



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τεύχος 181 - Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2012



ΠΑΡΟΡΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ
Ταχ. Γραφείο
ΚΥΡΟΥΠΕΤΟΥ
Αριθμός Δελτίου
3207

ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡΙΘ. ΔΑΔΙΑΣ 1601/01 ΚΕΜΠΑ
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ: ΠΑΝΟΡΜΟΥ 61 - 115 24 ΑΘΗΝΑ



ΠΕΡΙ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΥ
(ΣΤΑ 35 ΧΡΟΝΙΑ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΕΣ)



ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ
ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΗΣ
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΜΕΣΩ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΣΤΗ ΦΩΤΕΙΝΗ
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών

ArcGIS

(ArcView - ArcInfo - ArcGIS Server)

Για Μεταφορές και Συγκοινωνιακά



Πληροφοριακό Σύστημα για:

- Εθνικούς Δρόμους, Θαλάσσιες Συγκοινωνίες, Αερομεταφορές
- Μεταφορά Επιβατών και Επιβατικών Αυτοκινήτων
- Σιδηρόδρομοι
- Συντήρηση Οδοστρωμάτων – Κυκλοφοριακές Μελέτες



για περισσότερες πληροφορίες:

MDS Marathon Data Systems

www.marathondata.gr e-mail: marathon@otenet.gr

Λεωφ. Κηφισίας 38 – 151 25 Παράδεισος Αμαρουσίου – Αθήνα

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

www.esri.com



ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

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

ΕΚΔΟΣΗ – ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Κατερίνα Χρυσοστόμου

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Ματθαίος Καρλαύτης

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Δ. ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ
Αντιγόνης 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.

Πρόεδρος: Ματθαίος Καρλαύτης
τηλ.: 2107721280, e-mail: mgk@central.ntua.gr

Αντιπρόεδρος: Κώστας Αντωνίου
τηλ.: 2107722783, e-mail: antoniou@central.ntua.gr

Γενικός Γραμματέας: Γιώργος Λυμπερόπουλος
τηλ.: 2108000915, e-mail: lympferopoulos@polinde.gr

Ειδικός Γραμματέας: Κατερίνα Χρυσοστόμου
τηλ.: 2310498442, e-mail: chrysostomou@certh.gr

Μέλος: Νίκος Ηλιού
τηλ.: 2421074150, e-mail: neliou@uth.gr

Α' Αναπληρωματικό Μέλος: Κωνσταντίνος Βογιατζής
e-mail: kvogiatz@uth.gr

Β' Αναπληρωματικό Μέλος: Μιχάλης Μπαρτζής
e-mail: michailbartzis@yahoo.gr

Τα ενυπόγραφα άρθρα ανηκούν 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** Περί επιστήμης και επαγγέλματος
συγκοινωνιολόγου **σελ.9** Βελτίωση των
κυκλοφοριακών συνθηκών της Α. Κηφισίας μέσω
επεμβάσεων στη φωτεινή σηματοδότηση
σελ.11 Transport Research Arena - TRA
2012 **σελ.13** Συνέδριο για τις
αερομεταφορές **σελ.16** Ημερίδα: Βιώσιμη
κινητικότητα **σελ.17** Τα νέα του ΔΣ
σελ.18 Τα νέα από τη Β. Ελλάδα **σελ.20**
Απολογισμός απερχόμενου ΔΣ

EDITORIAL

Αγαπητοί φίλοι και συνάδελφοι,

Η Εκλογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση στις 21 Μαρτίου 2012 και η πρώτη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου στις 3 Απριλίου, ανέδειξαν ένα νέο επταμελές (5 τακτικά και 2 αναπληρωματικά μέλη) ΔΣ για τη διετία 2012-2014. Τρία από τα τακτικά μέλη του συμβουλίου συνεχίζουν από το προηγούμενο, μεταφέροντας εμπειρία και ενθαρρύνοντας τη συνέχεια των δράσεων του Συλλόγου. Δύο από τα τακτικά μέλη δραστηριοποιούνται στην Περιφέρεια, γεγονός που ενισχύει τον Πανελλαδικό χαρακτήρα του Συλλόγου και θα βοηθήσει στην ανάδειξη προβλημάτων και δράσεων της περιφέρειας, και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης. Ακόμα, τα μέλη του νέου ΔΣ προέρχονται τόσο από τον ακαδημαϊκό όσο και τον επαγγελματικό χώρο διατηρώντας την ισορροπία στον προσανατολισμό του Συλλόγου και την προσέγγισή του στα κρίσιμα συγκοινωνιακά θέματα.

