίζουν όλα τα θέματα απολύτως, δεν μπορούν να εκπροσωπήσουν το ΣΕΣ παντού, δεν προλαβαίνουν να ενημερωθούν για όλες τις διαβουλεύσεις και να αντιληφθούν όλα τα θέματα που άπτονται των αντικειμένων ενδιαφέροντός του. Δεν είναι λίγες οι φορές που συνάδελφοι «κατηγορούν» το ΣΕΣ για αδράνεια σε ένα θέμα. Συχνά, όμως, οι ίδιοι συνάδελφοι είναι αυτοί που γνωρίζουν το θέμα καλύτερα, αυτοί που έχουν την πιο άμεση πληροφόρηση σε αυτό το θέμα. Θεωρώ υποχρέωση των μελών αυτών να συμβάλλουν στο έργο του ΣΕΣ, φέρνοντας τα θέματα αυτά σε γνώση του ΔΣ, και συνεργαζόμενα με το ΔΣ στη διατύπωση αποτελεσματικής ανταπόκρισης σε αυτά.

Οι ημέρες που διέρχεται η χώρα, με αντίκτυπο σε όλους μας ατομικά, αλλά και στον Σύλλογο συνολικά, είναι δύσκολες, και αυτό αποτυπώνεται σε όλες τις λειτουργίες. Είναι κατά συνέπεια ανάγκη να αξιοποιήσουμε την εμπειρία των προηγούμενων ΔΣ, και να δουλέψουμε συστηματικά ώστε να μπορέσει ο Σύλλογος όχι μόνο να μείνει όρθιος, αλλά και να δυναμώσει τη φωνή και τη θέση του και να στηρίξει τα μέλη του και την Ελλάδα. Με μία ενωμένη ομάδα δραστήριων και ικανών συναδέλφων, με διάθεση για δουλειά, θα καταβάλουμε κάθε προσπάθεια για να συνεισφέρουμε στην επανεκκίνηση της χώρας και του ρόλου των Συγκοινωνιολόγων.

Κώστας Αντωνίου
Πρόεδρος ΣΕΣ

**SIEMENS**

Από το αυτοκίνητο στο μετρό με άνεση.
Κι από εκεί, κατευθείαν στην παραλία.

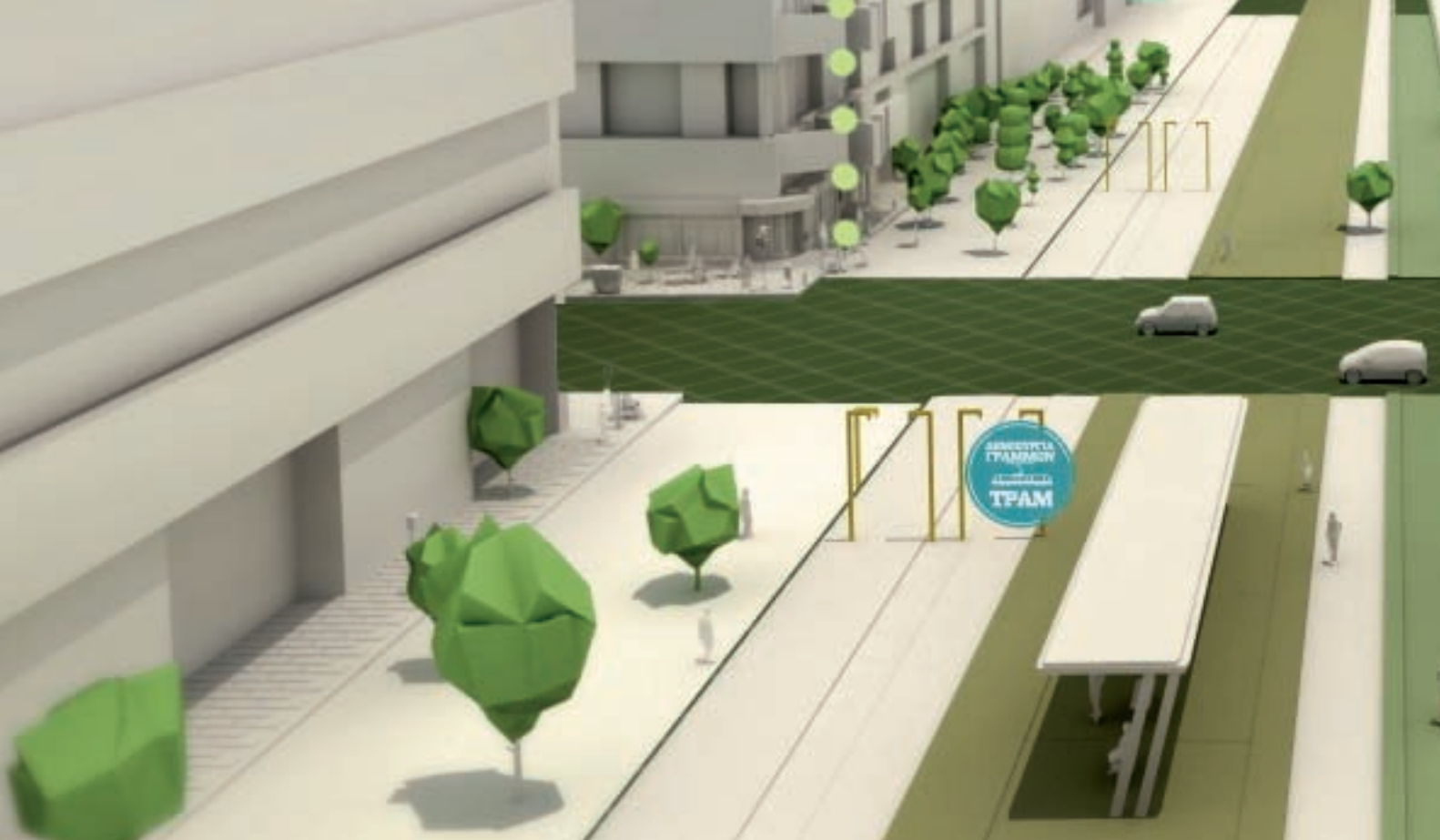
[siemens.com/mobility](https://www.siemens.com/mobility)

Όσο περισσότερο αυξάνεται η κίνηση, τόσο μεγαλύτερη σημασία αποκτά η διατήρηση της ομαλής ροής της – για άνεση στις μετακινήσεις, αλλά και για την ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και των περιφερειών. Γι' αυτό το σκοπό, σάς προσφέρουμε ένα μοναδικό, πλήρες χαρτοφυλάκιο: ολοκληρωμένη διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, πρωτοποριακές λύσεις οι οποίες αξιοποιούν τα συλλεγόμενα κυκλοφοριακά δεδομένα, συστήματα διοδίων και ηλεκτρονικών εισιτηρίων, καθώς και υπηρεσίες και συμβουλευτική υποστήριξη, ειδικά προσαρμοσμένα στις εκάστοτε ανάγκες σας.

Και προχωράμε κι ένα βήμα παραπέρα. Αξιοποιώντας τη βαθιά εξειδίκευσή μας στη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας σε οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, ενοποιούμε με άψογο τρόπο όλα τα συστήματα μεταφορών, χρησιμοποιώντας έξυπνες λύσεις Πληροφορικής, εξασφαλίζοντας για τους επιβάτες ταχύτερες, ασφαλέστερες και πιο άνετες μετακινήσεις. Οι τεχνολογίες υπάρχουν. Το ίδιο και οι ιδέες. Μαζί μπορούμε να διαμορφώσουμε τις μεταφορές του αύριο.

Βιώστε την εμπειρία των ολοκληρωμένων μεταφορών.

Answers for infrastructures & cities.



RE-THINK ATHENS.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Θάνος Βλαστός*

Ο στόχος της 'πεζοδρόμησης' της Πανεπιστημίου κάθε άλλο παρά περιορίζεται στην προσθήκη 20 ακόμη στρεμμάτων στους δημόσιους χώρους του κέντρου της Αθήνας. Αντίθετα, η 'πεζοδρόμηση' ανήκει στη μεγάλη στρατηγική που ασκείται στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης για αποφόρτιση των πόλεων από αυτοκίνητα, με αντικατάσταση όσο γίνεται μεγαλύτερου μέρους των μετακινήσεων από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα. Οι λόγοι είναι προφανείς (ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα, ενεργειακή εξάρτηση, κλιματική αλλαγή κ.λπ.). Η Αθήνα είναι από τις λίγες ευρωπαϊκές πόλεις που υφίστανται αυτές τις επιπτώσεις σε τόσο δραματικό βαθμό και η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου δίνει για πολλούς από αυτές κατάλληλες απαντήσεις:

- Απομακρύνει τις διαμπερείς ροές από το κέντρο και το απελευθερώνει από μεγάλο μέρος των αυτοκινήτων που το κατακλύζουν. Το κέντρο γίνεται ξανά τόπος για να περπατήσεις και να σταθείς, γίνεται ξανά καρδιά της μητροπολιτικής Αθήνας, κάτι που το έχει ανάγκη κάθε κάτοικος, όπου και αν μένει,

ακόμη και στα μακρινά προάστια.

- Ξεμπλοκάρει το τραμ από τη Βουλή και του δίνει τη δυνατότητα να φτάσει στα Άνω Πατήσια (Β' φάση). Η διέλευση του τραμ από την Πατησίων θα μεταμορφώσει αυτό τον άξονα, και η θετική επίδρασή της θα είναι καταλυτική στην υποβαθμισμένη οικονομικά και κοινωνικά ζώνη κατοικίας γύρω από αυτόν. Συγχρόνως δίνει μεγάλη ώθηση σε ένα σχετικά φτηνό και το πιο αποτελεσματικό επιφανειακό μέσο, όπως το τραμ, το οποίο με τα ίδια χρήματα που ξοδεύονται για το μετρό θα μπορούσε ταχύτητα να καλύψει με ένα πολύ πυκνό δίκτυο οδικήλο το λεκανοπέδιο.
- Δίνει στο ποδήλατο τη θέση που του είχαν αρνηθεί οι βάρβαρες πολιτικές που ασκήθηκαν συστηματικά απέναντί του.
- Καταργεί το πιο σοβαρό φράγμα αυτοκινήτων στην εγκάρσια κίνηση του πεζού από Νεάπολη/Κολλωνάκι προς το ιστορικό κέντρο και αντίστροφα. Το φράγμα αυτό είναι η σημερινή Πανεπιστημίου, η φαρδύτερη αρτηρία του κέντρου (Σταδίου 3 λωρ., Ακαδημίας 4 λωρ., Πανεπιστημίου 6 λωρίδες).



Η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου δρομολογεί λοιπόν πολιτικές που από εδώ και πέρα θα πρέπει να ασκούνται σταθερά ώστε να καλύψει η Αθήνα τη μεγάλη απόσταση που τη χωρίζει από την Ευρώπη, από τις ανταγωνίστριες πόλεις και από τους στόχους στους οποίους η Ελλάδα έχει δεσμευτεί υπογράφοντας διεθνείς συνθήκες. Πρόκειται για πολιτικές σχετικές με την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας, την ένταξη του ποδηλάτου, την αναβίωση του ιστορικού κέντρου, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και την καλύτερη σύνδεση με το κέντρο περιοχών, γύρω από τον άξονα της Πατησίων, που έχουν σοβαρές υστερήσεις και για τις οποίες η διέλευση του τραμ θα είναι ευεργετική.

Είναι γεγονός ότι θυσιάστηκαν μέχρι σήμερα στο βωμό του αυτοκινήτου πολλή ως προς τον πολιτισμό, το περιβάλλον, την κοινωνικότητα, την οικονομία. Δεν συνέβη αυτό μόνο στην Ελλάδα. Όμως στον υπόλοιπο κόσμο τις δυο τελευταίες δεκαετίες αυτή η αδιέξοδη πορεία ανεστράφη κατά εντυπωσιακό τρόπο. Εδώ; Θα προτιμήσουμε να θυσιάσουμε ακόμη και τη σοβαρότητά μας, αρνούμενοι να συμμετέχουμε στην παγκόσμια προσπάθεια για το περιβάλλον; Θα επιμείνουμε να εμποδίζουμε την Αθήνα να υποδέχεται με αξιοπρέπεια τους πολλούς που θα ήθελαν να την επισκέπτονται, φυσικά προς το παρόν μόνο για το παρελθόν της; Εξακολουθούν εδώ να παραμένουν ισχυρές νοοτροπίες του 50, που οι πολιτισμένες χώρες τις άφησαν πίσω τους. Πρόκειται για νοοτροπίες υπεύθυνες για την τραγική εικόνα της σημερινής Αθήνας. Ο γνωστός βαθύτατος συντηρητισμός, εκφρασμένος μέσω μιας δήθεν αριστερής φρασεολογίας που πασχίζει να μας 'αποκαλύψει' πόσο δεξιά εκτροπή θα ήταν η 'πεζοδρόμηση' της

σημερινής 'προοδευτικής' Πανεπιστημίου! Εμμονή στο να μην αλλιάξει τίποτα. Καχυποψία απέναντι στο οτιδήποτε, με αποτέλεσμα να βυθιζόμαστε όλο και περισσότερο στην παρακμή και να φεύγουν και οι τελευταίοι κάτοικοι και επισκέπτες από το κέντρο. Ωστόσο είναι τόσο άρρωστα όσα ζούμε στην Αθήνα που θα έπρεπε όλοι μας να σηκώσουμε τα μανίκια ψηλά και να αλλιάξουμε επειγόντως προτεραιότητες, μπας και σωθεί ό,τι απέμεινε όρθιο και αντιστοιχεί σε μια ευρωπαϊκή πρωτεύουσα με πραγματικά μοναδική ιστορία.

Οι εξελίξεις είναι ακόμη πιο δραματικές αν πάρουμε υπόψη μας ότι, ενώ εμείς είμαστε βυθισμένοι στο τέλημα, ο υπόλοιπος κόσμος τρέχει μπροστά, οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις επενδύουν αποφασιστικά στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, ενθαρρύνουν το περπάτημα και το ποδήλατο, απομακρύνουν το αυτοκίνητο, πεζοδρομούν, περιορίζουν τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης, κατασκευάζουν ποδηλατοδρόμους, εμπλουτίζουν τους δρόμους τους με σταθμούς κοινόχρηστων ποδηλάτων, αναδεικνύουν τη δημόσια συγκοινωνία σε πυλώνα των μετακινήσεων. Η ευρωπαϊκή πόλη προσελκύει κατοίκους, επισκέπτες και επενδυτές, ο τουρισμός των πόλεων αυξάνει εκθετικά, το εμπόριο και οι υπηρεσίες ακμάζουν ενώ εμείς... στο απόλυτο μηδέν.

Τι άλλο πρέπει να συμβεί σε αυτόν τον τόπο για να μας βγάλει από τον λήθαργο; Δεν βλέπουμε τι γίνεται λίγο έξω από την πόρτα μας; Δεν αντιλαμβανόμαστε ότι η χρεωκοπία και η εθνική ξεφτίλα που την ακολούθησε είναι αποτελέσματα και της πτώχευσης των ελληνικών πόλεων (που μόνο αυτές μπορούσαν να είναι οι βασικές μηχανές παραγωγής πλούτου) μετά την εγκα-

τάλειψή τους από κατοίκους, επισκέπτες και επενδυτές; As μην υποτιμούμε ότι η φυγή τους οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη ρύπανση, το θόρυβο και την ανασφάλεια στο δρόμο. Τι τοπίο διαμορφώσαμε γύρω από την Ακρόπολη και τους άλλους αρχαιολογικούς χώρους; Εντοπίζει κανείς το ιστορικό κέντρο; Ποια είναι η εικόνα των ακτών, των λόφων, των ποταμών της Αθήνας; As αξιολογήσουμε αντικειμενικά το τι χτίστηκε τις τελευταίες δεκαετίες. Γιατί εξαφανίστηκαν οι γειτονιές; Τι γίνεται στους δρόμους, ποιοι μπορούν χωρίς φόβο να περπατήσουν ή να κάνουν ποδήλατο; Τι έδωσε από το δρόμο τα παιδιά, τους ηλικιωμένους, τους ανάπηρους; Σκουπίδια και αυτοκίνητα, αυτά πια μόνο βλέπεις στο δρόμο. Αν αυτή την εικόνα υπερασπιζόμαστε απέναντι σε οποιαδήποτε αλλαγή τότε χαλάλι μας. Το αυτοκίνητο είναι η πηγή του προβλήματος και αν αυτό το πρόβλημα δεν αντιμετωπιστεί ριζικά θα είναι μάταιες οι όποιες προσπάθειες προσέγκυσης νέων χρήσεων γης στο κέντρο. Παρακάτω θα επιχειρηθεί να δοθούν κάποιες απαντήσεις σε ενστάσεις που κατά καιρούς διατυπώθηκαν ως προς την 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου:

■ Η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου δεν αποτελεί πρόταση κάποιας κυκλοφοριακής μελέτης

Δεν θα μπορούσε να γίνει αλλιώς. Ευτυχώς ακόμη κάποια κρίσιμα ζητήματα για την τύχη των πόλεων ανήκουν στον χώρο της πολιτικής, και όχι στους τεχνοκράτες. Είναι αρμοδιότητα μιας κυκλοφοριακής μελέτης η αποτίμηση της πολεοδομικής, αρχιτεκτονικής, ιστορικής αξίας ενός δρόμου; Την τριλογία, ή τα άλλα εμβληματικά κτήρια κυκλοφοριακή μελέτη θα τα αξιολογήσει; Είναι αρμοδιότητα μιας κυκλοφοριακής μελέτης να αποφασίσει αν θα δοθεί στην Αθήνα προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία, αν θα δοθεί χώρος για το ποδήλατο, αν θα ξαναγίνει η πόλη τόπος για να περπατάς και να στέκεσαι; Δική της αρμοδιότητα θα ήταν να χαράξει στρατηγική για την επιστροφή κατοίκων στο κέντρο, για να γίνει η Αθήνα ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, για να προσελκύσει επενδύσεις; Αυτό που μόνο μπορεί να κάνει μια κυκλοφοριακή μελέτη είναι να εκτιμήσει τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις από μια 'πεζοδρόμηση' (τέτοιες μελέτες εκπονήθηκαν από την Αττικό Μετρό). Τις επιπτώσεις όμως αυτές δεν μπορεί να τις αποτιμήσει συγκρίνοντάς τις με τα πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και άλλα κέρδη. Αυτό μόνο η κοινωνία μπορεί να το κάνει και η βαθμολόγηση από αυτήν, κόστους και ωφελειών, θα εξαρτηθεί από τις ευαισθησίες της, από τα προβλήματα της, από τους στόχους της.

Κυκλοφοριακή μελέτη που να τεκμηριώνει ή που να καταρρίπτει την 'πεζοδρόμηση' δεν θα μπορούσε ποτέ να εκπονηθεί. Δεν υπήρξε ποτέ αξιόλογος δρόμος που να πεζοδρομήθηκε με υπόδειξη κυκλοφοριακής μελέτης. Οι δρόμοι που πεζοδρομούνται επιλέγονται από πολεοδομικές θεωρήσεις που αντανακλούν γενικότερες πολιτικές για το αύριο της πόλης και της κοινωνίας. Παραδείγματος χάριν, η πεζοδρόμηση της Διον. Αρεοπαγίτου ή της Ερμού δεν προέκυψε από κάποια κυκλοφοριακή μελέτη που αναζήτησε στην Αθήνα δρόμους προς πεζοδρόμηση και τελικά κατέληξε σε αυτούς. Η πεζοδρόμηση της Δ. Αρεοπαγίτου αποφασίστηκε για τον προφανή λόγο ότι δίπλα της είναι η Ακρόπολη. Ανάλογα η πεζοδρόμηση της Ερμού δεν υπνρετεί

κάποια κυκλοφοριακή λογική αλλά αρχαιολογικές και πολεοδομικές προτεραιότητες: δίπλα της είναι ο Κεραμεικός και συνδέει πλατείες όπως Συντάγματος, Μοναστηρακίου και Ασωμάτων με την Τεχνόπολη στο Γκάζι (την τρίτη πλατεία του νεοκλασικού σχεδιασμού).

■ Η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου θα προκαλέσει σοβαρές κυκλοφοριακές επιπτώσεις

Ο όρος 'κυκλοφοριακές επιπτώσεις' επιδέχεται πολύ διαφορετικές αναγνώσεις. Για άλλους οι επιπτώσεις θα είναι θετικές και για άλλους αρνητικές. Για εκείνους που επιλέγουν το αυτοκίνητο για όλες τους τις μετακινήσεις, οι επιπτώσεις θα είναι αρνητικές. Για εκείνους που αναζητούν στην Αθήνα μια αξιοπρεπή δημόσια συγκοινωνία, οι επιπτώσεις θα είναι θετικές. Πράγματι με την 'πεζοδρόμηση' της η Πανεπιστημίου θα πάψει να είναι φράγμα και το τραμ θα επεκταθεί μέχρι το τέρμα της Πατησίων. Το γεγονός λοιπόν ότι πολλές μετακινήσεις που γίνονται σήμερα με αυτοκίνητο θα γίνονται αύριο στο κέντρο με δημόσια συγκοινωνία για άλλους θα είναι καταναγκασμός ενώ για άλλους μια εξέλιξη πολιτισμού και κοινωνικής ωρίμανσης, μια ευκαιρία για το περιβάλλον και την κοινωνικότητα στην Αθήνα. Δεν υπάρχει τρόπος να ενισχυθούν η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο άλλος από το να τους δοθεί χώρος που τώρα καλύπτεται από αυτοκίνητα. Τα κέρδη της βιώσιμης κινητικότητας εκ των πραγμάτων προκύπτουν χάρις σε περιορισμούς στο αυτοκίνητο. Ισότις μόνο έτσι η πόλη μπορεί να γίνει πραγματικά πιο εύκολα και πιο ευχάριστα προσπελάσιμη.