Βασικός σκοπός του νέου ΔΣ είναι η συνέχιση της προσπάθειας παιδιότερων συμβουλίων για μια τεκμηριωμένη επιστημονική φωνή σε συγκοινωνιακά θέματα ώστε ο Σύλλογος να παραμείνει αποδεκτός και έγκυρος συνομιλητής στα κέντρα λήψης αποφάσεων. Το νέο ΔΣ στοχεύει να συνδράμει στην αποτελεσματική προώθηση όλων των θεμάτων του Συλλόγου μέσα από ένα οργανωμένο πρόγραμμα τεσσάρων αξόνων:

1ος Άξονας: Περαιτέρω βελτίωση της διοικητικής οργάνωσης του Συλλόγου. Στο πλαίσιο αυτό θα συνεχίσουμε τις προσπάθειες για οικονομική ανεξαρτησία του Συλλόγου, θα αναζητήσουμε μια λύση για δημιουργία ειδικών κατηγοριών μελών με αντίστοιχες (προσαρμοσμένες) συνδρομές που θα είναι εξορθολογισμένες και θα ανταποκρίνονται στις δυσκολίες της εποχής. Θα αναζητήσουμε, για παράδειγμα, την ενασχόληση των φοιτητών ώστε οι μελλοντικοί συνάδελφοι να είναι κοντά στα δρώμενα του Συλλόγου από τώρα, να υπάρχουν μειωμένες συνδρομές για τα νέα μέλη και η δυνατότητα για τις μεγάλες εταιρείες και φορείς να έχουν εταιρική συνδρομή. Στοχεύουμε επίσης και στην αναβάθμιση της εκλογικής διαδικασίας ώστε να μπορούν να συμμετέχουν ενεργά και οι συνάδελφοι από άλλες πόλεις. Στους δυο αυτούς ιδιαίτερα σημαντικούς στόχους - την οικονομική ευελιξία και την ενεργή συμμετοχή των συναδέλφων από άλλες πόλεις - στοχεύει και η πρόσφατη απόφαση του ΔΣ στις 24/4/2012 σχετικά: α) με τη μείωση της ετήσιας συνδρομής και αρχικής εγγραφής στο Σύλλογο, και β) στην απόφαση για ταυτόχρονη διεξαγωγή των εκλογών στη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα (καθώς και σε οποιαδήποτε άλλη πόλη υπάρχει επαρκής αριθμός συναδέλφων) στην αμέσως επόμενη εκλογοαπολογιστική συνέλευση (Μάρτιο του 2014). Στη συνολική αναβάθμιση της οργάνωσης και αποτελεσματικότητας του Συλλόγου πιστεύουμε ότι θα

συνδράμει ουσιαστικά και η αναβάθμιση του καταστατικού η οποία θα προταθεί από μια επιτροπή που θα συσταθεί άμεσα, από ενδιαφερόμενα έμπειρα μέλη. Η επιτροπή αυτή θα συνεχίσει την επεξεργασία του καταστατικού που είχε ξεκινήσει με το προηγούμενο συμβούλιο και θα το φέρει σε συζήτηση στη Γενική Συνέλευση του Μαρτίου του 2013.

2ος Άξονας: Κατάρτιση νέων θέσεων σχετικά με τα σημαντικά συγκοινωνιακά θέματα.

Η δραστηριοποίηση των επιτροπών του Συλλόγου τα τελευταία 2 χρόνια ήταν καταλυτικής σημασίας στην αύξηση της συμμετοχής των μελών στα δρώμενα και της ενίσχυσης της πολυφωνίας στα σημαντικά συγκοινωνιακά ζητήματα που αντιμετωπίσαμε. Η πολυφωνία αυτή μας ανάγκασε πολύ συχνά να σκύψουμε με μεγάλη προσοχή πάνω από σημαντικά θέματα, να συζητήσουμε πολύ περισσότερο ίσως από ότι στο παρελθόν και να δούμε ορισμένα θέματα πιο σφαιρικά πέρα από τα στενά προσωπικά μας ενδιαφέροντα. Πολλές φορές χρειάστηκε συζήτηση αλλά και υποχωρήσεις από τις θέσεις καθενός από εμάς ώστε οι θέσεις που διατυπώνονταν να αποτελούν τη συνισταμένη των απόψεων όλων των μελών, ή τουλάχιστον αυτών που συμμετείχαν στις διαδικασίες και στο διάλογο. Προσπατούμενο για να ακουστούν οι απόψεις του καθενός μας, είναι η συμμετοχή στις διαδικασίες και στις επιτροπές, γι' αυτό και καλούμε όλους αλλά και τον καθένα ξεχωριστά να δραστηριοποιηθεί μέσα από τις επιτροπές αυτές και να εκφράσει τις απόψεις και τις θέσεις του. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι θα λειτουργήσει και μια νέα επιτροπή, το έργο της οποίας θα είναι η εκπόνηση του 3ου σχεδίου ανάπτυξης του Συλλόγου με μεσοπρόθεσμους αλλά και μακροπρόθεσμους στόχους για το μέλλον του ΣΕΣ.