■ Η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου είναι 'έργο ανάληψης με το οποίο επιχειρείται να καλυφθεί μια αυθαίρετη (προελημμένη) κυκλοφοριακή επιλογή'

Αυτό που κακώς αναφέρεται ως 'πεζοδρόμηση' δεν είναι ανάληψη αλλά ένα κατ' εξοχήν συγκοινωνιακό έργο. Δεν υπάρχει λόγος κανείς να το κρύψει αφού αντιστοιχεί στην επίσημη πολιτική όλης της Ευρώπης: προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος. Αντίθετα προβάλλεται διότι αποτελεί τον πυρήνα και το θεμέλιο του όλου προγράμματος. Ο πυρήνας αυτός έχει να κάνει κυρίως με το τραμ, το οποίο αναλαμβάνει να υποκαταστήσει σε τελικό στάδιο λεωφορεία και τρόλλεϋ, οργανώνοντας πολύ καλύτερα τη δημόσια συγκοινωνία του πιο φορτισμένου από οχήματά της άξονα της Αθήνας. Το τραμ, με αφετηρία τη Βουλή θα διανύει την Πανεπιστημίου και θα συνεχίζει στο σύνολο της Πατησίων, άλλα 5.400 μ. Στην πραγματικότητα ανοίγεται ο δρόμος για κάτι πολύ πιο φιλόδοξο: το δίκτυο τραμ να απλωθεί σε όλη τη βόρεια πλευρά της Αθήνας εξυπηρετώντας αρχικά προορισμούς όπως ο σταθμός Λαρίσης και το νοσοκομείο Παίδων. Οι σχετικές μελέτες είναι σχεδόν έτοιμες.

Η Πανεπιστημίου έχει μήκος 1.100 μ. Στην πράξη όμως το συγκοινωνιακό έργο που περιλαμβάνει (την επέκταση του τραμ), αρχικά μέχρι το αρχαιολογικό μουσείο – πλ. Αιγύπτου (Α' Φάση) και στη συνέχεια μέχρι τα Α. Πατήσια (Β' Φάση) θα έχει μήκος 2.800 μ. και 6.400 αντίστοιχα. Δηλαδή η Πανεπιστημίου αντιστοιχεί μόνο στο 39% του συνολικού έργου της Α' Φάσης και στο 17% του συνολικού έργου της Β' Φάσης (Πίνακας 1).

Πίνακας 1	Α' Φάση	Β' Φάση
Μήκος συνολικού έργου	2800 (μ)	6400 (μ)
Το μήκος της Πανεπιστημίου (1100 μ) ως ποσοστό του μήκους του συνολικού έργου	39%	17%

■ Τα υφιστάμενα πεζοδρόμια της Πανεπιστημίου επαρκούν για τους πεζούς

Η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου αφορά κατά ένα πολύ μικρό της μέρος αποκλειστικά τον πεζό. Απόδειξη: από τα 16-18 μ. του οδοστρώματος τα 6,5 μ. περίπου δίνονται στο τραμ, τα 3,5 μ. σε λωρίδα αυτοκινήτων έκτακτης ανάγκης και τα 2,5 μ. στο ποδήλατο. Απομένουν από το οδόστρωμα 3,5 έως 5,5 μ. και αυτά, μόνον αυτά, διατίθενται συμπληρωματικά στον πεζό. Αντιστοιχούν στο 22% (περίπτωση πλάτους οδοστρώματος 16 μ.) ή στο 30% (περίπτωση πλάτους 18 μ.) του όλου έργου της Πανεπιστημίου.

■ Η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου δεν τεκμηριώνεται πολεοδομικά

Η Αθήνα αποφάσισε την 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου εδώ και 30 χρόνια. Το έργο αυτό περιλαμβάνεται στο ακόμη εν ισχύ Ρυθμιστικό του 1982 και είναι γνωστές οι διεξοδικές αναλύσεις και η συζήτηση που προηγείται της ψήφισης ενός Ρυθμιστικού ώστε να γίνει νόμος του κράτους. Αν στις αρχές της δεκαετίας του 80 η τότε αθηναϊκή κοινωνία επέλεξε την 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου μαζί με τον 'δακτύλιο' για να αντιμετωπίσει τα τότε περιβαλλοντικά και πολεοδομικά προβλήματά της, σήμερα, όταν ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων είναι τουλάχιστον εξαπλάσιος και τα προβλήματα πολύ πιο σοβαρά (το 80 ούτε καν μετρήσεις δεν γίνονταν για τα μικροσωματίδια) η 'πεζοδρόμηση' της Πανεπιστημίου θα έπρεπε να θεωρείται μόνο ως το πρώτο βήμα μιας μεγάλης στρατηγικής για μια διαφορετική Αθήνα.

■ Η Πανεπιστημίου επελέγη χωρίς προηγουμένως να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις

Με ένα από τα βασικότερα κριτήρια να είναι η επέκταση του τραμ, η Πανεπιστημίου, ήταν η μοναδική λογική λύση από πλευράς τροχιοδρομικής χάραξης, αφού το τραμ έχει σταματήσει μπροστά στην κλειστή σήμερα πόρτα της.

Γενικότερα δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις, ικανές να ικανοποιήσουν τους στόχους που η Πανεπιστημίου έχει θέσει. Η 'πεζοδρόμηση' της Σταδίου, ως υποκατάστατο έργο, θα είχε μηδενικό αντίκρισμα για περπάτημα και ποδήλατο διότι τον συνολικό της χώρο θα τον κατελάμβαναν αποκλειστικά το τραμ και μια λωρίδα αυτοκινήτου για έκτακτες ανάγκες (Πίνακας 2).

Πίνακας 2	Σημερινό πλάτος οδοστρώματος (μ)	Πλάτος που διατίθεται στο τραμ (μ)	Πλάτος για λωρίδα έκτακτης ανάγκης, τροφοδοσίας κ.λπ. (μ)	Πλάτος που διατίθεται στο ποδήλατο (μ)	Απομένον πλάτος για πεζούς, συμπληρωματικό των υφιστάμενων πεζοδρομίων (μ)
Πανεπιστημίου	16-18	6,5	3,5	2,5	5,5
		36%	20%	14%	30%
Σταδίου	10	6,5	3,5	0	0
		65%	35%	0%	0%

Η 'πεζοδρόμηση' της Σταδίου θα ήταν επίσης άτολη απέναντι στο αυτοκίνητο αφού αποφεύγει συνειδητά να το επηρεάσει. Πράγματι η διαμπερής ροή Συγγρού – Αμαλίας – Πανεπιστημίου θα συνέχιζε απρόσκοπτα προς Ομόνοια και καμιά ουσιαστική αλλαγή δεν θα προέκυπτε ως προς την αποφόρτιση του κέντρου.

Συγκρίνοντας επίσης την αρχιτεκτονική ποιότητα των δυο αξόνων γίνεται φανερό το πόσο το σενάριο Σταδίου/Φιλελλήνων απέναντι στο σενάριο Πανεπιστημίου/Αμαλίας υστερεί (Πίνακας 3).

Πίνακας 3	Ανάπτυγμα μετώπων πλατειών και επιφανειών πρασίνου (μ)	Ανάπτυγμα μετώπων εμβληματικών κτηρίων (μ)
Πανεπιστημίου/Αμαλίας	800	875
Σταδίου/Φιλελλήνων	260	480

■ Η 'πεζοδρόμηση' πολύ πιθανά θα οδηγήσει σε εμπορευματοποίηση του πιο εμβληματικού άξονα της Αθήνας

Η Αθήνα έχει την εμπειρία μιας μεγάλης πεζοδρόμησης, όπως των Δ. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου η οποία δεν οδήγησε σε εμπορευματοποίησή τους. Παρέμειναν μνημειακοί πεζόδρομοι. Ένα μεγάλο μέρος των εμβληματικών χρήσεων γης της Πανεπιστημίου δεν επιδέχονται αλλαγής άρα δεν υπάρχει για αυτές τέτοιος κίνδυνος. Ως προς τις άλλες είναι ζήτημα πολεοδομικής νομοθεσίας. Ωστόσο η σημερινή εικόνα της Πανεπιστημίου, με τη γνωστή ροή των 5-6 λωρίδων κυκλοφορίας και με τη ρύπανση το θόρυβο και τις αποκοπές που προκαλεί, υπηρετεί με μεγαλύτερη συνέπεια την μνημειακή ταυτότητα του άξονα;

■ Δεν είναι σωστό στο σχεδιασμό δημόσιων χώρων, και μάλιστα τέτοιες σημασίας, να εμπλέκονται ιδιωτικοί φορείς

Ένα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα Ίδρυμα ανέλαβε να δρομολογήσει ένα θεσμοθετημένο δημόσιο σχεδιασμό, που βρισκόταν 30 χρόνια στα συρτάρια και ανασύρθηκε το 2000 από την κυβέρνηση. Με εξαίρεση τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, ευθύνης αποκλειστικά του Ιδρύματος, οι υπόλοιπες μελέτες έγιναν από την Αττικό Μετρό και για την οριστικοποίηση και έγκρισή τους ενεπλάκησαν πολλά συναρμόδια υπουργεία. Η ολοκλήρωση των μελετών, ώστε το έργο να είναι τώρα έτοιμο για δημοπράτηση, είναι αποτέλεσμα στενής συνεργασίας και κοινής προσπάθειας της Πολιτείας με ένα Ίδρυμα. Η κατασκευή του έργου θα χρηματοδοτηθεί στο μεγαλύτερο ποσοστό του από την Ευρώπη (ΕΣΠΑ).

Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι δεν υπάρχει κάτι που να μπορεί για το δημόσιο να κάνει από μόνο του. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στις αδυναμίες και αγκυλώσεις της κρατικής μηχανής. Είναι αποτέλεσμα και της έλλειψης πόρων. Ως συνέπεια της κρίσης τα επόμενα χρόνια τα μοναδικά έργα που θα προωθηθούν στην Ελλάδα θα στηριχτούν είτε σε κοινοτικές χρηματοδοτήσεις, είτε σε ιδιωτικές ίσως και σε δάνεια όταν μπορέσει να βγει η Ελλάδα στις αγορές.

Η εμπειρία της όλης εξέλιξης της 'πεζοδρόμησης' της Πανεπιστημίου σε επίπεδο μελετών δείχνει ότι ο ιδιωτικός τομέας με την αποφασιστικότητα και την ευελιξία του κατάφερε σε ελάχιστο χρόνο να επιτύχει αυτό που το δημόσιο επί 30 χρόνια στάθηκε αδύνατο να προχωρήσει όπως αποδεικνύεται ανίκανο να ασκήσει μια πραγματική πολιτική για την πολεοδομία, το περιβάλλον και την υγεία μας. Συμπληρωματικά στη γραφειοκρατία, στις αγκυ-

ηλώσεις και στον συντηρητισμό προστίθενται σήμερα η χρεωκοπία και η διάλυση. Για να υπάρξει συναίνεση για διάφορα έργα στην Ελλάδα θα πρέπει πρώτα να περιμένουμε να αποκτήσει αυτός ο τόπος αποτελεσματικό δημόσιο τομέα; Με αυτή τη λογική ίσως τα εγγόνια μας κάτι θα προλάβουν να δουν. Ως προς τις χορηγίες η Αθήνα, στη σύγχρονη ιστορία της και όχι μόνο, έχει πολύ πλούσια εμπειρία από την ευεργετική τους συμβολή στην εκπαίδευση, την περίθαλψη, την άμυνα κ.λπ. Το ίδιο συμβαίνει και στις περισσότερες χώρες του κόσμου.

■ Η 'πεζοδρόμηση' θα είναι ένας συγκαλυμμένος 'εξευγενισμός'

Δεν θα έχει εισιτήριο η Πανεπιστημίου. Δεν θα απευθύνεται σε κάποιους 'επιθυμητούς', 'αποδεκτούς' και 'υγιείς', απομακρύνοντας τους υπολοίπους. Η Πανεπιστημίου δεν είναι περιοχή κατοικίας όπου είναι αναμενόμενο ότι μετά την ανάληψή της ότι θα αλλιάξουν οι αξίες γης και εκ των πραγμάτων θα υποχρεωθούν να αποχωρήσουν οι παλιοί κάτοικοι. Η Πανεπιστημίου θα λειτουργήσει ως ένας κορμός πάνω στον οποίο θα αρθρώνονται Εμπορικό και Ιστορικό Τρίγωνο, η Πλάκα, το Κολωνάκι, η Νεάπολη και τα Εξάρχεια. Στην Πανεπιστημίου μετά την υλοποίηση



του έργου θα έρχονται περισσότεροι χρήστες δημόσιας συγκοινωνίας, περισσότεροι ποδηλάτες και πεζοί, θα έρχονται κάτοικοι της υποβαθμισμένης ζώνης της Πατησίων, θα έρχονται από όλη την Αθήνα για να ανακτήσουν το κέντρο της γιατί θα το έχουν ανάγκη. Θα προσελκύει εκείνους που ζουν σε πυκνοκατοικημένες συνοικίες χωρίς πλατείες και πράσινο, εκείνους που έχουν ανάγκη να επισκέπτονται το κέντρο και να μην παραμένουν εγκλωβισμένοι στις γειτονιές.

Η Πανεπιστημίου θα δώσει μια νέα ώθηση στο κέντρο το οποίο έτσι θα ενθαρρύνει και επενδυτές. Θα συμπληρωθούν ξανά τα οικοδομικά κενά, που προέκυψαν από το κλείσιμο καταστημάτων και την εγκατάλειψη σπιτιών, με νέες χρήσεις που θα απευθύνονται σε όλες τις ηλικίες, σε όλα τα επίπεδα μόρφωσης, και τα εισοδήματα. Η οικονομική ανάκαμψη του κέντρου θα επηρεάσει θετικά την γενικότερη οικονομία της Αθήνας.

■ Η επένδυση θα έπρεπε να διαχυθεί ισόρροπα στο σύνολο της επιφάνειας της Αθήνας με μικρά έργα διάσπαρτα σε όλες τις γειτονιές

Τονίστηκε προηγουμένως ότι ένα έργο τόσο κεντρικό απευθύνεται σε όλους τους Αθηναίους και ότι τα οικονομικά οφέλη θα επηρεάσουν θετικά το σύνολο της οικονομίας. Δεν υπάρχει πόλη του

κόσμου που να μη δίνει έμφαση στο κέντρο της και να αμφισβητεί ότι αυτό πρέπει να ξεχωρίζει στο εσωτερικό της ευρύτερης αστικής επιφάνειας. Το κέντρο λειτουργεί όπως η καρδιά για το υπόλοιπο κορμί. Είναι συγχρόνως και η βιτρίνα για τους επισκέπτες. Είναι κρίμα να υποτιμάται ότι το κέντρο είναι συγχρόνως και το ιστορικό κέντρο της Αθήνας δηλαδή συμπύκνωση με τον τρόπο που αναπτύχθηκε μια πανάρχαια πόλη, από τις πιο εμβληματικές της παγκόσμιας ιστορίας.

■ Το έργο έπρεπε να αποτελέσει μέρος μιας 'συντονισμένης' αστικής πολιτικής, ταυτόχρονα πολεοδομικής, προνοιακής, εργασιακής, αναπτυξιακής ... που να ενδυναμώνει τα συμμετοχικά διαθέσιμα των πόλεων και των τοπικών κοινωνιών

Το να είμαστε σύμφωνοι, στη θεωρία, μόνο με εκείνα τα έργα που θα κατασκεύαζε μια άλλη Ελλάδα, εκείνη η Ελλάδα που θα θέλαμε, στην πράξη αρνιόμαστε τώρα το στιγίτη. Μέχρι να υπάρξει μια άλλη Ελλάδα να μη γίνει τίποτα; Καταδικάζουμε τον τόπο μας σε απραξία. Παράλληλα του στερούμε τη δυνατότητα να προσεγγίσει και αυτό που εμείς πρεσβεύουμε διότι χωρίς έργα πώς είναι δυνατόν μια χώρα να πάει μπροστά;



■ Το αυτοκίνητο είναι κρίσιμη παράμετρος της λειτουργίας της πόλης και οι περιορισμοί σε αυτό θα επηρεάσουν την οικονομία της. Δεν πρέπει να υποτιμάται η αναπτυξιακή συμβολή του αυτοκινήτου

Είναι γεγονός ότι κατά τον 20ο αιώνα η εντυπωσιακή οικονομική ανάπτυξη στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό στο αυτοκίνητο. Με το αυτοκίνητο διευκολύνθηκε η προσπέλαση και αξιοποίηση νέων εκτάσεων, πολλαπλασίαση μεγαλύτερων εκείνων που κάλυπταν οι μέχρι τότε αστικές επιφάνειες. Ακόμη και σήμερα στο αυτοκίνητο κυρίως στηρίζεται η ραγδαία προαστιαποίηση στον πλανήτη. Αναμένεται πράγματι μέχρι το 2030 να έχουν τριπλασιαστεί οι αστικές επιφάνειες σε σχέση με το 2000. Έτσι τα 2/3 των αστικών επιφανειών το 2030 δεν θα έχουν παρά μια ιστορία μόλις 30 ετών. Αυτό που ονομάζουμε 'πόλη' στον αυριανό πλανήτη θα ανήκει στο παρελθόν, θα αποτελεί σπάνιο δείγμα μιας πολεοδομικής ιστορίας που δεν επαναλαμβάνεται. Συγχρόνως τα αυτοκίνητα από το 1 δις που κυκλοφορούν σήμερα, σε περίπου 30 χρόνια από τώρα θα έχουν φτάσει τα 2,5 δις. Αυτό θα είναι το πλαίσιο. Γίνεται φανερό το πόσο σημαντικό για τον παγκόσμιο πολιτισμό είναι να διασωθούν οι ιστορικές πόλεις. Η Πανεπιστημίου ανήκει στην ιστορία της Αθήνας της απελευθέρωσης. Μεταμορφώθηκε σε συγκοινωνιακό αγωγό σε βαθμό που να τείνει να

καθεί η μνήμη της αρχικής ταυτότητάς της.

Στην Ευρώπη εδώ και αρκετά χρόνια βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη εκστρατεία με στόχο τη μείωση των αυτοκινήτων στις πόλεις, ώστε να περιοριστεί το κόστος από τα ατυχήματα, τη ρύπανση, το θόρυβο, τον κορεσμό και την υποβάθμιση των αξιών ακινήτων. Πρόκειται για ένα κόστος που εκτιμάται ότι πια είναι μεγαλύτερο από τα οφέλη από το αυτοκίνητο. Η βιβλιογραφία σχετικά με την αποσύνδεση αυτοκινήτου και ανάπτυξης στην ευρωπαϊκή πόλη είναι πλούσια.

■ Η 'πεζοδρομημένη' Πανεπιστημίου τα βράδια θα είναι άδεια

Το ότι διέρχονται σήμερα από την Πανεπιστημίου διαμπερώς αυτοκίνητα σημαίνει ότι ο δρόμος είναι ζωντανός; Τα φώτα τους, οι ρύποι και ο θόρυβος δεν προσφέρουν τίποτα. Ζωντάνια υπάρχει με την παρουσία πεζών που περπατούν ή στέκονται δίνοντας ζωή σε δραστηριότητες πάνω στον δρόμο. Αναμένεται ότι θα προστεθούν στις ήδη υπάρχουσες και κάποιες ακόμη, διότι προφανώς οι πεζοί στην Πανεπιστημίου θα αυξηθούν αφού το γενικότερο κέντρο θα ενισχυθεί. Περιοχές όπως Εξάρχεια/Νεάπολη/Κοιλιανάκι και το Εμπορικό Τρίγωνο θα αναπτύξουν μεταξύ τους έντονη επικοινωνία διότι πια η Πανεπιστημίου, σε κεντροβαρική θέση ανάμεσά τους, δεν θα τις χωρίζει, όπως σήμερα αλλήλα θα τις ενώνει. Συγχρόνως τα βράδια στην Πανεπιστημίου τραμ και ταξί θα κυκλοφορούν.

■ Ένας αποσπασματικός ποδηλατόδρομος μόνο κατά μήκος της Πανεπιστημίου τι νόημα έχει;

Ο ποδηλατόδρομος της Πανεπιστημίου αποτελεί μέρος του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου (μήκους 230 χλμ περίπου) που περιλαμβάνεται στο υπό ψήφιση Ρυθμιστικό. Στην πηλατεία Ομονοίας ο ποδηλατόδρομος της Πανεπιστημίου συνδέεται με τον ποδηλατόδρομο Φάληρο – Κηφισιά (27 χλμ) και έτσι ο ποδηλάτης θα μπορεί να κατευθύνεται είτε βόρεια μέσω της Γ' Σεπτεμβρίου είτε νότια μέσω Αθηνάς (σημειώνεται ότι άμεσα αρχίζει η κατασκευή του νότιου τμήματος του ποδηλατοδρόμου Φάληρο – Κηφισιά από το Γκάζι μέχρι το Φάληρο). Στο νότιο άκρο του το έργο της 'πεζοδρόμησης' περιλαμβάνει ανάπλαση της Αμαλίας. Ο ποδηλατόδρομος της Πανεπιστημίου φτάνει λοιπόν στην πύλη του Αδριανού όπου εκεί συνδέεται στο ύψος του Θησείου είτε με τον πεζόδρομο Δ. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου, που οδηγεί επίσης στον ποδηλατόδρομο Φάληρο – Κηφισιά, είτε με την Βασ. Όλγας που επίσης θα πεζοδρομηθεί περιλαμβάνοντας και ποδηλατόδρομο. Έτσι ο ποδηλάτης θα φτάνει μέσω αυτής στο Παναθηναϊκό Στάδιο και από εκεί θα συνδέεται με τον ποδηλατόδρομο μορφής πετάλου που θα διατρέχει Πανεπιστημιούπολη, Πολυτεχνειούπολη και Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή, μέχρι το σταθμό μετρό Κατεχάκη.

Βιβλιογραφία

Βλυστός, Θ., 'Η πεζοδρόμηση της λεωφόρου Πανεπιστημίου στην Αθήνα. Εφαρμογή της ευρωπαϊκής στρατηγικής για το περπάτημα και τον αστικό πολιτισμό' στο *Πράσινες μετακινήσεις στις πόλεις*, επιμέλεια Στ. Τσέτσου, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2013, σελ. 301-331.

Βλυστός, Θ. (2013), *Πανεπιστημίου. Από το χτες στο αύριο μιας Αθήνας που επιμένει*, ECOCITY Newsletter, 9.6.13.

International Transport Forum (2012), *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*, OECD Publishing, <http://dx.doi.org/10.1787/9789282103654-en>

Vlastos, Th., 'ITF/OECD Research Report on Walking: Technical and Social challenges', keynote speaker στην 14th International Conference on Walking and Liveable Communities WALK21, Munich, 11-13.9.2013. <https://www.walk21munich.com>.

Milakis, D., Athanasopoulos, K., Vafeiadis, E., Vasileiadis, K., Vlastos, Th., (2012). 'Planning of the Athens metropolitan cycle network using participative multicriteria GIS analysis'. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 48, pp.816-826 <http://dx.doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.06.1059>

Vlastos, Th. (2014) 'Les limites de la marche', *Recherche – Transports – Securiti*, 30: 35-45.

Βλυστός, Θ., 'Βιώσιμος κυκλοφοριακός σχεδιασμός και οι πραγματικές ανατροπές για τη σημερινή ελληνική πόλη. Η περίπτωση του κέντρου της Αθήνας. Προτάσεις και απαραίτητα συνοδευτικά έργα', στην ιστοσελίδα <http://www.diavouleusi.eliamep.gr/> του Ελληνικού Ιδρύματος Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής - ΕΛΙΑΜΕΠ στην ενότητα Μετάβαση σε μια πράσινη Ελλάδα – Οικιστική πολιτική – Αστικός σχεδιασμός και κινητικότητα (από Μάρτιο του 2011).

Βλυστός, Θ., 'Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου. Πρώτα βήματα υπέρβασης της πολεοδομικής χρεοκοπίας', *Athensvoice.gr*, τεύχος 311, 21.7.10.

Βλυστός, Θ., Χρονόπουλος, Γ., 'Τα εμπόδια στο περπάτημα. Ποσοτική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας', "Δίκαιο και Περιβάλλον", τεύχος 39, 1/2007, σελ. 38-44.

Vlastos, Th., Thorson, Ole, 'Walking as a pillar in the Sustainable Mobility Planning' Πρακτικά του 21ου Διεθνούς Walk21 Συνεδρίου Getting Communities Back on their Feet' και του 23ου Διεθνούς Workshop of the International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety (ICTCT) που συνδιοργανώθηκε από το ITF/OECD και το COST πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη Χάγη 17-19 Νοεμβρίου 2010. 17.11.2010.

http://www.walk21.com/conferences/conference_papers.asp?Conference=TheHague (σελ.31):

Vlastos, Th., 'The OECD proposals for governments on Walking, Urban Space and Health', Πρακτικά του 21ου Διεθνούς Walk21 Συνεδρίου Getting Communities Back on their Feet' και του 23ου Διεθνούς Workshop of the International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety (ICTCT) που συνδιοργανώθηκε από το ITF/OECD και το COST πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη Χάγη 17-19 Νοεμβρίου 2010. Ως Πρόεδρος του Working Group 'Walking, Urban Space and Health' του ITF/OECD. 18.11.2010.

http://www.walk21.com/conferences/conference_papers.asp?Conference=TheHague, σελ. 25

Βλυστός, Θ., Περπερίδου, Δ., 'Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων', "Τεχνικά Χρονικά – Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ", τεύχος 3, Σεπτ.-Δεκ. 2007, Σειρά Ι (Θέματα Πολ. Μνη. και Αγρ. Τοπογρ. Μνη.), σελ. 33-43.

Περπερίδου, Δ., Χρονόπουλος, Γ., Βλυστός, Θ., *Research in to Walking in Athens: differences between men and women*. Στην 9th International Conference for Walking, WALK21 2008, που έγινε στη Βαρκελώνη στις 7-10/10/2008 (περιλαμβάνεται σε CD με τα πρακτικά).

***Θάνας Βλυστός**
Καθηγητής ΕΜΠ



ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΤΟΥ 21^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ

Παναγιώτης Τουρνικιώτης*

Το σχέδιο της ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου, που ονομάστηκε 'Re-think Athens' είναι μέρος ενός ευρύτερου σχεδιασμού της μητροπολιτικής κεντρικότητας, ο οποίος στηρίζεται στον επαναπροσδιορισμό της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων στο κέντρο της πόλης.

Ο στρατηγικός στόχος είναι η επιστροφή του κοινωνικού, οικονομικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος στο κέντρο της μητροπολιτικής Αθήνας, σε αυτόν τον πυρήνα που διαμορφώθηκε από τα πρώτα χρόνια της πρωτεύουσας γύρω από την Ακρόπολη και ανα-

πτύχθηκε δυναμικά ως το τέλος του εικοστού αιώνα. Αναφέρομαι σε ένα πυρήνα που είναι σχηματικά σαν 'δαχτυλίδι', το οποίο ορίζουν τα 'βουλεβάρτα' του σχεδίου του Leo von Klenze, στις σημερινές Πανεπιστημίου και Αμαλίας, μαζί με τις μεγάλες πλατείες της Ομόνοιας και του Συντάγματος, και την πορεία από το Θησείο ως το Μουσείο της Ακρόπολης, στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου. Η επιστροφή αυτή επιβάλλεται μετά από μια μακρόχρονη αποκέντρωση των ζωτικών δυνάμεων της πόλης στα όρια του λεκανοπεδίου, και πέρα από αυτό, την οποία αποκάλυψε η πρόσφατη κρίση, φέρνοντας στο φως πολλές ανεπιθύμητες δραστη-

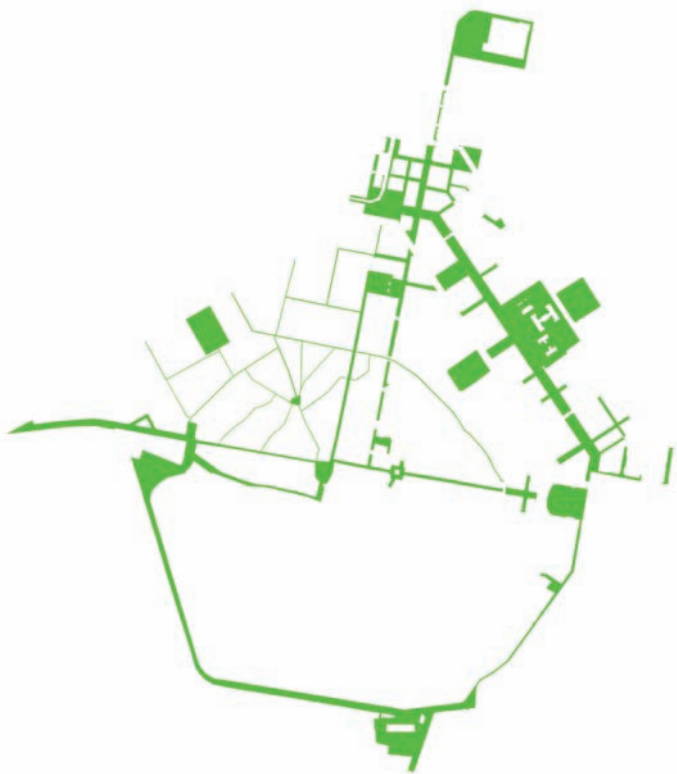


ριότητες σε ένα γκρίζο και εγκαταλειμμένο κέντρο πόλης.

Η ανασύνθεση της κεντρικότητας στη σύγχρονη μεγάλη Αθήνα είναι έργο στο οποίο συμβάλλουν πολλοί φορείς με μικρά και μεγάλα έργα της αρμοδιότητάς τους, αλλά το σημαντικότερο έργο μητροπολιτικής κλίμακας, που εκφράζει τη βούληση της Πολιτείας για πολύπλευρη ανάκαμψη, είναι εκείνο που έχει συνδεθεί στη συλλογική αντίληψη με την Πανεπιστημίου. Όπως είναι γνωστό, η Πανεπιστημίου περιλαμβάνεται από το 1985, με τον Νόμο 1515 του Ρυθμιστικού Σχεδίου, στο 'κύριο δίκτυο ροής πεζών' του κέντρου της Αθήνας και χαρακτηρίζεται ως αναγκαία 'ποιοτική παρέμβαση μεγάλης κλίμακας' που έχει στόχο την 'ανάδειξη της ιστορικής σημασίας της' και είναι πια κυκλοφοριακά εφικτή, μετά από την κατασκευή του μετρό.

Με τη μεγάλη αυτή παρέμβαση, η οδός Πανεπιστημίου θα ενταχθεί σε ένα πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό δακτύλιο που θα συνδέσει τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης πολιτιστικής και εμπορικής δραστηριότητας με τα δύο μεγάλα αρχαιολογικά μουσεία και τον περίπατο των αρχαιολογικών χώρων. Η γραμμική συνέχεια της παρέμβασης από τη Λεωφόρο Αμαλίας στην Πανεπιστημίου, την Ομόνοια και την Πατισίων, που θα εκτείνεται σε όλη τη ζώνη μεταξύ των οδών Σταδίου και Ακαδημίας, θα αποτελέσει μια ραχοκοκαλιά που θα δώσει νέα διάσταση στην ιστορία, φέρνοντας σε αμεσότερη επαφή τη ζωντάνια της σύγχρονης πόλης, με τους αρχαιολογικούς χώρους και τον τουρισμό.

Η ευρύτερη παρέμβαση στηρίζεται σε ένα πρόγραμμα αποτροπής της διαμπερούς κυκλοφορίας από το κέντρο της πόλης με ταυτόχρονη ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και των διαδρομών αυτοκινήτου που έχουν για προορισμό το κέντρο, έτσι ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση σε αυτό. Στον σχεδιασμό αυτό δεν υπάρχει η έννοια του πεζόδρομου αλλά η μικτή χρήση των δρόμων, και ιδίως της Πανεπιστημίου, από το τραμ που επεκτείνεται από την Αμαλίας στην οδό Πατισίων, από ειδικές διαδρομές ταξί, λεωφορείων και άλλων οχημάτων για παρόδια εξυπηρέτηση, καθώς και από τα ποδήλατα σε ένα ειδικό ποδηλατόδρομο που εντάσσεται στο αντίστοιχο μητροπολιτικό δίκτυο. Η απόδοση της λεωφόρου των αυτοκινήτων στη νέα αστική κατάσταση αναδεικνύει μια νέα φυσιογνωμία αστικής κεντρικότητας, που μπορεί να ανασυνθέσει το νόημα του μητροπολιτικού κέντρου με τη συνδρομή της αρχιτεκτονικής του δημόσιου χώρου και θα δώσει νέα πνοή στο κέντρο της πόλης, λειτουργώντας καταλυτικά για τη συνολική αναδιάρθρωση των αντιθέσεων του. Στα επί μέρους ζητούμενα περιλαμβάνονται όλα τα αναγκαία και αυτονόητα όπως είναι η λειτουργική εξυπηρέτηση του δημόσιου χώρου, η φύτευση, ο υλικός σχεδιασμός του αστικού δαπέδου και του αστικού εξοπλισμού. Επιπλέον όμως περιλαμβάνονται η κλιματική αναβάθμιση του κέντρου στη ζώνη της παρέμβασης με τη διαμόρφωση συνθηκών περιβαλλοντικής άνεσης, με φυτεύσεις και άλλες τεχνικές παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο, που



Το πρόγραμμα Rethink Athens σε συνδυασμό με υφιστάμενες και άλλες προγραμματιζόμενες πεζοδρομήσεις

έχουν προδιαγεγραμμένο στόχο τη μείωση της μέσης μέγιστης θερμοκρασίας επιφανείας. Ειδικότεροι στόχοι είναι η ανάδειξη των μνημείων και των πολιτισμικών χαρακτηριστικών της περιοχής, τη λειτουργικότητα του δημόσιου χώρου για την εξυπηρέτηση των προβλεπομένων χρήσεων, τον περιβαλλοντικό

χαρακτήρα και τη συμβολή στην κλιματική αλλαγή, καθώς και την ευκολία υλοποίησης και τη γενικότερη οικονομία της κατασκευής και συντήρησης, την αντοχή στη χρήση και στο χρόνο.

Με δεδομένες τις αρχές για την πολεοδομική και την κυκλοφοριακή ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου, ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου σε αυτό το κρίσιμο πεδίο για την ιστορικότητα και την αισθητική της πόλης, στο οποίο αναγνωρίζεται οικουμενική σημασία, ανατέθηκε με ευρωπαϊκό αρχιτεκτονικό διαγωνισμό δύο φάσεων που έκριναν δύο κριτικές επιτροπές με διεθνή ακτινοβολία. Την οργάνωση και τη χρηματοδότηση του διαγωνισμού, καθώς και όλων των μελετών, ανέλαβε το Κοινωφελές Ίδρυμα Ωνάση, μετά από πρόσκληση της Πολιτείας.

Η πρόταση που βραβεύθηκε ομόφωνα στον διαγωνισμό, σύμφωνα με την οποία ολοκληρωθήκαν οι οριστικές μελέτες¹, είναι απλή, εξαιρετικά λειτουργική, έχει διαχρονική αισθητική και παρεμβαίνει στον δημόσιο χώρο δίνοντας πεδίο στις δραστηριότητες των πολιτών, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύει την αρχιτεκτονική της πόλης. Το τελευταίο είναι από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της, σε σχέση με άλλες προτάσεις. Η διαδρομή από την Αμαλίας στην Πανεπιστημίου και την Πατησίων χαρακτηρίζεται από μια διαδοχή κτιρίων εξαιρετικής αρχιτεκτονικής, όπως είναι το Ιλίου Μέλαθρο, η καθολική εκκλησία, το Οφθαλμιατρείο, η Ακαδημία, το Πανεπιστήμιο, και άλλα, που πρέπει να αναδεικνύονται σχεδόν 'φυσικά' στα μάτια των πολιτών, αφού είναι το 'χτισμένο' βιβλίο της ιστορίας της πόλης. Η αρχιτεκτονική μελέτη όχι μόνο



¹ Οι οριστικές μελέτες για το έργο «Ανάπλαση της Πανεπιστημίου και επέκταση του τραμ με συναφείς κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο πλαίσιο της ανασυγκρότησης του κέντρου με άξονα την οδό Πανεπιστημίου» έχουν εκπονηθεί από μια διεθνή συνεργασία μελετητικών γραφείων και Πανεπιστημιακών εργαστηρίων. Αρχιτεκτονική μελέτη: OKRA Landscape Architects, σε συνεργασία με τους Mixst Urbanisme και Γραφείο 75 Αρχιτέκτονες. Μελέτη διαχείρισης κυκλοφορίας: Αττικό Μετρό ΑΕ σε συνεργασία με ΠΟΛΙΝΔΕ Σύμβουλοι Μηχανικοί. Στατική μελέτη, οδοποιία: NAMA Σύμβουλοι Μηχανικοί και Μελετητές. Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη: LDK Σύμβουλοι Μηχανικοί. Βιοκλιματική μελέτη: Werner Sobek Green technologies σε συνεργασία με Wageningen University και Πανεπιστήμιο Αθηνών. Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων: Enveco, σε συνεργασία με Πανεπιστήμια Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας. Μελέτη φωτισμού: Atelier Roland Jol. Επιστημονικοί σύμβουλοι: καθηγητές Π. Τουρνικιώτης, Σ. Παπαδημητρίου, Μ. Καρλαύτης, Μ. Σκούλλης. Τεχνικός σύμβουλος: Tensor κατασκευαστική.

δεν τα ανταγωνίζεται αλλήλ προσφέρει τις οπτικές γωνίες που τα αναδεικνύουν καλύτερα, επιτυγχάνοντας μια αρχιτεκτονική του δημόσιου χώρου που είναι ταυτόχρονα κλασική και μοντέρνα.

Οι μεγάλες πλατείες της παρέμβασης είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να αποτελέσουν αστικές πλατείες στη συνέχεια της ευρωπαϊκής παράδοσης. Αναδεικνύουν την πολεοδομική μορφή της πλατείας και το αρχιτεκτονικό σκηνικό, διαμορφώνοντας πορείες και στάσεις, δενδροφυτεύσεις και υδάτινες επιφάνειες που θα είναι ελκυστικά πεδία για τη συνάντηση ανθρώπων. Η Ομόνοια ανακτά το τετράγωνο του αρχικού νεοκλασικού σχεδιασμού της και θα προσφέρει ένα φιλικό έδαφος στο περπάτημα, τη θέα στην Ακρόπολη, την αναψυχή και το εμπόριο με τρόπο που δεν γνώρισε κανείς από εμάς τα τελευταία 50 χρόνια. Η πλατεία της Δικαιοσύνης θα γίνει για πρώτη φορά στα αθήνεια πλατεία, με φιλική σκιά και ελεύθερο πεδίο που θα αναδείξει το νεοκλασικό τυπογραφείο και θα προσφέρει μια ευχάριστη ανάπαυλα στη βιαστική δραστηριότητα της πόλης.

Σημαντικότερο είναι όμως εκείνο που δεν φαίνεται εύκολα στα σχέδια. Το μέχρι τώρα 'σφραγισμένο' έδαφος της ασφάλτου θα διαπνέει, με το πλακόστρωτο και τη φυτεμένη γη να εναλλασσονται. Το ίδιο το πλακόστρωτο θα είναι από φυσικά υλικά. Τα δέν-

τρα στις δεντροστοιχίες είναι επιλεγμένα από εκείνα που συναντώνται και ευδοκιμούν στο δύσκολο αστικό περιβάλλον της Αθήνας – πλατάνια, ψευδοακακίες, γιακαράντες, μουριές, νεραντζιές. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα χρειάζονται συστηματικό πότισμα για να ευδοκιμήσουν. Ο έλεγχος των νερών της βροχής είναι ωστόσο από τις μεγαλύτερες καινοτομίες των μελετών. Όταν βρέχει, τα νερά θα συλλέγονται από τους δρόμους και από τις ταράτσες των κτιρίων σε ταμειευτές κάτω από την Πανεπιστημίου και θα αποδίδονται αργά στο υπέδαφος, εξασφαλίζοντας μεγάλη διάρκεια φυσικού ποτίσματος και έμμεσο δροσισμό των εδαφών. Επιπλέον, τα δέντρα είναι τοποθετημένα σε συστάδες με κριτήριο τη γωνία που πέφτουν οι ακτίνες του ήλιου και τη διάρκεια του ηλιοσημιού, για να προσφέρουν την επιθυμητή σκιά σε όσους κάθονται ή περπατούν. Το τελικό αποτέλεσμα θα είναι μια βιοκλιματική παρέμβαση αιχμής που θα προσφέρει την περιβαλλοντική άνεση με φυσικό τρόπο και θα σε καλεί να περπατήσεις στην πόλη, ακόμα και το καλοκαίρι.

***Παναγιώτης Τουρνικιώτης**
Καθηγητής Σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**



ΜΕ ΤΗ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ



ΕΝΙΑΙΟ ΚΑΙ ΕΥΦΥΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ε. Βουγιούκας *, Π. Καρκαβίτσας **, Χ. Βίζμπα ***, Ι. Τόσκας ****

1. Εισαγωγή

Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας κλάδος όπου οι εναλλακτικές νέες τεχνολογίες μπορούν να επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στο χρόνο ταξιδιού, στην αύξηση της ζήτησης, της άνεσης και της ασφάλειας. Η εμφάνιση των έξυπνων καρτών, του internet, των τεχνολογιών κινητών τηλεφώνων και των άλλων τεχνολογικών επιτευγμάτων της εποχής παρέχουν τη δυνατότητα να προκαλέσουν επανάσταση στον τρόπο που χρησιμοποιείται και αγοράζεται το εισιτήριο, στη βελτίωση του χρόνου ταξιδιού, στην παροχή υπηρεσιών και στη συνολική εμπειρία των μετακινούμενων. Η χρονική συγκυρία είναι η πλέον κατάλληλη για την εφαρμογή ενός νέου ενιαίου και ευφυούς συστήματος κομίστρου (ΕΕΣΚ). Η οικονομική συγκυρία είναι αυτή που επιτάσσει την ανάγκη μείωσης της εισιτηριοδιαφυγής, έτσι ώστε να μετατραπούν οι Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες (ΔΑΣ) σε ένα βιώσιμο φορέα και ταυτόχρονα να βελτιωθεί το παρεχόμενο

επίπεδο εξυπηρέτησης. Η τεχνολογία και η εμπειρία υπάρχει, το μόνο που απομένει είναι η εφαρμογή του συστήματος όχι μόνο για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων, αλλά για τη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων, τη μείωση της ρύπανσης, τη βελτίωση του μικροκλίματος και να βοηθήσουν τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης να σχεδιάσουν πιο αποτελεσματικά συστήματα αστικών μεταφορών.

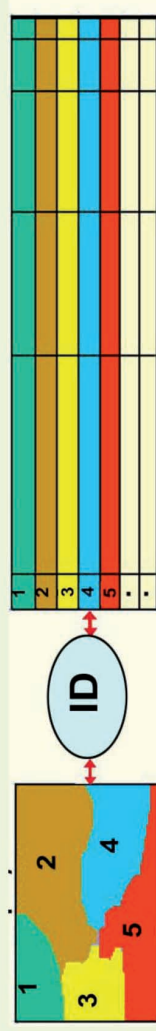
Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η εισαγωγή του ΕΕΣΚ είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της επιβατικής κίνησης από 6% - 20%, ενώ σε μερικά μέσα μεταφοράς η αύξηση αυτή ήταν έως και 40%. Αντίστοιχα, η αύξηση των εσόδων κυμάνθηκε από 1 – 12,6%. Οι χρόνοι μετακίνησης μειώθηκαν έως και 10% λόγω της ταχύτερης επιβίβασης. Υπάρχουν ενδείξεις ότι συνδέεται η επιλογή μέσου ΔΑΣ με το ΕΕΣΚ, καθώς και με υψηλότερη ικανοποίηση των επιβατών λόγω καλύτερης εξυπηρέτησης (Public Transport Executive Group, 2009). Επίσης, η αναλογία κόστους – οφέλους είναι περίπου 14,6-19,7 σε μελέτες στη Σκωτία (Pri-

ArcGIS for Desktop **Free Trial**

Κατεβάστε το λογισμικό για

60 ημέρες δοκιμαστικής χρήσης

www.esri.com/software/arcgis/arcgis-for-desktop/free-trial



για περισσότερες πληροφορίες:

MDS Marathon Data Systems

www.marathondata.gr **Email:** marathon@otenet.gr

Λεωφ. Κηφισίας 38 – 151 25 Παράδεισος Αμρουσίου – Αθήνα

Τηλ: 210 6198866, 210 6198761 – Fax: 210 6198825

cewaterhouseCoopers LLP for Transport Scotland, 2011) και 1,8 – 6,9 στην Αγγλία (Department for Transport and Detic, 2009).

2. Σκοπός και Στόχοι Στρατηγικής

Η επιτυχημένη πορεία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών δεν είναι δυνατόν να αποτιμηθεί μόνο με οικονομικά κριτήρια, αλλά θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη συνολικότερη συμβολή στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής που εξυπηρετεί.

Πίνακας 1: Ωφέλειες συστήματος

Για τον επιβάτη	Για το Φορέα	Για την Κοινωνία
■ Απλότητα των συναλλαγών ■ Αυξημένη άνεση των συναλλαγών ■ Εξοικονόμηση χρόνου (αγοράς και επικύρωσης εισιτηρίων) ■ Αυξημένες επιλογές μέσου, χρόνου και διαδρομής στο σύστημα ΔΑΣ	■ Αύξηση των καθαρών εσόδων τους από την αυξημένη επιβατική κίνηση ■ Δίκαιη και γρήγορη κατανομή των εσόδων κομίστρου στον κάθε εκτελεστικό φορέα ■ Μείωση της εισιτηριοδιαφυγής σε μονοψήφια ποσοστά ■ Εξοικονόμηση κόστους λειτουργίας και συντήρησης (μείωση κόστους συλλογής του κομίστρου) ■ Εξοικονόμηση συντήρησης επικυρωτικών μηχανημάτων ■ Καλύτερος σχεδιασμός Αστικών Συγκοινωνιών (πλούτος στοιχείων) ■ Ευλύγιστη Δομή Κομίστρου (εκπτώσεις, ανώτατο κόστος κομίστρου)	■ Μεταστροφή από το ΙΧ → Κυκλοφοριακή Αποσυμφόρηση → λιγότερα ατυχήματα, χαμηλότεροι ρύποι, λιγότερη αρνητική επιρροή στην κλιματική αλλαγή ■ Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος ■ Διάχυση των ευφυών συστημάτων στην τοπική οικονομία ■ Η εφαρμογή τέτοιων συστημάτων οδηγεί σε ολοκληρωμένες μορφές κινητικότητας (πληρωμή στάθμευσης, ενοικίασης κοινόχρηστων δημόσιων ποδηλάτων, κλπ)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Με στόχο την ενσωμάτωση των απόψεων των φορέων της πόλης της Θεσσαλονίκης για το εγχείρημα αυτό πραγματοποιήθηκε διαβούλευση από τις 31/12/2012 μέχρι τις 15/2/2013. Το 85% των συμμετεχόντων στη διαβούλευση εξέφρασαν θετική άποψη, ενώ ένα 15% τάσσονται υπέρ της δημιουργίας του συστήματος υπό προϋποθέσεις. Αναφορικά με το αν το ΕΕΣΚ θα βελτιώσει την προσφορά των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και θα ενθαρρύνει την επιπρόσθετη χρήση τους, το 69% των συμμετεχόντων στη διαβούλευση εξέφρασε θετική άποψη, το 27% θεωρεί πως υπό προϋποθέσεις το εξεταζόμενο σύστημα θα ενθαρρύνει τη χρήση των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών, ενώ ένα 4% θεωρεί πως με την υπάρχουσα κατάσταση ΔΑΣ ένα τέτοιο σύστημα δε θα βοηθούσε. Το 81% των ερωτηθέντων θεωρούν πως θα πρέπει να γίνουν και άλλες ενέργειες, όπως να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή συναίνεση όλων των φορέων, η οριστικοποίηση της θέσης και του ρόλου των κύριων εμπλεκόμενων: Μετρό, ΟΑΣΘ, ΣΑΣΘ, αλλά και την πιθανή εμπλοκή άλλων όπως είναι για παράδειγμα Τράπεζες ή άλλοι πάροχοι υπηρεσιών που θα καλύπτονται από την λύση (πχ Δ. Θεσσαλονίκης για park & ride, ποδήλατα ή πάροχος θαλάσσιας συγκοινωνίας), η οριστικοποίηση των νομικών θεμάτων που σχετίζονται με την ιδιοκτησία και έκδοση των καρτών και άυλων εισιτηρίων καθώς και θέματα καθορισμού ευθυνών (liability). Επίσης, θέματα τα οποία θα πρέπει να διερευνηθούν είναι

η κάθοδος και άνοδος στα λεωφορεία, η επεκτασιμότητα του συστήματος, η λειτουργικότητα του συστήματος, η πολυχρηστικότητα στις συναλλαγές, ο σχεδιασμός των μεταφορών, η προστασία των προσωπικών δεδομένων, η ανάγκη θέσπισης νέου νομοθετικού πλαισίου (το 58% δηλώνει πως υπάρχει τέτοια ανάγκη), η εφαρμογή νέων τεχνολογιών, κ.λπ.--

3. Στοιχεία Στρατηγικής

3.1. Αρχιτεκτονική Συστήματος – Κέντρο Διαχείρισης

Ο εξοπλισμός του ΕΕΣΚ θα περιλαμβάνει τερματικές συσκευές έκδοσης, επαναφόρτισης, επικύρωσης και ελέγχου των έξυ-

πνων καρτών. Επίσης, στα Αστικά Λεωφορεία του ΟΑΣΘ θα συνεχίσουν να υπάρχουν τα τερματικά του χάρτινου εισιτηρίου. Ο εξοπλισμός θα είναι:

- Μηχανήματα αυτόματης πώλησης προϊόντων κομίστρου
- Φορητά τερματικά πώλησης
- Εξοπλισμός έκδοσης καρτών, πώλησης/επαναφόρτισης καρτών με χειριστή
- Πύλες εισόδου/εξόδου (σε μετέπειτα στάδιο)
- Επικυρωτικές συσκευές και εξοπλισμός οχημάτων
- Φορητές συσκευές ελέγχου.

Στα Αστικά Λεωφορεία (μετέπειτα και στο ΚΤΕΛ) θα εγκατασταθούν Φορητές Συσκευές Επαναφόρτισης Καρτών. Προκειμένου οι επιβάτες να έχουν τη δυνατότητα να προμηθευτούν ή να επαναφορτίσουν τις κάρτες τους στα σημεία όπου δεν υπάρχουν εκδοτήρια και για να διατηρηθεί το δίκτυο πωλήσεων του ΟΑΣΘ θα εγκατασταθούν σε επιλεγμένα σημεία πώλησης Φορητά Τερματικά Πώλησης. Επίσης, θα υπάρχουν και εναλλακτικά δίκτυα πωλήσεων (τηλέφωνο και internet), όπου η αγορά και η παράδοση του προϊόντος γίνεται στο κινητό τηλέφωνο του χρήστη και ο έλεγχος γίνεται με επίδειξη του εισιτηρίου στην οθόνη του κινητού. Επίσης, το προϊόν θα μπορεί να αγοράζεται και διαδικτυακά με πιστωτική / χρεωστική κάρτα. Ο έλεγχος θα γίνεται από εξειδικευμένο προσωπικό με χρήση Φορητών Συσκευών Ελέγχου Έξυπνων Καρτών. Τα χρησιμοποιούμενα μέσα πληρωμής θα είναι:

- Έξυπνες κάρτες (με τσιπ)

- Χάρτινο εισιτήριο (κατά την αρχική φάση).

Εκτός των τερματικών συσκευών, η λειτουργία του ΕΕΣΚ προβλέπει Κέντρα Διαχείρισης:

Κέντρο Διαχείρισης Ενιαίας Αρχής Μεταφορών και Μετακινήσεων

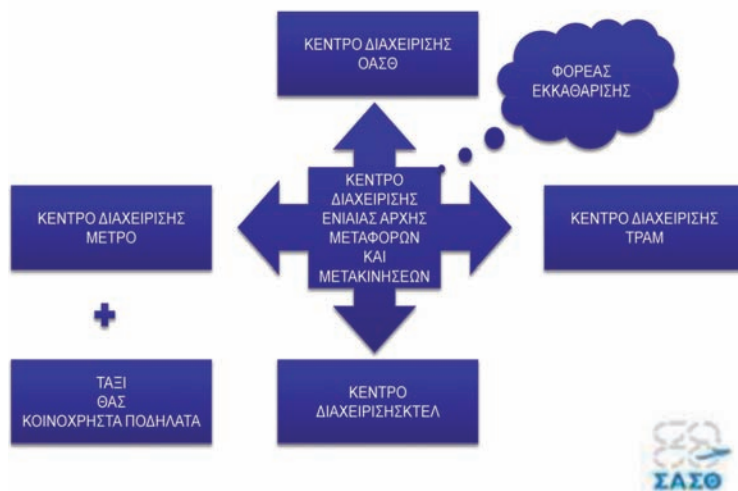
Συλλέγει το σύνολο των πληροφοριών που παράγονται από τη λειτουργία του ΕΕΣΚ (αρχικά μόνο στο λεωφορείο και μετέπειτα και από τους άλλους φορείς, Μετρό, Τραμ, Θαλάσσια). Ορίζει τις παραμέτρους λειτουργίας του ΕΕΣΚ συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων κομίστρου και τις αποστέλλει στα Κέντρα Διαχείρισης του Φορέα – ΟΑΣΘ ή και σε άλλες ανεξάρτητες συνιστώσες (SMS, Διαδίκτυο), ορίζει και επιβλέπει την πολιτική ασφαλείας και αναλύει την κατανομή των εσόδων μεταξύ των φορέων λειτουργίας (μετέπειτα στάδιο). Επίσης, διαχειρίζεται τις διαδικασίες ελέγχου κομίστρου και τις συσκευές Φορητών Τερματικών Πώλησης.

Κέντρο Διαχείρισης Φορέα

Πρόκειται για συμπληρωματικό υποσύστημα του Κέντρου Διαχείρισης της Ενιαίας Αρχής Μεταφορών και Μετακινήσεων. Συλλέγουν τα στοιχεία κίνησης και συναλλαγών κάθε τερματικής συσκευής και αποστέλλουν στο Κέντρο Διαχείρισης της Ενιαίας Αρχής Μεταφορών και Μετακινήσεων το σύνολο των στοιχείων που αφορούν στις πωλήσεις, στις κινήσεις, ελέγχους και στα σημαντικά γεγονότα λειτουργίας του εξοπλισμού, ενώ ταυτόχρονα παραλαμβάνουν από το ΣΑΣΘ και τον ΟΑΣΘ το σύνολο των πληροφοριών που απαιτούνται για τη λειτουργία του συστήματος. Τέλος, είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση και υποστήριξη της ορθής λειτουργίας των τερματικών συσκευών και την εφαρμογή των παραμέτρων λειτουργίας του συστήματος που λαμβάνουν από το Κέντρο Διαχείρισης της Ενιαίας Αρχής Μεταφορών και Μετακινήσεων.



Αρχιτεκτονική του Συστήματος



Σχήμα 1: Αρχιτεκτονική συστήματος

3.2. Τεχνολογία Συστήματος και Κάρτας

Η τεχνολογία του συστήματος που προτείνεται είναι μια τεχνολογία κλειστού τύπου μόνο για τις αστικές μεταφορές με δυνατότητα όμως επέκτασης και μετατροπής σε ανοικτό σύστημα, επιτρέποντας τη χρήση κάρτας όχι μόνο αποκλειστικά για αστικές συγκοινωνίες, αλλά και για πληρωμή άλλων συναλλαγών. Οι τύποι των έξυπνων καρτών που θα χρησιμοποιηθούν μπορεί να είναι επαναφορτίσιμες κάρτες που λειτουργούν χωρίς επαφή, να είναι ευφυείς, με δυνατότητα ανάγνωσης και εγγραφής, οι

Με τις αστικές συγκοινωνίες ..



Η οικονομία κερδίζει.



Η κοινωνία ευημερεί.



Η πόλη αναπτύσσεται.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ



οποίες μπορούν να αποθηκεύσουν διαφορετικά είδη δεδομένων και να λειτουργούν σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές. Η κάρτα η οποία προτείνεται είναι κάρτα η οποία θα μπορεί να διασυνδεθεί με το πρότυπο Calypso και να είναι συμβατή και με τις προδιαγραφές που έχουν ήδη τεθεί για το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου του συστήματος Μετρό της Θεσσαλονίκης όπως έχουν προκύψει από την ανάδοχο κοινοπραξία του έργου και είναι διαθέσιμα στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό του Συστήματος είναι ότι μπορεί να βασισθεί στην τεχνολογία NFC (Near Field Communication) για τα έξυπνα κινητά τηλέφωνα, η οποία θα αναλυθεί παρακάτω. Ο μετακινούμενος θα μπορεί να «κατεβάσει» στο κινητό του τηλέφωνο τη σχετική εφαρμογή και εφόσον η τεχνολογία είναι εγκατεστημένη και στα ακυρωτικά μηχανήματα, το κινητό του τηλέφωνο θα λειτουργεί ως έξυπνη κάρτα και θα εκτελεί τη συναλλαγή (ΟΑΣΑ, 2011).

3.3. Συνύπαρξη Συστημάτων

Η διασύνδεση αφορά:

- Τη χρήση της έξυπνης κάρτας που θα επιλέξει ο Φορέας, από τον υπό πρόβλεψη τερματικό εξοπλισμό του Μετρό
- Επικοινωνία των Κέντρων Διαχείρισης του ΟΑΣΘ με το μετληγοντικό Κέντρο Διαχείρισης της Ενιαίας Αρχής Μεταφορών και Μετακινήσεων και το Κέντρο Διαχείρισης του Μετρό και των άλλων ΜΜΜ και λειτουργιών που θα ενταχθούν στο σύστημα
- Λειτουργία των Κέντρων Διαχείρισης με τα ίδια πρωτόκολλα κινήσεων και ασφαλείας που απαιτούνται για τη λειτουργία του εξοπλισμού των φορέων αυτών ως αναπόσπαστο τμήμα του ΕΕΣΚ
- Διασύνδεση με το σύστημα Τηλεματικής, ηχητικής αναγγελίας στάσεων και της εφαρμογής «έξυπνο εισιτήριο».

4. Συμπεράσματα

Η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών δια της χρήσης των λεγόμενων ευφυών συστημάτων μεταφορών επιτρέπει την επίτευξη πολλαπλών στόχων όπως είναι η μείωση της αποφυγής πληρωμής όταν πρόκειται για συστήματα ακύρωσης εισιτηρίων, η δυνατότητα χάραξης νέων πολιτικών όπως για παράδειγμα η τιμολογιακή πολιτική στα κόμιστρα των μέσων μαζικής μεταφοράς και φυσικά η αδιάλειπτη και αξιόπιστη συλλογή δεδομένων και πληροφοριών που είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση και έλεγχο των διαφόρων μεταφορικών συστημάτων.

Για την πόλη της Θεσσαλονίκης, η εισαγωγή και χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής πληρωμής κομίστρου ή άλλων παρεμφερών υπηρεσιών, αποτελεί ίσως μονόδρομο για την εξασφάλιση των αναγκαίων εσόδων από κόμιστρα, που σήμερα σε μεγάλο βαθμό δεν εισπράττονται. Παράλληλα δημιουργεί συνθήκες για τη διευκόλυνση όλων των συναλλαγών των επιβατών και των πολιτών σε καθημερινή βάση. Σήμερα, η χρήση έξυπνων προ-

ϊόντων κομίστρου και η χρήση κινητών τηλεφώνων έχουν φέρει επανάσταση στον τρόπο με τον οποίο μπορεί κανείς να προμηθευτεί και να χρησιμοποιεί το εισιτήριό του, βελτιώνοντας ταυτόχρονα τους χρόνους διαδρομών, την ποιότητα των μετακινήσεων και της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Η ιδέα της εισαγωγής μιας ενιαίας και πολυχρηστικής έξυπνης κάρτας που θα συνδυάζει τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών με πρόσθετες δραστηριότητες και υπηρεσίες θα αποφέρει πολλαπλά οφέλη. Εξάλλου η τεχνολογία υπάρχει και θα πρέπει απλά να εφαρμοστεί.

Πρώτο βήμα το οποίο πρέπει να πραγματοποιηθεί προς την κατεύθυνση αυτή είναι η μετεξέλιξη του ΣΑΣΘ σε μια Ενιαία Αρχή Μεταφορών και Μετακινήσεων, σε ένα μητροπολιτικό φορέα αστικών συγκοινωνιών για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Ο φορέας αυτός θα είναι και ο υπεύθυνος που θα υποβάλλει πρόταση χρηματοδότησης στο τρέχον ΕΣΠΑ ή στο ΣΕΣ 2014-2020. Στη συνέχεια το ρόλο του φορέα λειτουργίας μπορεί να τον αναλάβει είτε ο πάροχος του συστήματος, ο οποίος υποχρεωτικά κατά τα τρία πρώτα χρόνια θα πρέπει να λειτουργήσει το σύστημα, έτσι ώστε να γίνουν όλοι οι απαιτούμενοι έλεγχοι, είτε το νέο ΣΑΣΘ, όπου στην περίπτωση αυτή θα αναθέσει την υπηρεσία στον πάροχο του συγκεκριμένου συστήματος.

Δεύτερο βήμα, είναι η ανάθεση λειτουργίας του Συστήματος στο Φορέα Λειτουργίας – Εκκαθάρισης, που πρέπει να είναι κερδοφόρου χαρακτήρα σε μακροπρόθεσμη βάση. Για μια αρχική περίοδο έως τρία έτη, η συνεισφορά του Δημοσίου μπορεί να είναι αναγκαία, αλλά αυτό θα προκύψει ως αποτέλεσμα σχετικού διαγωνισμού. Αρχικά το σύστημα θα εφαρμοστεί, στα Αστικά Λεωφορεία, ενώ στη συνέχεια θα πρέπει να ολοκληρωθεί και να συνδεθεί και με υπόλοιπα μετληγοντικά μέσα μεταφοράς που θα απαρτίζουν τις ΔΑΣ της Θεσσαλονίκης. Επόμενο βήμα, είναι η επιχειρησιακή ολοκλήρωση του συστήματος ΕΕΣΚ με τα υφιστάμενα συστήματα που διαθέτει ο ΟΑΣΘ (τηλεματική, έξυπνες στάσεις, κλπ). Τέλος, η επεκτασιμότητα του συστήματος πέραν των αστικών συγκοινωνιών της πόλης μόνο πλεονεκτήματα μπορεί να αποφέρει για τους πολίτες της Θεσσαλονίκης.

***Ε. Βουγιούκας**

Σύμβουλος ΣΑΣΘ – Διευθυντής Έργου ΑΤΤΑC
EuroTrans Consulting, Συγκοινωνιολόγος ΜSc

****Π. Καρκαβίτσας**

ΣΑΣΘ, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας &
Περιφερειακής Ανάπτυξης - Συγκοινωνιολόγος ΜSc

*****Χ. Βίτση**

ΣΑΣΘ, Τοπογράφος Μηχανικός -
Συγκοινωνιολόγος ΜSc – Περιβαλλοντολόγος ΜSc

******Ι. Τόσκας**

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, Πολιτ. Μηχανικός – MS Συγκοινωνιολόγος
Masters Urban Planner

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ

Ε. Βουγιούκας*, Κ. Πετράκης**, Π. Παπαϊωάννου***, Γ. Εμμανουηλίδης****, Π. Καρκαβίτσας *****



1. Εισαγωγή

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης ανέλαβε την υλοποίηση του συγχρηματοδοτούμενου από την Ευρωπαϊκή επιτροπή έργου ΑΤΤΑC "Attractive Urban Public Transport for Accessible Cities" (Ελκυστικές Αστικές Δημόσιες Συγκοινωνίες για προσβάσιμες πόλεις) που αφορά στη Θεσσαλονίκη και εντάσσεται στο Διακρατικό πρόγραμμα των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης South East Europe (SEE). Στο πλαίσιο του έργου το ΣΑΣΘ υλοποίησε το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέεται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και τα περίχωρά της.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχει στόχο να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών που:

- Θα εξασφαλίζει προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- Θα βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινούμενων
- Θα μειώσει τη ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας
- Θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Θα ενισχύσει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, που καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά



στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα εξειδικεύεται σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεραρχία των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Η επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική αποδοτικότητα. Ειδικά σε περιόδους περιορισμένων κονδυλίων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό οι πόροι που δαπανώνται να χρησιμοποιούνται με τη μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα. Αυτό απαιτεί μία βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν, όπως εκείνα που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τονίζει στη Λευκή Βίβλο (2011) ότι είναι σημαντική η εσωτερική του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς με την εφαρμογή κοινών αρχών, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ιδιαιτερότητα του κάθε μέσου.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων (2013) κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά τη νέα προγραμματική περίοδο 2013 – 2020. (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, www.mobilityplans.eu).

2. Αξιολόγηση των εξωγενών επιδράσεων από το περιφερειακό και το εθνικό πλαίσιο

Το πνεύμα του ΣΒΑΚ ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με το πνεύμα των σχεδίων που εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο του σχεδιασμού της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης, όπως το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης 2025 – ΣΣ1 (οδηγός: Ο.Π.ΘΕ.), το επιχειρησιακό πρόγραμμα 'Θεσσαλονίκη 2012 – ΕΣ1' (οδηγοί: Ο.Π.ΘΕ. & Υ.Π.Ε.Κ.Α.) και το 'Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών 2010' – ΣΣ2 (οδηγοί: Υ.Π.Ο.ΜΕ.ΔΙ. & Εγνατία Οδός Α.Ε.).

Υπάρχει ακόμη και το πακέτο μελετών του Μετρό Θεσσαλονίκης – ΕΣ2 (οδηγός: Αττικό Μετρό), που προτείνει συνοδευτικές παρεμβάσεις στο υπό υλοποίηση δίκτυο Μετρό. Όλα τα σχέδια αυτά έχουν εκπονηθεί με συμμετοχή, περισσότερο ή λιγότερο ενεργή, όλων των οδηγών τους, ενώ το Σ.Α.Σ.Θ. έχει παρέμβει ή συναινέσει στο διάστημα λειτουργίας του.

Στη θεωρία τα 2 στρατηγικά σχέδια ΣΣ1 και ΣΣ2 συγκλίνουν σε μία ενιαία αντίληψη για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, απηχώντας προφανώς τον γενικότερο προσανατολισμό των εκάστοτε οδηγών. Λ.χ. ο προσανατολισμός του Υ.Π.Ο.ΜΕ.ΔΙ. και της Εγνατίας Οδού Α.Ε. στα οδικά έργα είναι ορατός στο ΣΣ2, όπως και ο προσανατολισμός της 'Αττικό Μετρό' στο σύστημα Μετρό στο ΕΣ2. Βασικά μειονεκτήματα όλων των προαναφερόμενων σχεδίων είναι:

- Η ποιοτική – δομική προσέγγιση του σχεδιασμού που χαρακτηρίζεται από ελλιπή ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων κάθε σχεδίου στις βασικές παραμέτρους της κινητικότητας και της αστικής ανάπτυξης, με εξαίρεση το ΕΣ2, που αντίθετα, βασίζεται (ίσως υπερβολικά) σε πλήρες πρότυπο συγκοινωνιακού σχεδιασμού.
- Όλα τα σχέδια εκπονήθηκαν πριν από την κρίση που έχει ανατρέψει τα συνήθη βασικά οικονομικά, θεσμικά και κοινωνικά δεδομένα στα οποία βασίζονται τα σχέδια.

Αυτή η κατάσταση δεν επιτρέπει τη διατύπωση εναλλακτικών σχεδίων (contingencies) που σήμερα είναι απαραίτητα λόγω της ανάγκης προσαρμογής στη νέα δημοσιονομική, θεσμική και κοινωνική πραγματικότητα.

Το ΣΒΑΚ πρέπει να καλύψει αυτό το κενό διατυπώνοντας (ή συνεισφέροντας στη διατύπωση) τις αρχές και τα εργαλεία που θα επιτρέψουν την επικαιροποίηση των σχεδίων με βάση τις πραγματικές συνθήκες. Για το σκοπό αυτό, βασικό μέλημα του ΣΒΑΚ είναι να συνεργαστεί με τους κρατικούς φορείς που χαράζουν τη γενικότερη πολιτική ως προς τις υποδομές και την οικονομία και να διατυπώσει τις κατευθύνσεις και τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα ώστε να ληφθούν υπόψη στη λήψη των σχετικών αποφάσεων.

3. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Το ΣΑΣΘ ως η (μελλοντική) ενιαία αρχή αρμόδια για τον σχεδιασμό των μεταφορών και των μετακινήσεων για τη Θεσσαλονίκη έχει τη δέσμευση να αναπτύξει πολιτικές για την προώθηση και ενθάρρυνση βιώσιμου και ενιαίου συστήματος μεταφορών, με ασφάλεια, ταχύτητα, αξιοπιστία και αποδοτικότητα, σε συνεργα-

σία με τους φορείς - μέλη του ΣΑΣΘ και του ΦΚ. Στον σκοπό αυτό, το ΣΑΣΘ εκφράζει το ακόλουθο όραμα για τις αστικές μεταφορές & μετακινήσεις στην μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης: «Στη Θεσσαλονίκη αξίζει ένα σύγχρονο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών που θα συνδέσει τους ανθρώπους με την πόλη. Η σύνδεση με την πόλη δεν περιορίζεται στην παροχή άνετης, γρήγορης, ασφαλούς και προσιτής μετακίνησης, αλλά επεκτείνεται στην διασφάλιση υψηλής ποιότητας στο φυσικό, δομημένο και κοινωνικό περιβάλλον. Οι αστικές μεταφορές αποτελούν προϊόν συνεργασίας μεταξύ όλων των φορέων που σχετίζονται με την πόλη με στόχο ένα ενιαίο σύστημα αστικών και περι-αστικών μεταφορών & μετακινήσεων που να συνδέει πολίτες, δραστηριότητες και περιοχές με τρόπους που να στηρίζουν την οικονομία, το περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής με αναβάθμιση της λειτουργίας και της εικόνας της πόλης.»

Τα βασικά θέματα – κλειδιά της αστικής μετακίνησης αναφέρονται στις ακόλουθες παραμέτρους:

- Υποδομές: θα είναι ασφαλείς, αποδοτικές και σωστά ενταγμένες στον αστικό ιστό και την κοινωνία.
- Επιλογή: θα προσφέρουν βιώσιμες επιλογές σε όλους τους μετακινούμενους πολίτες.
- Συνδεσιμότητα: τα στοιχεία του συστήματος αστικών μεταφορών θα είναι γεωγραφικά και λειτουργικά συνδεδεμένα μεταξύ τους.
- Βελτιώσεις: η βιωσιμότητα που θα χαρακτηρίζει τα στοιχεία του συστήματος αστικών μεταφορών θα επιτρέπει την άψογη συντήρησή τους και συνεχείς βελτιώσεις, όταν απαιτούνται.
- Κύρια χαρακτηριστικά των αστικών μεταφορών και μετακινήσεων όπως εκφράζονται από το όραμα:
 - Παροχή αποτελεσματικής και πολύπλευρης πληροφόρησης σε όλους τους πολίτες και επισκέπτες, χρήστες ή μη του συστήματος.
 - Ενιαίο και ευφύες εισιτήριο για τις μετακινήσεις με όλα τα μέσα (σημερινά και μελλοντικά).
 - Άνετη, γρήγορη και ασφαλής μετεπιβίβαση μεταξύ όλων των μέσων.
 - Διαχείριση της ζήτησης μετακινήσεων με περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά κριτήρια.
 - Ενιαία διαχείριση του συνόλου του οδικού δικτύου και της φωτεινής σηματοδότησης, με προτεραιότητα στα βιώσιμα μέσα μεταφοράς.
 - Πρόοδο στην μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ρύπων, με προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος.
 - Διευκόλυνση της μετακίνησης των επισκεπτών με βελτίωση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας του τουρισμού πόλης.

ΦΟΡΗΤΟΙ ΜΕΤΡΗΤΕΣ ΟΠΙΣΘΑΝΑΚΛΑΣΗΣ

Ελέγχουμε την ποιότητα της οδικής σήμανσης



ΜΕΤΡΑΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΦΟΡΗΤΑ ΟΡΓΑΝΑ DELTA ΔΑΝΙΑΣ

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



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





- Προσβασιμότητα σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες και ημιαστικές περιοχές.
- Συνεισφορά στην υγεία των πολιτών.
- Κοινωνικά επωφελείς επενδύσεις για τη συνεχή βελτίωση του συστήματος με στόχο την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα.

4. ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων το ΣΑΣΘ ανέπτυξε ένα σύνολο 12 αποτελεσματικών πακέτων μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες συνθήκες που επικρατούν στο συγκοινωνιακό χάρτη της πόλης (π.χ. κατασκευή Μετρό και οι επεκτάσεις του). Τα δώδεκα (12) προτεινόμενα μέτρα είναι:

1. Ενιαίο και ευφυές σύστημα κομίστρου
2. Λεωφορειοδωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (Bus Rapid Transit, BRT)
3. Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης Ι.Χ. και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ
4. Προώθηση δημιουργίας δικτύου Τραμ, συμπληρωματικό προς το Μετρό, με νέες μορφές χρηματοδότησης, με αστικές αναπλάσεις και περιβαλλοντικά οφέλη
5. Διασύνδεση Μετρό / Τραμ / λεωφορείων με δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης, αναδιάρθρωση των στάσεων και πληροφόρηση χρηστών
6. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στο θερμαϊκό
7. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας και αξιοποίηση του ρόλου των Ταξί
8. Ενιαία πολιτική στάθμευσης
9. Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
10. Δίκτυο ποδηλατοδρόμων
11. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων
12. Χρέωση κυκλοφορικής συμφοράς και έλεγχος Οδικής Πρόσβασης στο κέντρο

5. Συμπεράσματα

Το ΣΑΣΘ εισηγήθηκε στους φορείς που συναπαρτίζουν το Φόρουμ Κινητικότητας που προβλέπεται στη διαδικασία του ΣΒΑΚ και του έργου ΑΤΤΑC το σύνολο των παρακάτω βημάτων, σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθύνσεις. Συγκεκριμένα:

- Εντοπίστηκαν, κινητοποιήθηκαν και δεσμεύθηκαν όλοι φορείς που παρεμβαίνουν στον σχεδιασμό της κινητικότητας και των μεταφορών
- Διατυπώθηκε το βασικό όραμα του Σχεδίου και οι συνεπαγόμενοι βασικοί στόχοι
- Προσδιορίστηκε το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα του Σχεδίου

- Πραγματοποιήθηκε η εκ των προτέρων αξιολόγηση του 'περιβάλλοντος' και των διαδικασιών του Σχεδίου
- Διατυπώθηκαν τα 4 βασικά Σενάρια του Σχεδίου
- Διατυπώθηκαν, σε συσχετισμό με τα Σενάρια, 12 συγκεκριμένα Μέτρα που αποτελούν τον κύριο κορμό του ΣΒΑΚ
- Διατυπώθηκαν και εξεργάστηκαν τα 12 Μέτρα
- Εκτιμήθηκαν οι επιπτώσεις ανά μέτρο
- Προσδιορίστηκε ο μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων μέσω της Μονάδας ΣΒΑΚ που δημιουργήθηκε εντός του ΣΑΣΘ
- Εκτιμήθηκαν οι χρηματο-οικονομικές διαστάσεις των μέτρων, και, τέλος,
- Εγκρίθηκε προς εφαρμογή το ΣΒΑΚ από το Συμβούλιο των Μελών του ΣΑΣΘ.

Με στόχο την εξασφάλιση της συνέχειας της προσπάθειας αυτής, δημιουργήθηκε Μονάδα Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός του ΣΑΣΘ, με ρόλο υποστηρικτικό και επιτελικό προς τους Δήμους της Μητροπολιτικής Περιοχής της Θεσσαλονίκης. Το ΣΑΣΘ παροτρύνει και ενθαρρύνει τους Δήμους στο να εκπονήσουν το δικό τους ΣΒΑΚ σε επιχειρησιακό πλέον επίπεδο. Ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε κείμενό της στις 17 Δεκεμβρίου 2013 αναφέρει πως «η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη-μέλη να λάβουν πιο αποφασιστικά και συντονισμένα μέτρα», και ότι τα κράτη-μέλη πρέπει να «εξασφαλίσουν την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις αστικές τους περιοχές και ότι αυτά εντάσσονται σε ευρύτερη στρατηγική αστικής ή τοπικής ανάπτυξης». Τέλος αναφέρεται πως «τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία πρέπει να αξιοποιηθούν πιο συστηματικά στη χρηματοδότηση ολοκληρωμένων σειρών μέτρων, εφόσον οι πόλεις έχουν καταρτίσει ενοποιημένο σχέδιο τοπικών μεταφορών, όπως σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έχουν προσδιορίσει κατάλληλες δράσεις».

***Ε. Βουγιούκας**

Σύμβουλος ΣΑΣΘ – Διευθυντής Έργου ΑΤΤΑC
EuroTrans Consulting, Πολιτικός Μηχανικός,
Συγκοινωνιολόγος ΜSc

****Κ. Πετράκης**

ΣΑΣΘ, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος ΜSc

*****Π. Παπαϊωάννου**

Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ

******Γ. Εμμανουηλίδης**

ΣΑΣΘ, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος ΜSc

*******Π. Καρκαβίτσας**

ΣΑΣΘ, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας &
Περιφερειακής Ανάπτυξης, Συγκοινωνιολόγος ΜSc

ΕΡΓΑ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΤΡΑΜ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το Μετρό ενώνει το Λιμάνι του Πειραιά με το Αεροδρόμιο

Ελευθέριος Βενιζέλος

Η Αττικό Μετρό Α.Ε. κατασκευάζει την επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό από την Αγία Μαρίνα προς τον Πειραιά, συνολικού μήκους σήραγγας 7,6 χλμ με 6 σύγχρονους σταθμούς. Πρόκειται για μια επένδυση ύψους 660.000.000 ευρώ σε περιοχές του Δήμου Πειραιά και των Δήμων της ευρύτερης περιοχής (Νίκαια, Κορυδαλλός, Αγ. Βαρβάρα) που σήμερα έχουν έντονα προβλήματα κυκλοφορίας και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης από ΜΜΜ.

Οι θέσεις των σταθμών που κατασκευάζονται έχουν ως εξής: Σταθμός Αγ. Βαρβάρα (Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου, Αγ. Ελεούσα), Σταθμός Κορυδαλλός (Πλατεία Ελευθερίας), Σταθμός Νίκαια (Πλατεία Ελ. Βενιζέλου), Σταθμός Μανιάτικα (Αιτωλικού & Π. Μαυρομιχάλη), Σταθμός Πειραιάς (Λιμάνι πλησίον σταθμού ΗΣΑΠ) και Σταθμός Δημοτικό θέατρο (Γρηγορίου Λαμπράκη). Η κατασκευή της σήραγγας του Μετρό θα πραγματοποιηθεί με TBM (Μετροπόντικας) προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η αναπόφευκτη όχληση στη λειτουργία των Δήμων και συνολικά αναμένεται να απασχοληθούν 2.000 άτομα κατά τα έτη (2012-2017) της κατασκευής της επέκτασης.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής της Επέκτασης προς τον Πειραιά το 2017, αναμένεται να εξυπηρετούνται καθημερινά 132.000 επιβάτες, ενώ ο συνολικός χρόνος μετακίνησης με το μετρό, από το Λιμάνι έως το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος υπολογί-

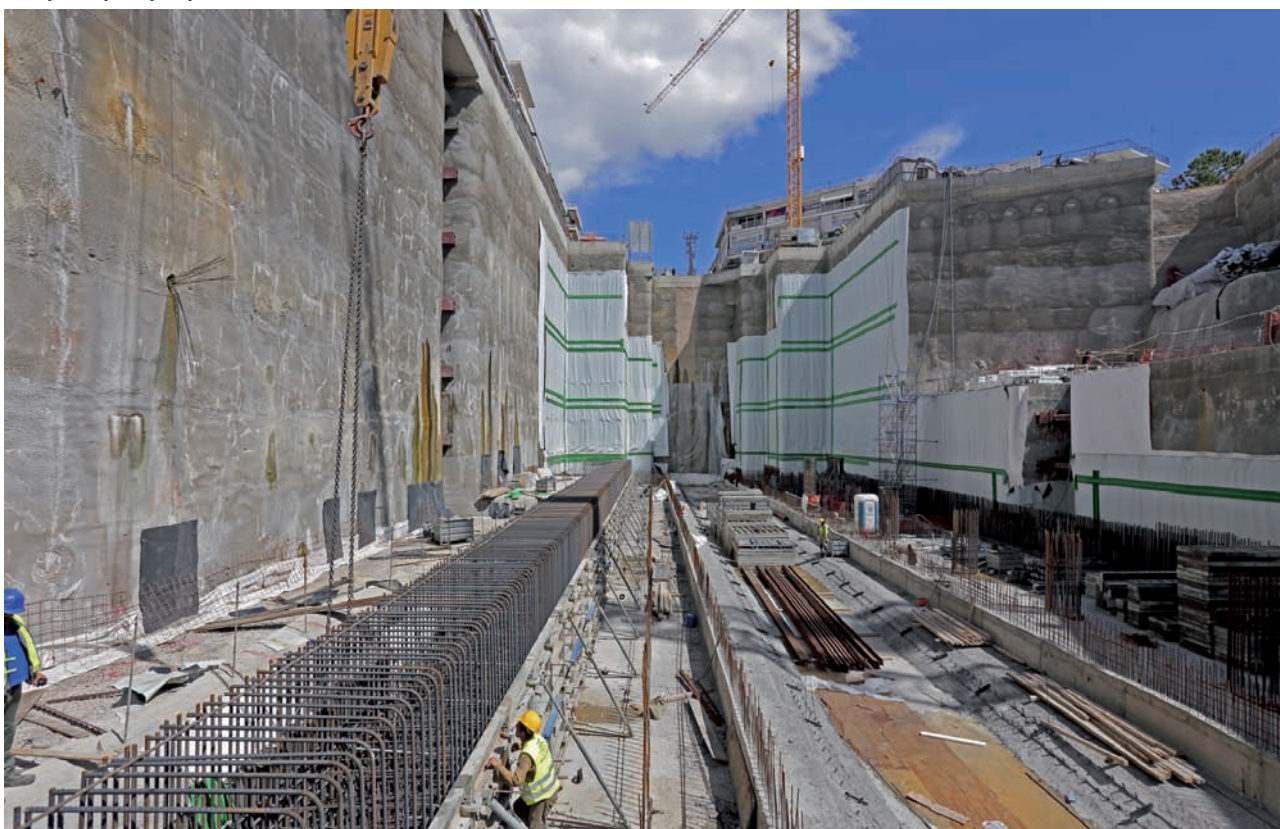
ζεται ότι θα είναι 45 λεπτά. Επιπρόσθετα, με τη λειτουργία του έργου θα κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 23.000 Ι.Χ. οχήματα λιγότερα, επιφέροντας αντίστοιχα μείωση της εκπομπής ρύπων διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) κατά 120 τόνους ημερησίως.

Ιδιαίτερα δε στο Σταθμό «Πειραιάς», προβλέπεται να δημιουργηθεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό Συγκοινωνιακό Κέντρο, συνενώνοντας λειτουργικά δύο γραμμές Μετρό (Γραμμή 1 και Γραμμή 3), το Λιμάνι, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το Τραμ, διευκολύνοντας έτσι τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς.

Η Επέκταση του Τραμ προς Πειραιά (5,4 χλμ-12 σταθμοί), από το Ν. Φάληρο μέχρι το κέντρο του Πειραιά, ήδη κατασκευάζεται και με την ολοκλήρωσή της θα συνδέει απ' ευθείας τον παραλιακό άξονα με τον Πειραιά. Η επέκταση του Τραμ ξεκινάει από τον σταθμό ΗΣΑΠ στο γήπεδο Καραϊσκάκη και καταλήγει στο Λιμάνι του Πειραιά με τερματικό σταθμό την «Ακτή Ποσειδώνος».

Επίσης, η Αττικό Μετρό Α.Ε. και το ΥΠΟΜΕΔΙ, πραγματοποιούν όλες τις απαραίτητες μελέτες για τη νέα Γραμμή 4 (33 χλμ σήραγγας-29 σταθμοί) του Μετρό της Αθήνας, με στόχο να δημοπρατηθεί κατά προτεραιότητα το πρώτο τμήμα Άλσος Βέικου - Ευαγγελισμός με 9 σταθμούς (προϋπολογισμού 1 δισ. ευρώ).

Σταθμός Αγ. Βαρβάρα, Μάιος 2014



ΕΚΘΕΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ WEB GIS

για Υπολογιστές, Smart phones και Tablets

Η Ομάδα των νέων μηχανικών και επιστημόνων με
ειδίκευση στα διαδικτυακά γεωχωρικά συστήματα
δημιούργησε πρωτότυπες εφαρμογές
και τις ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ

ΣΕ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Το πρόγραμμα υλοποιείται από την Αναπτυξιακή Σύμπραξη
ΑΣΤΙΕΤ στα πλαίσια της Πράξης ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΣΕ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΚΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

ΑΣΤΙΕΤ

(ΤΕΕ – ΙΕΚΕΜΤΕΕ – ΕΝΝΟΥΣ – ΠΣΔΑΤΜ – ΕΜΗΠΕΕ)

Είσοδος ελεύθερη με αίτηση συμμετοχής 210 8210175
www.ennous.gr www.webgis-topsa.gr

Radisson Blu Park Hotel Athens (Λεωφ. Αλεξάνδρας 10, Αθήνα)
Παρασκευή 20 Ιουνίου '14, 14:00 – 18:00
Σάββατο 21 Ιουνίου '14, 10:00 – 14:00

ΝΕΑ ΤΟΥ ΔΣ

Γιάννης Τυρινόπουλος*



Στις 20 Μαρτίου 2014 πραγματοποιήθηκε η επαναληπτική Τακτική Εκλογοσπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ (Νίκης 4, Αθήνα). Μετά τον απολογισμό της διετίας 2012-2014 και την απαλή-λαγή του Δ.Σ. από πάσα ευθύνη, διεξήχθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου Δ.Σ. Συνολικά ψήφισαν 182 μέλη. Στις 27 Μαρτίου 2014, έγινε η συγκρότηση του νέου Δ.Σ. σε σώμα, όπου εξελέγησαν:

Πρόεδρος: Κώστας Αντωνίου

Αντιπρόεδρος: Κατερίνα Χρυσοστόμου

Γενικός Γραμματέας: Γιάννης Τυρινόπουλος

Ειδικός Γραμματέας: Αναστασία Πνευματικού

Ταμίας: Μαρία Μαυροειδή

Αν. Μέλος: Δημήτρης Κατσώχης

Αν. Μέλος: Μιχάλης Μπάρτζης



Εκπροσώπηση του ΣΕΣ

- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην εκδήλωση **ETSC PIN Talk** με θέμα *Greece's Road Safety in a European Context*, η οποία έλαβε χώρα στα γραφεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Αθήνα στις 19 Μαρτίου 2014, από τον Κώστα Αντωνίου, ο οποίος ήταν συντονιστής της πρώτης συνεδρίας.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην **Τελετή Απονομής των Βραβείων της Εκστρατείας ECOMOBILITY 2013-14**, που πραγματοποιήθηκε στις 5 Απριλίου στο Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, από τον Κώστα Αντωνίου (εκπρόσωπο ΣΕΣ στην επιστημονική επιτροπή), τον Γιάννη Τυρινόπουλο και τη Δέσποινα Αλεξανδροπούλου (εκπρόσωπο ΣΕΣ στην επιτροπή αξιολόγησης), η οποία παρέλαβε και το βραβείο που δίδεται από το ECOCITY που φορείς που συμμετέχουν στις δράσεις του.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην εκδήλωση του **ITS/e-call** που διοργανώθηκε στις 25/4 στο αμφιθέατρο ΥΜΕ από τον Κώστα Αντωνίου.
- Ο ΣΕΣ συμμετείχε στη διοργάνωση της **Ημερίδας για την παράνομη στάθμευση** την Τρίτη 29/4 στο αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με ομιλίες των Κώστα Αντωνίου, Στέλιου Ευσταθιάδη και Μαρλέν Μιχάλη.

Νέα Μέλη

- **ΣΟΥΦΗ ΕΥΓΕΝΙΑ** εγγράφεται με Α.Μ. 737
- **ΚΟΡΤΣΑΡΗ ΑΝΝΗ** εγγράφεται με Α.Μ. 738
- **ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ** εγγράφεται με Α.Μ. 739
- **ΠΑΥΛΟΥ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ** εγγράφεται με Α.Μ. 740
- **ΧΟΥΧΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ** εγγράφεται με Α.Μ. 741
- **ΜΑΥΡΟΜΑΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ** εγγράφεται με Α.Μ. 742

**Γιάννης Τυρινόπουλος*
Γενικός Γραμματέας ΔΣ ΣΕΣ

ΟΔΟΣΗΜΑΝΣΗ-Κ. ΧΡΟΝΗΣ Α.Β.Ε.Ε.
Βιομηχανία υλικών σημάτων σε ως



κινητή μονάδα
σημανσης εργοταξίου



φωτεινές πινακίδες
τύπου χάρτου



Διαγραμμίσεις υψηλής αντοχής και
παραγωγή πιστοποιημένων χρωμάτων



κινητές μονάδες
σημανσης

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

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012 - ΜΑΡΤΙΟΣ 2014

Τακτική Εκδογο-Απολογιστική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ

Πέμπτη 20 Μαρτίου 2014

Αθήνα – ΤΕΕ, Θεσσαλονίκη – ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ

Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου 2010-2012

Πρόεδρος:	Ματθαίος Καρλαύτης
Αντιπρόεδρος:	Κώστας Αντωνίου
Γενικός Γραμματέας:	Γιώργος Λυμπερόπουλος
Ειδικός Γραμματέας:	Κατερίνα Χρυσοστόμου
Μέλος:	Νίκος Ηλιού
Αναπληρωματικά Μέλη:	Κωνσταντίνος Βογιατζής Μιχάλης Μπάρτζης

A. Γενικός Σχεδιασμός και Δραστηριότητες

1. Πρόγραμμα Δράσης του ΣΕΣ 2012-13

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

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

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

II. Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ 2013

Σύμφωνα με το καταστατικό του ΣΕΣ, στο πέρας του 1ου έτους από την εκλογή του ΔΣ του ΣΕΣ, θα πρέπει να γίνει Γενική Συνέλευση για την παρουσίαση των πεπραγμένων του ΔΣ. Η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση του ΣΕΣ, προγραμματίστηκε την Τετάρτη 13 Μαρτίου 2013 στις 17:30 στα γραφεία του ΣΕΣ. Σε περίπτωση μη απαρτίας, η Γενική Συνέλευση θα πραγματοποιηθεί οριστικά την Τετάρτη 20 Μαρτίου 2013 στις 17:30 στην Αίθουσα Εκδηλώσεων 7^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος Δήμου Αθηναίων (Πανόρμου 59). Το κείμενο του Ετήσιου Απολογισμού των Πεπραγμένων 2012 - 2013 θα δημοσιευτεί στο ενημερωτικό δελτίο και στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ.

B. Εσωτερική Οργάνωση ΣΕΣ

1. Συνεδριάσεις Διοικητικού Συμβουλίου

Στις 21 Μαρτίου 2012, έγινε η επαναληπτική Τακτική Εκδογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Μετά τον απολογισμό της διετίας 2010 - 2012 και την απαλλαγή του ΔΣ εκ των ευθυνών του, διεξήχθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου ΔΣ.

Την Τρίτη 3 Απριλίου 2012, το ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα με την ακόλουθη σύνθεση, η οποία εγκρίθηκε ομόφωνα:

Πρόεδρος:	Ματθαίος Καρλαύτης
Αντιπρόεδρος:	Κώστας Αντωνίου
Γενικός Γραμματέας:	Γιώργος Λυμπερόπουλος
Ειδικός Γραμματέας:	Κατερίνα Χρυσοστόμου
Μέλος:	Νίκος Ηλιού
Α' Αναπληρωματικό μέλος:	Κωνσταντίνος Βογιατζής
Β' Αναπληρωματικό μέλος:	Μιχάλης Μπάρτζης

Την Τετάρτη 11 Απριλίου 2012, κατά τη δεύτερη συνεδρίαση, αποφασίστηκε ομόφωνα να ανατεθούν τα καθήκοντα του Ταμία στον Γιώργο Λυμπερόπουλο.

Το ΔΣ κατά τη διάρκεια της θτείας του, δηλαδή κατά την περίοδο Απρίλιος 2012 - Μάρτιος 2014 πραγματοποίησε συνολικά **27 συνεδριάσεις**, πολλές εκ των οποίων μέσω τηλεδιάσκεψης. Επιθυμία των τακτικών μελών του ΔΣ ήταν η ενεργός συμμετοχή και των αναπληρωματικών μελών, τα οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν σε συνεδριάσεις. Στις συνεδριάσεις του ΔΣ του ΣΕΣ, συζητήθηκαν διεξοδικά όλα τα θέματα που αναπτύσσονται στον παρόντα απολογισμό και λήφθηκαν οι σχετικές αποφάσεις.

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

2. Συστηματική ενημέρωση Αρχείου Μελών

Το αρχείο μελών του ΣΕΣ **ενημερώνεται συστηματικά** και σήμερα περιλαμβάνει στοιχεία για τα 735 μέλη του ΣΕΣ.

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

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

3. Εγγραφές νέων μελών

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2012 - Μάρτιος 2014 εγκρίθηκε η εγγραφή 31 νέων μελών (με Αριθμό Μητρώου από 704 έως 735). Σημαντική δραστηριότητα του ΔΣ ήταν η εκστρατεία ενημέρωσης όλων των ασχολούμενων στον Τομέα των Συγκοινωνιολόγων για την εγγραφή τους στο ΣΕΣ εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο καταστατικό.

4. Λειτουργία Νέων Γραφείων ΣΕΣ

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

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

Η λειτουργία του νέου ισότοπου εξακολουθεί να υποστηρίζεται από **εξωτερικό συνεργάτη**. Για τη μείωση του κόστους της υποστήριξης, η **γραμματέας του ΣΕΣ** εκπαιδεύτηκε στις βασικές λειτουργίες του ισότοπου, μειώνοντας σημαντικά το κόστος υποστήριξης από την 1η Ιανουαρίου 2014.

Οι λογιστικές και φοροτεχνικές απαιτήσεις εξακολουθούν να υποστηρίζονται από το Λογιστικό Γραφείο του κ. Μανώλη Μενδρινού.

Γ. Οικονομική Αυτοδυναμία του ΣΕΣ

5. Οργάνωση Ταμείου

Ο ΣΕΣ αντεπεξέρχεται κανονικά στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις του έναντι τρίτων. Ο τραπεζικός λογαριασμός για τις χρηματικές δόσεις του ΣΕΣ διαχειρίζεται αποκλειστικά από τον Ταμία του ΣΕΣ, οι οποίες για λόγους ταχύτητας εκτελούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία μέσω Web Banking. Ο σύλλογος διατηρεί λογαριασμό στην ALPHA BANK στο υποκατάστημα της Πλατείας Αμερικής. Εξακολουθεί να παρέχεται η δυνατότητα στα μέλη να πληρώνουν τη συνδρομή τους μέσω πιστωτικής κάρτας.

6. Κατάσταση Ταμείου

Από τον Ιανουάριο του 2013, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, το ποσό της Εγγραφής και της Ετήσιας Συνδρομής μειώθηκε στα 20,00 Ευρώ. Από την 14η Μαρτίου 2012 (ημερομηνία ανάληψης ταμείου από τον τρέχοντα Ταμία), μέχρι και την 10η Μαρτίου 2014 (ημερομηνία τρέχοντος απολογισμού), ως προς την κατάσταση του ταμείου αναφέρεται ότι παρουσιάστηκε μείωση του ταμείου του ΣΕΣ, λόγω της σημαντικής μείωσης των εσόδων του ΣΕΣ. Αναμένεται ενίσχυση του ταμείου από τη συγκέντρωση συνδρομών στην εκλογο-απολογιστική συνέλευση.

7. Πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών

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

- στους φορείς του Δημοσίου και Ευρύτερου Δημοσίου Τομέα των Μεταφορών και Συγκοινωνιών (χορηγίες για την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εκ-

- δηλώσεων και καταχώρηση διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων, ημερίδων, κ.λπ.),
- στις εταιρίες λειτουργίας και εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των Συγκοινωνιολόγων (χορηγίες κυρίως μέσω χορηγιών για σχετικές εκδηλώσεις και καταχώρηση διαφημίσεων που καλύπτουν τα έξοδα έκδοσης του αναβαθμισμένου Ενημερωτικού Δελτίου),
- στα γραφεία των Συγκοινωνιολόγων (χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων).

Το κόστος εκτύπωσης και μέρος της αποστολής του **Ενημερωτικού Δελτίου** του ΣΕΣ έχει αναληφθεί από χορηγούς διαφημίσεων, κυρίως φορείς και εμπορικές εταιρείες του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Με τον τρόπο αυτό ελαφρύνεται σημαντικά ο σχετικός προϋπολογισμός του ΣΕΣ.

Το κόστος οργάνωσης συνεδρίων, ημερίδων και εκδηλώσεων του ΣΕΣ, που πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα Απριλίου 2012 - Μάρτιος 2014, καλύφθηκαν αποκλειστικά από χορηγίες και τις συνδρομές των συμμετεχόντων. **Σημειώνεται ότι οι εσπερίδες που πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα Απριλίου 2012 - Μάρτιος 2014 είχαν μηδενικό κόστος λόγω της παραχώρησης της αίθουσας από το ΤΕΕ.**

Δ. Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα Συγκοινωνιακά θέματα

8. Θέσεις ΣΕΣ

Κατά τη διάρκεια του παρόντος έτους συζητήθηκαν αναλυτικά και τελικά επικαιροποιήθηκαν ή/και διαμορφώθηκαν θέσεις για το **κρίσιμο θέμα των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης στις μεταφορές, καθώς και για τις προτάσεις του ΣΕΣ για τις μεταφορές στην Περιφέρεια.**

9. Επιτροπές ΣΕΣ

Η λειτουργία των επιτροπών του ΣΕΣ κατά την περίοδο 2012-2014 συνεχίστηκε σύμφωνα με τον «Αναθεωρημένο Κανονισμό Λειτουργίας Επιτροπών ΣΕΣ». Η λειτουργία των Επιτροπών του ΣΕΣ συνέχισε να στοχεύει στις ακόλουθες αρχές:

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

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

Στην αρχή της θτείας του τρέχοντος ΔΣ έγινε αποτίμηση του έργου των επιτροπών κατά την πρώτη διετία της λειτουργίας τους και εντοπίστηκε μικρός αριθμός επιτροπών που δεν λειτουργούσαν ικανοποιητικά. Πραγματοποιήθηκαν οι κατάλληλες επικοινωνίες και μικρές τροποποιήσεις της σύνθεσης των επιτροπών (σε συνεννόηση/συμφωνία με τα μέλη που αφορούσαν), ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία των επιτροπών αυτών.

Επίσης συστάθηκαν δύο νέες επιτροπές/ομάδες εργασίας: (i) Επιτροπή Καταστατικού, με στόχο το συντονισμό της διαδικασίας πιθανής αναθεώρησης του καταστατικού του ΣΕΣ και συντονιστή τον Πρόεδρο του ΣΕΣ και (ii) Επιτροπή Σχεδίου Ανάπτυξης ΣΕΣ, με στόχο την εκπόνηση μεσοπρόθεσμου (5-10 χρόνια) σχεδίου ανάπτυξης του ΣΕΣ, με συντονιστή τον Αντιπρόεδρο του ΣΕΣ.

Τέλος, στην αρχή της θτείας του παρόντος ΔΣ καθορίστηκαν ως βραχυπρόθεσμοι στόχοι για τη λειτουργία των επιτροπών τα εξής: (i) Πραγματοποίηση ημερίδας με αντικείμενο τις επιπτώσεις της κρίσης στις μεταφορές, (ii) Νέο πλήρες σύνολο θέσεων από όλες τις επιτροπές. Ο πρώτος στόχος επιτεύχθηκε με δύο ημερίδες, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από το ΣΕΣ στις 6 Φεβρουαρίου 2013 και τις 24 Απριλίου 2013. Μάλιστα, η επιτυχία των ημερίδων αυτών οδήγησε στην οργάνωση και μιας τρίτης ημερίδας με θέμα την Εκπαίδευση στην Οδική ασφάλεια, η οποία διοργανώθηκε στις 27 Νοεμβρίου 2013. Ο δεύτερος στόχος εκπληρώθηκε μερικώς, με τη διατύπωση και αποδοχή από το ΔΣ των θέσεων που περιγράφηκαν στην προηγούμενη ενότητα.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 2012-2014, οι επιτροπές συνέδραμαν το Σύλλογο όταν χρειάστηκε απάντηση σε καίρια θέματα της επικαιρότητας, αλλά και όταν χρειάστηκε εκπροσώπηση του ΣΕΣ σε εκδηλώσεις όπου προσκλήθηκε. Περισσότερα στοιχεία για τις εκδηλώσεις αυτές παρουσιάζονται στην αντίστοιχη ενότητα του παρόντος απολογισμού.

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

Θεματικές Επιτροπές

- Θ1: Αστικής Κινητικότητας
 - Θ1.1: Αστικές Συγκοινωνίες
 - Θ1.2: Κυκλοφορία και Στάθμευση
- Θ2: Εμπορευματικών Μεταφορών και Υπεραστικών Συγκοινωνιών
 - Θ2.1: Εμπορευματικών Μεταφορών
 - Θ2.2: Υπεραστικές Συγκοινωνίες
- Θ3: Νέων τεχνολογιών και καινοτομίας
- Θ4: Οδικής Ασφάλειας και Οδικής Συμπεριφοράς
- Θ5: Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Ενέργειας
- Θ6: Σχεδιασμού και Διαχείρισης Υποδομών και Οδοστρωμάτων
 - Θ6.1: Διαχείριση Υποδομών
 - Θ6.2: Οδοστρώματα

- Θ7: Πλαισίου Λειτουργίας και Στρατηγικού Σχεδιασμού

Επιτελικές Επιτροπές

- Ε1: Συμβουλευτική
- Ε2: Έρευνας
- Ε3: Επικοινωνίας, Διασύνδεσης και Τεκμηρίωσης
- Ε4: Μετακινήσεων στην Ελληνική Περιφέρεια

Σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας τους, η Θτεία των επιτροπών έληγε το Μάρτιο 2013 και με τη λήξη της Θτείας τους ξεκίνησε η διαδικασία ανανέωσής τους. Το πρώτο βήμα για αυτή τη διαδικασία ήταν η επικοινωνία με τους Προέδρους των επιτροπών, ώστε να διερευνηθεί η πρόθεση των μελών να συνεχίσουν την ενασχόλησή τους με την επιτροπή. Μεγάλο μέρος των επιτροπών δεν απάντησε στην έκκληση αυτή. Στο πλαίσιο του (τότε) υπό εκπόνηση Σχεδίου Ανάπτυξης του ΣΕΣ για την περίοδο 2014-2020, αποφασίστηκε να μην γίνει η αναδιοργάνωση της σύνθεσης των επιτροπών, αλλά αυτή να περιμένει τις προτάσεις του Σχεδίου και να πραγματοποιηθεί από το επόμενο ΔΣ.

Ε. Προώθηση του ΣΕΣ και των θέσεών του

10. Συνέδρια και Ημερίδες

Η διοργάνωση επιστημονικών ημερίδων αποτελεί βασική δράση του ΣΕΣ και για τον λόγο αυτό το ΔΣ έθεσε ως προτεραιότητα τον προγραμματισμό και τη διεξαγωγή ημερίδων, ενημερωτικών εκδηλώσεων, δημόσιων συζητήσεων και συνεδρίων. Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2012 - Μάρτιος 2014 πραγματοποιήθηκαν ένα Πανελλήνιο και ένα Διεθνές Συνέδριο, τέσσερις ημερίδες και πλήθος άλλων εκδηλώσεων και δημόσιων συζητήσεων. Αναλυτικότερα:

- Ο ΣΕΣ συνδιοργάνωσε με το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ) και το Δήμο Θεσσαλονίκης, στις 24 Μαΐου 2012, ημερίδα με θέμα **"Βιώσιμη κινητικότητα: Προς μια περιβαλλοντικά συμβατή μετακίνηση στις αστικές περιοχές μας - Η πρώτη Ελληνική εφαρμογή στη Θεσσαλονίκη"**.
- Το **5^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας** συνδιοργανώθηκε με το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, πραγματοποιήθηκε στις 25 και 26 Οκτωβρίου 2012 στο Ξενοδοχείο Domotel στον Βόλο.
- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ και ο Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ τη Δευτέρα 12 Νοεμβρίου 2012, στις 5μμ στο Αμφιθέατρο Σιδηροδρομικής και Μεταφορών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου διοργάνωσαν εσπερίδα για την οδική ασφάλεια. Στην εσπερίδα μίλησε ο Καθηγητής Mohamed Abdel-Aty του University of Central Florida. Ο τίτλος της ομιλίας του ήταν **"Changing the Way we think about Traffic Safety: Current Traffic Safety Research Initiatives"**.
- Στις 6 Φεβρουαρίου 2013 πραγματοποιήθηκε ημερίδα που διοργάνωσε ο ΣΕΣ με θέμα **"Μεταφορές σε περιόδους οικονομικής στενότητας"**. Στην ημερίδα έγιναν 9 παρουσιάσεις με αντικείμενο την επιρροή της οικονομικής κρίσης σε αντικείμενα όπως οι κυκλοφοριακές συνθήκες, οι αστικές συγκοινωνίες, η έρευνα, και άλλα.
- Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» και ο ΣΕΣ συνδιοργάνωσαν την **6η Εβδομάδα για την Οδική Ασφάλεια** από τις 15 έως τις 23 Μαρτίου 2013 αναλαμβάνοντας δράσεις πανελλαδικά.
- Στις 24 Απριλίου 2013 πραγματοποιήθηκε ημερίδα που διοργάνωσε ο ΣΕΣ με θέμα **"Υπεραστικές μεταφορές στην Ελλάδα: Ορίζοντας 2020"**. Στην ημερίδα έγιναν 7 παρουσιάσεις με αντικείμενο τις εξελίξεις στις υπεραστικές μεταφορές στην Ελλάδα.
- Το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) διοργάνωσαν την 1η Ιουλίου 2013 εσπερίδα με θέμα **"Μετρό Θεσσαλονίκης: Πορεία υλοποίησης και Προοπτικές"**. Στην εκδήλωση παρουσιάστηκε η πορεία υλοποίησης του έργου και συζητήθηκαν οι μελλοντικές προοπτικές του.
- Το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) και ο ΣΕΣ διοργάνωσαν το «6ο Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα» με κεντρικό θέμα: **"Ενέργεια – Περιβάλλον – Οικονομία"** στις εγκαταστάσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας στη Θεσσαλονίκη κατά τις 17 και 18 Οκτωβρίου 2013.
- Στις 27 Νοεμβρίου 2013 πραγματοποιήθηκε ημερίδα που διοργάνωσε ο ΣΕΣ με αντικείμενο **"Εκπαίδευση και Οδική Ασφάλεια"**. Στην ημερίδα έγιναν 9 παρουσιάσεις με αντικείμενο την εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια στην Ελλάδα.
- Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» και ο ΣΕΣ συνδιοργάνωσαν την **7^η Εβδομάδα για την Οδική Ασφάλεια** από τις 15 έως τις 22 Μαρτίου 2014 αναλαμβάνοντας δράσεις πανελλαδικά.

11. Συμμετοχή σε Επιτροπές, Ομάδες Εργασίας

Στο πλαίσιο των δράσεων για τη προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ, εντάσσονται και η συμμετοχή μελών του σε Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας καθώς και η υποστήριξη πρωτοβουλιών και δράσεων σχετικών Φορέων. Έτσι, στο διάστημα Απριλίου 2012-Μαρτίου 2014:

- Ο ΣΕΣ εξακολουθεί να συμμετέχει στο **Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας**. Το ΔΣ αποφάσισε την εκπροσώπηση του ΣΕΣ από τον Πρόεδρο του ΣΕΣ Ματθαίο Καρλαύτη με αναπληρωματικό τον Κωνσταντίνο Αντωνίου.
- Ο ΣΕΣ εξακολουθεί να εκπροσωπείται στην **Επιτροπή Αναμόρφωσης του ΚΟΚ** με εκπρόσωπο τον Γ. Χανδάνο και αναπληρωματικό τον Χ. Καραδήμα.
- Συνεχίζεται η επιτυχημένη συνεργασία του ΣΕΣ με την **ΕCOCITY** στο πρόγραμμα **«Οικολογική Μετακίνηση»**, όπου συμμετέχουν μαθητές γυμνασίων της χώρας και διενεργούνται διαγωνισμοί εκθέσεων ιδεών και σχετικές εκδηλώσεις. Για το διάστημα 2012-2013 εκπροσωπούν το ΣΕΣ στην επιστημονική επιτροπή ο Κωνσταντίνος Αντωνίου, στην οργανωτική επιτροπή ο Γιώργος Λυμπερόπουλος, η Κατερίνα Χρυσοστάτου και η Άννα Γόγολα και στην Επιτροπή Αξιολόγησης η Δέσποινα Αλεξανδροπούλου. Παράλληλα, ένας αριθμός μελών του ΣΕΣ εκπροσωπούν το ΣΕΣ ως αξιολογητές στις διάφορες περιοχές όπου υπάρχουν συμμετοχές.
- Συνεχίζεται η συνεργασία ΣΕΣ και **ITS Hellas**.
- Συνεχίζει η συμμετοχή του ΣΕΣ ως μέλους του **Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας**, με εκπρόσωπο τον Κωνσταντίνο Αντωνίου.

- Επίσης ο ΣΕΣ συμμετέχει στις **επιτροπές Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών του ΥΠΕΚΑ** με εκπρόσωπο τον Γιώργο Λυμπερόπουλο.
- Συμμετείχε στις επιτροπές αξιολόγησης των Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών του ΥΠΕΚΑ για την Ανάπλαση του άξονα Αχειροποιήτου – Αγίας Σοφίας και την Ανάπλαση – Ανάδειξη της Βαλκανικής Πλατείας με εκπρόσωπο τον Γιάννη Τόσκα και αναπληρωματικό μέλος την Κατερίνα Χρυσοστόμου.

12. Εκπροσωπήσεις και κοινωνικές Εκδηλώσεις

Ο ΣΕΣ **εκπροσωπήθηκε επίσημα** από μέλη του ΔΣ σε σειρά εκδηλώσεων και ημερίδων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι ακόλουθες εκδηλώσεις:

- Ο ΣΕΣ συμμετείχε σε ημερίδα/παρουσίαση από την εταιρεία CONCATENO, με θέμα την Ανίχνευση Αλκοόλ/Ναρκοτικών Ουσιών στο αίμα, η οποία πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 24 Οκτωβρίου 2012 στην Βρετανική Πρεσβευτική κατοικία. Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε από τον Κωνσταντίνο Αντωνίου.
- Ο Κωνσταντίνος Αντωνίου εκπροσώπησε το ΣΕΣ σε διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Κύπρο στις 30 Νοεμβρίου 2012 με θέμα τις Βιώσιμες Αστικές Μεταφορές.
- Ο Νίκος Ηλίου συμμετείχε στο 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας που πραγματοποιήθηκε στο Βόλο στις 14 Δεκεμβρίου 2012 εκπροσωπώντας τον ΣΕΣ
- Ο Γιώργος Λυμπερόπουλος εκπροσώπησε το ΣΕΣ στην τελετή βράβευσης της ECOMOBILITY, το Σάββατο 27 Μαΐου 2012.
- Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε από τον Κ. Αντωνίου στο Αναπτυξιακό Συνέδριο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για τη Νέα Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, το οποίο έλαβε χώρα στα Καμένα Βούρλα την Τρίτη 23 Απριλίου 2013, με παρουσίαση με τίτλο "Δίκτυο Μεταφορών-Logistics: Μοχλός Ανάπτυξης"
- Ο Κωνσταντίνος Αντωνίου εκπροσώπησε το ΣΕΣ ως κεντρικός ομιλητής στο 15ο Σεμινάριο Οδικής Ασφάλειας που πραγματοποιήθηκε στην Κύπρο στις 5 Νοεμβρίου 2013 με θέμα «Ο ρόλος της παθητικής ασφάλειας στη μείωση των επιπτώσεων των τροχαίων ατυχημάτων».
- Ο Κωνσταντίνος Αντωνίου εκπροσώπησε το ΣΕΣ σε διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Κύπρο στις 3 Δεκεμβρίου 2013 με θέμα τις Βιώσιμες Αστικές Μεταφορές με ομιλία με τίτλο «Διαχείριση Αστικής Κινητικότητας».

Τέλος, με σημαντική συμμετοχή μελών και φίλων του ΣΕΣ καθώς και εκπροσώπων φορέων, γιορτάστηκε η κοπή της ετήσιας πίτας του ΣΕΣ στην Αθήνα, που πραγματοποιήθηκε στις 24 Ιανουαρίου 2013 στο εστιατόριο Pulitzer και στις 22 Ιανουαρίου 2014 στο Bar-Restaurant 310 Street στην Αθήνα και στις 31 Ιανουαρίου 2013 και στις 23 Ιανουαρίου 2014 στο εστιατόριο TreMarie στη Θεσσαλονίκη.

13. Ενημερωτικό Δελτίο ΣΕΣ

Κατά την περίοδο Απρίλιος 2012 - Μάρτιος 2014 εκδόθηκαν οκτώ τεύχη του Ενημερωτικού Δελτίου (No. 181 - No. 188). Την ευθύνη εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, διατήρησε η κ. Εύη Λιάπη, υπεύθυνη έκδοσης και άλλων τεχνικών εκδόσεων.

Στα τεύχη που εκδόθηκαν δημοσιεύθηκαν κείμενα επιστημονικά, τεχνικά αλλά και κείμενα απόψεων ενώ πραγματοποιήθηκαν και αφιερώματα σε συγκεκριμένα θέματα όπως η βιώσιμη κινητικότητα, η οδική ασφάλεια, οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στις μεταφορές, οι υπεραστικές μεταφορές στην Ελλάδα και τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Επίσης στα δύο τελευταία τεύχη φιλοξενήθηκε ένα μέρος των εργασιών που παρουσιάστηκαν στο 6ο Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές.

Σε παράρτημα του απολογισμού παρουσιάζονται αναλυτικά τα περιεχόμενα των τευχών.

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

Ο κατάλογος των αποδεκτών του Ενημερωτικού Δελτίου έχει διευρυνθεί σημαντικά (περίπου **2.000 αποδέκτες σήμερα**) αφού περιλαμβάνει εκτός των 735 μελών του ΣΕΣ και στελέχη και δημοσιογράφους του τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Με τον τρόπο αυτό, το Ενημερωτικό Δελτίο του ΣΕΣ δεν αποτελεί μόνο εργαλείο εσωτερικής ενημέρωσης των μελών του ΣΕΣ, αλλά επιχειρεί την ενημέρωση όλων εκείνων που παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων στην Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα προωθεί την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ΣΕΣ.

14. Ιστοσελίδα ΣΕΣ

Στόχος του ΔΣ είναι η ιστοσελίδα να αποτελεί σημείο αναφοράς για την τακτική και ευρεία ενημέρωση τόσο των μελών του ΣΕΣ όσο και των άλλων ενδιαφερόμενων. Για το λόγο αυτό το ΔΣ διατηρεί και ενημερώνει τακτικά την ιστοσελίδα του ΣΕΣ και ενημερώνει τα μέλη του μέσω μαζικής αποστολής ηλεκτρονικών μηνυμάτων. Ο κατάλογος των αποδεκτών των ηλεκτρονικών μηνυμάτων περιλαμβάνει πάνω από **2.000 αποδέκτες σήμερα**.

Στο διάστημα από τον Απρίλιο 2012 έως τον Μάρτιο 2014 αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ περισσότερες από 100 ανακοινώσεις για δράσεις του συλλόγου και τρίτων αλλά και προσφορά εργασίας και εστάλησαν σχετικές ενημερώσεις με 50 ηλεκτρονικά μηνύματα.

Στο τέλος του 2013 έληξε το συμβόλαιο φιλοξενίας με την εταιρία η οποία φιλοξενούσε τον ιστότοπο του ΣΕΣ και έγινε μεταφορά του σε server άλλης εταιρείας φιλοξενίας ιστοσελίδων.

Η διεύθυνση του ιστοχώρου παραμένει www.ses.gr.

15. Δημοσιοποίηση Θέσεων ΣΕΣ

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2012 - Μάρτιος 2013 πραγματοποιήθηκε η προβολή των θέσεων του ΣΕΣ στα **μέσα μαζικής ενημέρωσης** με αρκετές συνεντεύξεις, δηλώσεις, άρθρα και αναφορές των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του ΣΕΣ σε ραδιοφωνικούς και τηλεοπτικούς σταθμούς και στον ημερήσιο και εβδομαδιαίο τύπο, κυρίως για θέματα της επικαιρότητας, ήτοι το κυκλοφοριακό, η οδική ασφάλεια και η βιώσιμη κινητικότητα.

16. Συναντήσεις με Αρμόδιους Φορείς

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ επεδίωξε και πραγματοποίησε **συναντήσεις ανταλλαγής απόψεων** με αρμόδιους φορείς σε θέματα επικαιρότητας.

17. Σχέδιο Ανάπτυξης ΣΕΣ

Το Σχέδιο Ανάπτυξης του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) αφορά στην περίοδο από το 2014 έως και το 2020 και αποτελεί το -τρίτο κατά σειρά στην ιστορία του- Σχέδιο Ανάπτυξης (Business Plan) του Συλλόγου. Η σύνταξη του ανατέθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της περιόδου 2012-14 σε Ομάδα Εργασίας, που συγκροτήθηκε ειδικά για το σκοπό αυτό και την οποία αποτέλεσαν μέλη του Συλλόγου.

Την εν λόγω ομάδα εργασίας αποτέλεσαν οι κ.κ. Δημήτρης Κατσώκης, Γιώργος Λυμπερόπουλος, Μαρία Μαυροειδή, Μιχάλης Μπάρτζης και Γιάννης Τυρινόπουλος, υπό την αρωγή του πρώην Προέδρου κ. Γιώργου Γιαννή και τον συντονισμό του Αντιπροέδρου (ως εκπροσώπου του τρέχοντος ΔΣ κατά την σύνταξη του Σχεδίου) κ. Κωνσταντίνου Αντωνίου.

Τα Σχέδια Ανάπτυξης του ΣΕΣ των προηγούμενων περιόδων (2000-2005 και 2006-2010) προέκυψαν ως αδήριτη ανάγκη στο πλαίσιο της οργάνωσης της προσπάθειας της ουσιαστικής παρέμβασης των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων στο σύνολο των συγκοινωνιακών θεμάτων της χώρας σε μια εποχή που οι προκλήσεις και οι προοπτικές στο πεδίο των μεταφορών ήταν μεγάλες και ιδιαίτερες (Ολυμπιακοί Αγώνες, διαθεσιμότητα Κοινοτικών πόρων, υλοποίηση βασικών συγκοινωνιακών υποδομών). Αντίθετα, **η περιρρέουσα σημερινή κατάσταση χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερα αρνητική οικονομική συγκυρία, η οποία φαίνεται πως θα επηρεάζει -τη χώρα μας γενικότερα και τους τομείς αρμοδιότητας του ΣΕΣ ειδικότερα- τουλάχιστον για την περίοδο που αφορά το συγκεκριμένο Σχέδιο Ανάπτυξης (δηλαδή μέχρι το 2020).**

Οι βασικές αρχές του Σχεδίου Ανάπτυξης παρουσιάστηκαν στη ΓΣ του ΣΕΣ το Μάρτιο του 2013, και, αφού έγιναν αποδεκτές από τη ΓΣ, τέθηκαν σε διαβούλευση στο forum του δικτυακού τόπου του ΣΕΣ στα τέλη του 2013. Στη συνέχεια, οι αρχές αυτές συγκεκριμενοποιήθηκαν και εμπεδωτίστηκαν, ώστε να αποτελέσουν ένα συνεκτικό κείμενο. Το κείμενο αυτό παραδόθηκε στο ΔΣ του ΣΕΣ στα τέλη Φεβρουαρίου 2014, και έγινε αποδεκτό από το ΔΣ στις αρχές Μαρτίου 2014, οπότε και αναρτήθηκε στον ιστότοπο του ΣΕΣ.

18. Πρόταση Τροποποίησης Καταστατικού του ΣΕΣ

Στη σχεδόν 40ετή ιστορία του, ο ΣΕΣ μεγάλωσε και αριθμεί πλέον πάνω από 700 μέλη στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Λόγω της αύξησης αυτής, προτείνεται η τροποποίηση ορισμένων άρθρων του καταστατικού του, ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη λειτουργία και οργάνωση του συλλόγου. Οι τροποποιήσεις και οι προσθήκες που προτείνονται στα υπάρχοντα άρθρα, παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα στο Παράρτημα II του παρόντος απολογισμού. Η πρόταση τροποποίησης του καταστατικού αναρτήθηκε στο forum της ιστοσελίδας του ΣΕΣ στις 25/11/2013, και παρέμεινε ανοιχτός για σχόλια και προτάσεις για τροποποίηση μέχρι τις 31/12/2013.

Παράρτημα Ι: Περιεχόμενα των τευχών 181-188 του Ενημερωτικού Δελτίου του ΣΕΣ

Τεύχος 181 - Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2012

- Περί επιστήμης και επαγγέλματος συγκοινωνιολόγου
- Βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών της Α. Κηφισίας μέσω επεμβάσεων στη φωτεινή σηματοδότηση
- Transport Research Arena – TRA 2012
- 2^ο Ελληνικό Συνέδριο: 'Οι αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο'
- Ημερίδα: 'Βιώσιμη κινητικότητα - Προς μια περιβαλλοντικά συμβατή μετακίνηση στις αστικές περιοχές μας'
- Νέα Δ.Σ. & Β. Ελλάδας
- Απολογισμός απερχόμενου ΔΣ

Τεύχος 182 - Ιούνιος - Ιούλιος - Αύγουστος 2012

- Βιώσιμη αστική κινητικότητα
- Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε ελληνικές πόλεις
- Δείκτες βιώσιμης κινητικότητας σε αστικές περιοχές
- ΕΕ: προς ένα βιώσιμο & περιβαλλοντικά φιλικό πλαίσιο αστικών εμπορευματικών μεταφορών
- Αθήνα, Ευρώπη, Κινητικότητα
- Το σύστημα διαχείρισης αστικής κινητικότητας της Θεσσαλονίκης
- Δράσεις του ΣΑΣΘ για την εισαγωγή τεχνολογίας σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας
- Σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας στην πανεπιστημιούπολη του ΑΠΘ
- Νέα Δ.Σ., Β. & Δ. Ελλάδας

Τεύχος 183 - Σεπτέμβριος - Οκτώβριος - Νοέμβριος 2012

- Οδική ασφάλεια στην Ελλάδα
- Συστήματα αναχαίτισης οχημάτων – συμβατότητα με υφιστάμενες ΟΜΟΕ
- Η επίδραση της αστυνόμευσης της ταχύτητας με φωτογραφικά ραντάρ
- Χρήση ζώνης ασφαλείας στη Θεσσαλονίκη
- Οδική ασφάλεια για τους πεζούς σε περιοχές εκτέλεσης έργων
- Θεσμική κατάργηση των πεζοδρομίων με το νέο ΓΟΚ
- «Ευλογία» για την οδική ασφάλεια οι αυτοκινητόδρομοι
- IMET/ΕΚΕΤΑ: 10 χρόνια προσφοράς στην οδική ασφάλεια με ανάπτυξη
- Δράσεις οδικής ασφαλείας στα πλαίσια πανευρωπαϊκού προγράμματος
- Συμμαχία για την έρευνα στις μεταφορές στην Ευρώπη – European Transport Research Alliance (ETRA)
- Νέα Δ.Σ.

Τεύχος 184 – Δεκέμβριος - Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2013

- Η έρευνα στις μεταφορές θα συμβάλει στην αντιμετώπιση της κρίσης;
- Οικονομική κρίση και μεταφορές: διαφαινόμενες τάσεις και πιθανές λύσεις
- Μεταφορές πριν και μετά την κρίση. Επιστροφή στις παλιές πολιτικές;
- Μεταβολές κυκλοφοριακών δεδομένων στις βασικές αρτηρίες της Αθήνας
- Στατιστικά στοιχεία Αττικής Οδού σχετικά με την κυκλοφορία και τα συμβάντα
- Οι επιπτώσεις των νέων οικονομικών δεδομένων στο χώρο των μεταφορών και στο αστικό περιβάλλον
- Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (Intelligent Transport Systems – ITS) και η εφαρμογή τους στην Ελλάδα στην παρούσα δυσμενή οικονομική συγκυρία
- Προτάσεις για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις
- Οικονομική κρίση και οδικά ατυχήματα
- Θεσμικές αδυναμίες για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας
- Αναπροσανατολισμός των προτεραιοτήτων των ΟΤΑ της περιφέρειας ενόψει της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-20
- Η επίδραση της βαθιάς ύφεσης στην επιβατική κίνηση των Μητροπολιτικών Αστικών Συγκοινωνιών
- Νέα Δ.Σ. & Β. Ελλάδας

Τεύχος 185 – Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2013

- Οι υπεραστικοί αυτοκινητόδρομοι στην Ελλάδα: Η επόμενη μέρα
- Η παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων: Μια πρώτη ανασκόπηση
- Υπεραστικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα: Περίοδος κρίσης και προοπτικές
- Ο ρόλος των ελληνικών λιμένων στο διεθνές περιβάλλον: Προκλήσεις, προβλήματα και προοπτικές
- Ανάπτυξη συστημάτων ευφυών μεταφορών στην Ελλάδα: Στρατηγικό Σχέδιο 2013 – 2020
- Οικονομία, διαχρονικότητα και οδικές εμπορευματικές μεταφορές
- Δίωξη στελεχών του Δήμου Βόλου για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Νέα Δ.Σ. & Β. Ελλάδας
- ERC Advanced Grant στο Πολυτεχνείο Κρήτης

Τεύχος 186 – Ιούνιος - Ιούλιος - Αύγουστος 2013

- Συντονισμένος έλεγχος ραμπών εισόδου αυτοκινητόδρομων
- Σύστημα πληροφόρησης επιβατικού κοινού του Ο.Α.Σ.Θ.
- Ερευνητικό πρόγραμμα «ΕΞΕΧΩΝ»
- Μεταφορικά πειράματα στην έξυπνη πόλη Santander
- Ευφυή συστήματα κινητικότητας σε «Εξυπνες Πόλεις»: Παρελθόν, παρόν και μέλλον στη Θεσσαλονίκη
- Κοινοτική οδηγία για τα ITS – σχέδιο δράσης για την Ελλάδα
- Διαχείριση της εποχιακής ζήτησης για μεταφορές σε τουριστικές περιοχές
- Re-think Athens
- Νέα Δ.Σ.

Τεύχος 187 – Σεπτέμβριος - Οκτώβριος – Νοέμβριος 2013

- Η Έρευνα στις μεταφορές. Υπάρχουν αισιόδοξες προοπτικές;
- Επιπτώσεις μείωσης της παραβατικότητας στη στάθμευση με χρήση προσομοίωσης
- Συνέργεια δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλάτου
- Μεθοδολογία υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών προσαρμοσμένης στο ελληνικό αστικό περιβάλλον
- Συσχέτιση φόρτου-ταχύτητας σε αστικά δίκτυα. Εφαρμογή στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του δήμου Θεσσαλονίκης
- Αποδοχή χρέωσης στάθμευσης σε εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης
- Σε αναζήτηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας: Η άποψη των πολιτών της Θεσ/νίκης για τις βασικές συνιστώσες ενός σχεδίου βιώσιμων αστικών μεταφορών
- Ανεπίτρεπτες γραφειοκρατικές αγκυλώσεις στην επιλογή και υλοποίηση ερευνητικών έργων στη χώρα μας
- Νόμος 4199/2013: «Ανοίγει» η αγορά των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών
- Διεθνές Συνέδριο: Με ποδήλατο! Ευρωπαϊκές και Ελληνικές επιτυχίες πρακτικές προώθησης του ποδηλάτου
- Νέα Δ.Σ.

Τεύχος 188 – Δεκέμβριος - Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2014

- Ζήτηση για Νέα Ι.Χ. και οι Επιπτώσεις της Οικονομικής Ύφεσης στην Ελληνική Αγορά
- Αποδοχή συστημάτων μοιραζόμενων αυτοκινήτων από τους έλληνες μετακινούμενους
- Μεθοδολογία σχεδιασμού παρέμβασης αλληλγής συμπεριφοράς μετακινούμενων
- Πρόταση ανάπτυξης αστικού οδικού περιβάλλοντος στην πόλη του Βόλου: Οδός Βενιζέλου
- Περιβαλλοντική διαχείριση σύγχρονων οδικών υποδομών και ανθρακικό αποτύπωμα
- Πολυκριτήρια Συγκριτική Αξιολόγηση Χρηματοδοτικών Μεθόδων Value Capture στις Υποδομές Μεταφορών
- Επαναπροσδιορίζοντας το ρόλο των λιμένων ως περιφερειακές εξαγωγικές πύλες υπό την σκιά της οικονομικής κρίσης: η περίπτωση των λιμένων της Μεσογείου

- Η Διώρυγα της Κορίνθου ως Στρατηγικός Αναπτυξιακός Στόχος στο Εγγύς Μέλλον: Διερεύνηση Σκοπιμότητας Συντήρησης ή/ και Διαπλάτυνσης – Εκβάθυνσης
- Διώρυγα της Κορίνθου: Στρατηγικοί Στόχοι και Αναθεώρηση Τιμολογιακής Πολιτικής
- Συλλογή δεδομένων με τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών
- Δύο μέλη του ΣΕΣ στην πρώτη γραμμή της Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ στις μεταφορές
- Νέα Δ.Σ.

Παράρτημα II: Εισηγητική Έκθεση για Αλλαγές σε Άρθρα του Καταστατικού «ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ-Σ.Ε.Σ.»

1. Ιστορικό του Συλλόγου

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) ιδρύθηκε το 1976 ως το Επιστημονικό και Επαγγελματικό Σωματείο που εκπροσωπεί τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς (Transportation Engineers) στην Ελλάδα και το Εξωτερικό. Ο ΣΕΣ αριθμεί σήμερα εκατοντάδες μέλη, τα οποία είναι στη μεγάλη τους πλειοψηφία εξειδικευμένοι Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί (προερχόμενοι κατεξοχήν από Πανεπιστημιακά Τμήματα Πολιτικών και Τοπογράφων Μηχανικών) από επαγγελματικούς χώρους του ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα, που είναι υπεύθυνοι για τον προγραμματισμό, σχεδιασμό, εφαρμογή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση συγκοινωνιακών συστημάτων με στόχο την παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας και άνεσης στις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών.

Στους βασικούς σκοπούς του Σ.Ε.Σ. περιλαμβάνονται:

- Η προώθηση και διάδοση της επιστημονικής και τεχνολογικής γνώσης στον τομέα των μεταφορών με την οργάνωση σεμιναρίων, συνεδρίων και δημοσίων συζητήσεων, συμμετέχοντας σε διεθνή συνέδρια και τη διατήρηση βιβλιοθήκης αρχείων εκδόσεων και περιοδικών. Η υποστήριξη της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας στον τομέα των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο σε συνεργασία με οποιοδήποτε ιδιωτικό ή δημόσιο οργανισμό.
- Η συνεργασία με αντίστοιχα ή σχετικά με τον Σύλλογο επιστημονικά ιδρύματα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για ανταλλαγή πληροφοριών, οργανώσεις συλλογικών επιστημονικών συγκεντρώσεων, κ.λπ.
- Η αναγνώριση από αυτούς που παίρνουν τις αποφάσεις, τις δημόσιες αρχές, τον ιδιωτικό τομέα, τον τομέα της εκπαίδευσης, και γενικότερα την κοινωνία, για την ανάγκη επιστημονικής προσέγγισης και λύσης των σοβαρών προβλημάτων στον χώρο των μεταφορών.
- Η προώθηση του πνεύματος της συνεργασίας μεταξύ των μελών του Συλλόγου για την από κοινού λύση οποιουδήποτε προβλήματος στον χώρο.
- Η διάχυση των τεχνικών κανόνων και προδιαγραφών για τη μελέτη, υλοποίηση ή λειτουργία των έργων που έχουν σχέση με μεταφορές.

Στη σχεδόν 40ετή ιστορία του, ο ΣΕΣ μεγάλωσε και αριθμεί πλέον πάνω από 700 μέλη στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Λόγω της αύξησης αυτής, προτείνεται η τροποποίηση ορισμένων άρθρων του καταστατικού του, ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη λειτουργία και οργάνωση του συλλόγου. Οι τροποποιήσεις και οι προσθήκες που προτείνονται στα υπάρχοντα άρθρα, παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα.

2. Άρθρα προς Αλλαγή

Άρθρο	Προτεινόμενη Αλλαγή	Σκεπτικό
Αρ 3.8	Προσθήκη δραστηριότητας 3.9: Σχεδιασμό ή μελέτη εφαρμογών νέων τεχνολογιών στις μεταφορές	Λόγω της εξειδίκευσης των μελών και της εξέλιξης στον τομέα των νέων τεχνολογιών κρίνεται αναγκαία η προσθήκη αυτή.
Αρ 3.9-3.11	Αλλαγή στην αρίθμηση των δραστηριοτήτων 3.9- 3.11 λόγω της παραπάνω προσθήκης	
Αρ 3.11	Διόρθωση: αντικατάσταση των λέξεων «διεξαγωγή» και «κωδικοποίηση» στην λέξη «αξιολόγηση»	Ο όρος αξιολόγηση είναι ο πλέον δόκιμος για την περιγραφή των δραστηριοτήτων αυτών.
Αρ 4.1α	Τροποποίηση: Έλληνες διπλωματούχοι μηχανικοί που έχουν διδακτορικό δίπλωμα, ή μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών συνεχούς μονοετούς τουλάχιστον διάρκειας, ανώτατης Πανεπιστημιακής ή Πολυτεχνικής Σχολής της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής, στο αντικείμενο του κλάδου.	Ξεκαθαρίζει την ανάγκη μεταπτυχιακού και του ζητήματος της αναγνώρισης της ισοτιμίας των πτυχίων. Σύμπτυξη των παραγράφων 4.1α, 4.1β του ισχύοντος καταστατικού.
Αρ 4.1β	Τροποποίηση: Έλληνες διπλωματούχοι μηχανικοί, χωρίς μεταπτυχιακό τίτλο, οι οποίοι έχουν αποδεδειγμένα ασχοληθεί επαγγελματικά με δύο ή περισσότερους από τους τομείς του αντικείμενου και για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο της τριετίας.	Ουσιαστικά είναι η παράγραφος, 4.1γ του ισχύοντος καταστατικού.
Αρ 4.1δ	Αλλαγή στην αρίθμηση σε 4.1.γ και τροποποίηση σε: Έλληνες επιστήμονες από φοιτητοί ανωτάτων σχολών της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής που κατέχουν πέραν του βασικού διπλώματος και τίτλο διδακτορικού ή/και μεταπτυχιακών σπουδών ανώτατης σχολής της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής, συνεχούς μονοετούς τουλάχιστον διάρκειας στο αντικείμενο και έχουν αποδεδειγμένα απασχοληθεί επαγγελματικά με δύο ή περισσότερους από τους το-	Αντιμετωπίζει το ζήτημα της ισοτιμίας των πτυχίων και των διδακτορικών/μεταπτυχιακών άλλων ειδικοτήτων.

Άρθρα	Προτεινόμενη Αλλαγή	Σκεπτικό
Αρ. 4.1	Προσθήκη στο τέλος του άρθρου: Μέλη μπορούν επίσης να εγγραφούν μη Έλληνες υπήκοοι, που διαμένουν και εργάζονται τουλάχιστον τρία έτη στην Ελλάδα, και πληρούν μία εκ των ανωτέρω (α) έως (γ) προϋποθέσεις.	Επιτρέπει την εγγραφή στο Σύλλογο και μη Ελλήνων υπηκόων.
Αρ 4.2	Διόρθωση: [...] Στις περιπτώσεις β, γ και δ της παραγράφου 1 Το Δ.Σ. διατηρεί το δικαίωμα να καλέσει για συνέντευξη, εφόσον κριθεί απαραίτητο τα υποψήφια μέλη των β, γ, δ περιπτώσεων.	Η προσθήκη αυτή χρησιμεύει στη διαπίστωση της σχετικότητας της εμπειρίας των υποψηφίων μελών με τις δραστηριότητες του Συλλόγου.
Αρ 8.3	Προσθήκη: Δικαίωμα ψήφου έχουν μόνο όσα μέλη έχουν τακτοποιήσει τις οφειλές τους προς τον ΣΕΣ μέχρι και την ημέρα της ψηφοφορίας.	Καταργείται το δικαίωμα ψήφου διά εξουσιοδοτήσεων.
Αρ 8.5	Τροποποίηση: Οι ψηφοφορίες στη Γενική Συνέλευση είναι φανερές εκτός για θέματα προσωπικά, πειθαρχικά, εκλογής μελών του Δ.Σ. και μορφής κατά του Δ.Σ. οπότε η ψηφοφορία είναι μυστική. Εάν υποβληθεί ένσταση κατά φανερά ψηφοφορίας τότε επαναλαμβάνεται αυτή με ονομαστική κλήση των μελών. Επιφυλασσομένων των διατάξεων του Νόμου και του καταστατικού, δια των οποίων ορίζεται αυξημένη πλειοψηφία, οι αποφάσεις στη Γ.Σ. λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία των παρόντων μελών.	Με την τροποποίηση αυτή δίνεται η δυνατότητα μυστικής ψηφοφορίας αξιοποιώντας νέες μεθόδους πέραν του ψηφοδέλτιου.
Αρ 9.1	Το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου είναι επταμελές και αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο, το Γενικό Γραμματέα, τον Ειδικό Γραμματέα, τον Ταμία και δύο (2) μέλη.	Εξαιτίας του μεγάλου εύρους δραστηριοτήτων του Συλλόγου κρίνεται απαραίτητη η προσθήκη 2 ακόμα μελών στο Δ.Σ. τα οποία θα βοηθούν στην καλύτερη λειτουργία του.
Αρ 9.2	Αλλαγή το «διετής» σε «τριετής»	Τριετής θητεία εξασφαλίζει σταθερότητα, μεγαλύτερη συνοχή και παραγωγικότητα του ΔΣ, αλλά και σχετική άνεση χρόνου ώστε να σχεδιάσει και να υλοποιήσει δράσεις.
Αρ 9.3	Προσθήκη: [...] με μυστική ψηφοφορία. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση κατά την τακτική σύνοδο της με μυστική ψηφοφορία. Το Δ.Σ. ανακοινώνει προς τα μέλη την ημερομηνία της Τακτικής Εκλογοαπολογιστικής Συνέλευσης τουλάχιστον ένα μήνα πριν, καλώντας τα ενδιαφερόμενα μέλη να υποβάλλουν με επιστολή την υποψηφιότητά τους για εκλογή στο Δ.Σ. μέχρι την ημέρα της Γενικής Τακτικής Εκλογοαπολογιστικής Συνέλευσης. Το ψηφοδέλτιο είναι ενιαίο και κάθε μέλος δύναται να εκφράσει την προτίμησή του σε έναν έως και επτά υποψηφίους. Μαζί με τα επτά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται μέχρι δύο αναπληρωματικά μέλη. Μορφοποίηση άρθρου 9.4 στο Αρ. 9.3: Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται σε σώμα κατά την πρώτη Συνεδρίασή του που πρέπει υποχρεωτικά να γίνει εντός 10 ημερών από την εκλογή του, κατόπιν πρόσκλησης του πλειοψηφούντος Συμβουλίου. Η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου καθορίζεται με μυστική ψηφοφορία μεταξύ των παρόντων μελών.	Περισσότερο χρόνο για την ενημέρωση των μελών του Συλλόγου σχετικά με τις υποψηφιότητες. Η αλλαγή αυτή δίνει επίσης τη δυνατότητα στους υποψηφίους να αναπτύξουν τις απόψεις και σκέψεις τους μέσα από το διαδίκτυο και τη σελίδα του Συλλόγου γραπτώς.
Αρ. 9.5	Αλλαγή στην αρίθμηση σε 9.4	
Αρ. 9.6	Αλλαγή στην αρίθμηση σε 9.5	
Αρ 9.7	Αλλαγή στην αρίθμηση σε 9.6 και μορφοποίηση : [...] σε απαρτία όταν παρίστανται τέσσερα τουλάχιστον μέλη [...]	
Αρ 9.8	Αλλαγή στην αρίθμηση σε 9.7	
Αρ. 9.9	Αλλαγή στην αρίθμηση σε 9.8 και τροποποίηση: [...] για την εκλογή του νέου μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου και δύο νέων αναπληρωματικών μελών.	

Άρθρα	Προτεινόμενη Αλλαγή	Σκεπτικό
Αρ. 9.10	Αλλαγή στην αριθμηση σε 9.9 και τροποποίηση: Το νεοοριζόμενο ή νεοεκλεγόμενο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου αποκτά την ιδιότητα που αποφασίζεται από την επανασύσταση του Διοικητικού Συμβουλίου για το υπόλοιπο της θητείας του, με τη σύνθεση του Δ.Σ. να καθορίζεται με μυστική ψηφοφορία μεταξύ των παρόντων μελών. Κατ' εξαίρεση εάν το μέλος που αντικαθίσταται είναι ο Πρόεδρος τότε τη θέση του καταλαμβάνει ο Αντιπρόεδρος και το νέο μέλος αποκτά την ιδιότητα που θα ορίσει με νέα ψηφοφορία το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο δύναται να επανασυγκροτηθεί, εφόσον το επιθυμεί η πλειοψηφία των μελών του Δ.Σ., με τη σύνθεση να καθορίζεται στη συνέχεια με μυστική ψηφοφορία μεταξύ των παρόντων μελών.	Πρόταση για την εύρυθμη λειτουργία του Δ.Σ.
Αρ. 10.2.ζ	Προσθήκη: Η προετοιμασία για την έγκαιρη σύγκληση των Γενικών Συνελεύσεων και ο καθορισμός του τρόπου και των διαδικασιών διενέργειάς τους. Προκειμένου περί εκλογών, το Δ.Σ. καθορίζει με απόφασή του τους τρόπους και τις διαδικασίες συμμετοχής των μελών και της ασκήσεως του δικαιώματος της ψήφου με τρόπο που εξασφαλίζει τη μυστικότητα της ψήφου, το αδιάβλητο της διαδικασίας και την κατά το δυνατόν ευρύτερη συμμετοχή των μελών.	Ξεκαθαρίζει αρμοδιότητες Δ.Σ. ιδιαίτερα σε ότι αφορά το θέμα των εκλογών.
Αρ. 10.3	Τροποποίηση: Το Διοικητικό Συμβούλιο πέραν των αναφερομένων στην παράγραφο 2 του παρόντος έχει και κάθε άλλη αρμοδιότητα που προκύπτει άμεσα ή έμμεσα από το παρόν Καταστατικό και την ισχύουσα νομοθεσία. Στο Δ.Σ. επίσης παρέχεται η δυνατότητα, να καθορίζει τη διενέργεια εκλογών σε περισσότερους του ενός τόπου (ή με τη χρήση νέων τεχνολογιών), αρκεί η έναρξη και η λήξη της ψηφοφορίας να διεξάγεται ταυτόχρονα και συνάμα, τόσο ο αριθμός των συμμετεχόντων όσο και ο τρόπος εκλογής να εξασφαλίζουν το αδιάβλητο της διαδικασίας.	Αλλαγή η οποία βοηθά στη μεγαλύτερη συμμετοχή στις εκλογές από όλες τις περιοχές της Ελλάδας.
Αρ.11.1.6	Τροποποίηση: Η εποπτεία και ο έλεγχος των πράξεων του Αντιπροέδρου, των Γραμματέων, του Ταμία και των 2 μελών.	
Αρ.11.1.ε	Τροποποίηση: Η υπογραφή των εγγράφων του Συλλόγου.	
Αρ.11.1.ζ	Διόρθωση: «συγκλήσεως» αντί «συγκλήσεως»	
Αρ.11.4	Προσθήκη αρμοδιότητας δ: δ. Προετοιμάζει και επικαιροποιεί το υλικό προβολής και επικοινωνίας του Σ.Ε.Σ.	
Αρ.11	Προσθήκη στο τέλος του άρθρου 11.4: Οι αρμοδιότητες των δύο άλλων μελών καθορίζονται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου. Για ειδικά θέματα και ύστερα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, δύναται να εξουσιοδοτηθεί και άλλο μέλος του Δ.Σ. για υπογραφή εγγράφου, πέραν του Προέδρου και του Γενικού Γραμματέα.	Διευκολύνει τη λειτουργία του Δ.Σ.
Αρ.12.3	Τροποποίηση: Η Ελεγκτική Επιτροπή συντάσσει υποχρεωτικώς έκθεση για την οικονομική διαχείριση η οποία υποβάλλεται στην Τακτική Γενική Συνέλευση.	Ορίζει την υποχρέωση της ελεγκτικής επιτροπής.
Αρ.13.3	Διόρθωση: που έχουν καταρτισθεί από ή με μέριμνα του συλλόγου	
Αρ.15.1	Προσθήκη: [...] ειδικά για το σκοπό αυτό. Προκειμένου όμως περί τροποποιήσεων που αφορούν τον τρόπο εκλογής του Δ.Σ., τη θητεία, τα καθήκοντα και τον αριθμό των μελών του Δ.Σ., η όποια τροποποίηση εγκριθεί θα ισχύσει για τη μεθεπόμενη εκλογική διαδικασία.	Καθορίζει ότι οι αλλαγές στο καταστατικό δεν αφορούν στη θητεία του Δ.Σ. που πέρασαν αλλιώς από τη μεθεπόμενη.
Αρ.15.3	Τροποποίηση: Για τη λήψη αποφάσεως απαιτείται να ψηφίσουν υπέρ της συγκεκριμένης τροποποίησης τα 3/4 των ψηφισάντων μελών.	Ορίζει θέματα σχετικά με την καλύτερη λειτουργία και καθαρότερη λήψη αποφάσεων στο πλαίσιο της ΓΣ.

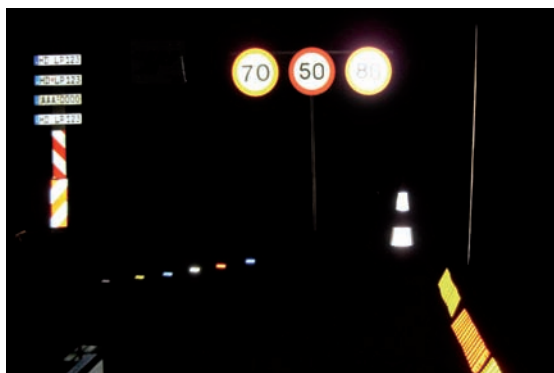


ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ελλάς: Συμμετοχή στην 6^η Ευρωπαϊκή Ημέρα Οδικής Ασφάλειας

Στις 9 Μαΐου 2014, η Ελληνική Προεδρία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οργάνωσαν την 6^η Ευρωπαϊκή Ημέρα Οδικής Ασφάλειας στο Ζάππειο Μέγαρο.

Η 3M Ελλάς, με ευρεία γκάμα οδοκληρωμένων προϊόντων Οδικής Σήμανσης, συμμετείχε στην Ευρωπαϊκή αυτή πρωτοβουλία, χορηγώντας το περίπτερο της Ευρωπαϊκής Οδικής Ομοσπονδίας (European Road Federation).



Το περίπτερο της Ευρωπαϊκής Οδικής Ομοσπονδίας (ERF) τίμησαν με την παρουσία τους διεθνείς και ελληνικές προσωπικότητες ανάμεσα στους οποίους ο κ. S. Kallas, αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αρμόδιος επίτροπος Μεταφορών, ο κ. S. Schmitz, Head of unit of the Road Safety Unit, DG Move, European Commission, ο κ. J. Burianek, Director Transport, Telecom and Energy, Consilium, Council of the EU General Secretariat, ο κ. Theis, Διευθυντής του Γερμανικού Ομοσπονδιακού Υπουργείου Μεταφορών, Κτιρίων και Αστικών Υποθέσεων, ο υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Μ. Παπαδόπουλος, εκπρόσωποι του ίδιου Υπουργείου, του Υπουργείου Δημοσίας Τάξης & Προστασίας του Πολίτη, της Διεύθυνσης Τροχαίας του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας, του Ιδιωτικού Τομέα καθώς και ο κ. Δ. Δημητρίου, Διευθυντής του Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου της Αστυνομίας Κύπρου.

Στο πλαίσιο της Διοργάνωσης, η οποία κινήθηκε γύρω απ' το θεματικό άξονα «Ασφαλείς και Ευφυείς Υποδομές» (Safe & Smart Infrastructure), η 3M πραγματοποίησε την 1^η Νυχτερινή Επίδειξη σε Φως Ημέρας εντός Σκοτεινού Περιβάλλοντος (1st Night Demo) με σκοπό να ενημερώσει για τα αντανάκλαστικά υλικά της. Τα εν λόγω υλικά χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των Σημάτων Οδικής Κυκλοφορίας, στην Περιμετρική Σήμανση Βαρέων Οχημάτων, στην Οριζόντια Σήμανση Οδοστρωμάτων και στις Πινακίδες Κυκλοφορίας, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ασφάλεια κατά τη διάρκεια των νυχτερινών ταξιδιών και μετακινήσεων.

Όραμα της 3M είναι να δημιουργεί λύσεις καινοτομίας που να συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας της ανθρώπινης ζωής.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ

Οι συγκεκριμένες 2 στάσεις που βρίσκονται επί της Οδού Ηρακλείτου στο Χαλάνδρι (μετά το σταθμό του Μετρό της Δουκίσσης Πλακεντίας), έχουν τοποθετηθεί πολύ κοντά η μία στην άλλη, καταλαμβάνουν ολόκληρο το κατάστρωμα του πεζοδρομίου κάθετα, με αποτέλεσμα οι πεζοί να αναγκάζονται να κατέβουν στο οδόστρωμα για να περάσουν, ενώ τέλος η μία είναι ακριβώς πάνω από διπλή εσχάρα ομβρίων.

Τη φωτογραφία μας έστειλε ο κ. **Χρήστος Τσομπανίδης**, Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ

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

Μέσα μαζί
το εισιτήριο
καθαρό
για ό

Με σεβασμό
συνεχίζουμε και στο

Με σεβασμό στο Περιβάλλον
συνεχίζουμε και στο ΕΣΠΑ 2007-2013

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

ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΘΕΤΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ

Μην πίνεις όταν πρόκειται να οδηγήσεις, μην οδηγείς αν έχεις πιει. Σε μεγάλες παρέες φρόντισε να μείνει κάποιος νηφάλιος για να παίξει το ρόλο του οδηγού της παρέας.

ΓΙΑΤΙ ΑΡΚΕΙ ΜΙΑ ΣΤΙΓΜΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΖΩΗ



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