3ος Άξονας: Ενίσχυση της επαγγελματικής κατοχύρωσης του συγκοινωνιολόγου.

Οι επιστημονικές θέσεις, που με τόση επιμέλεια φροντίζουμε τα τελευταία χρόνια, θα επεκταθούν και, πέρα από την καθαρά επιστημονική χροιά και βάθος, θα ασχοληθούν και με τα σημαντικά επαγγελματικά ζητήματα που μας απασχολούν σε συνεργασία πιθανόν και με άλλους φορείς όπως το ΤΕΕ ή ο Σύλλογος Μελετητών Ελλάδας. Θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση: πρώτον, στην κατοχύρωση του επαγγέλματος και των επαγγελματικών δικαιωμάτων του Συγκοινωνιολόγου και, δεύτερον, στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ιδιαίτερα για τους νέους συναδέλφους. Αυτό θα επιδιώξουμε να γίνει, για παράδειγμα, τόσο με τη θεσμική απαίτηση για την ύπαρξη συγκοινωνιολόγου στους παρόχους συγκοινωνιακού έργου, στους Δήμους και γενικά σε όλους τους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όσο και με την απαίτηση για ενεργό εμπλοκή συγκοινωνιολόγων σε όλα τα συγκοινωνιακά έργα και μελέτες. Τα τελευταία χρόνια έγιναν

σημαντικές προσπάθειες για την προάσπιση του χώρου μας, αλλά οι προκλήσεις της εποχής και κυρίως η ανεργία που μαστιάζει τους νέους συναδέλφους απαιτούν δυναμική αντιμετώπιση των επαγγελματικών ζητημάτων.

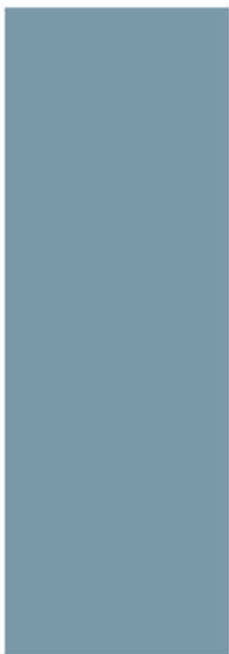
4ος Άξονας: Ενεργή προώθηση των θέσεων μας.

Ο Σύλλογος θα ενδυναμώσει την ήδη καλή παράδοση που έχει στην προώθηση των θέσεων του, επιστημονικών και επαγγελματικών. Αυτό θα γίνει με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών όπως webconferencing για σημαντικά θέματα, διατήρηση και ενίσχυση της δυναμικότητας της νέας ιστοσελίδας του Συλλόγου, και με τη συμμετοχή σε διεθνή fora και οργανισμούς και σε επιτροπές της Πολιτείας που θα προσδώσει νέες δυνατότητες στα μέλη μας. Ο Σύλλογος έχει μια εξαιρετική νέα σελίδα που λειτουργεί εδώ και ένα χρόνο και στην οποία λειτουργεί ένα forum για συγκοινωνιακά θέματα όπου μπορούν όλοι οι συνάδελφοι να καταθέτουν τις απόψεις τους. Το forum αυτό πρέπει να το στηρίξουμε και να το ενισχύσουμε ώστε ο διάλογος στον οποίο αναφέρθηκα να γίνει πιο συμμετοχικός και πολύπληθος. Ιδιαίτερη μνεία τέλος γίνεται και στη διοργάνωση του 6ου Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα από κοινού με το IMET τον Οκτώβριο του 2013 στη Θεσσαλονίκη. Το συνέδριο αυτό δίνει τη δυνατότητα στους Έλληνες κυρίως ερευνητές να εκθέσουν και να δημοσιοποιήσουν τα αποτελέσματα του ερευνητικού έργου που πραγματοποιείται στην Ελλάδα.

Η εκλογίκευση της χρήσης του ΙΧ και η προώθηση των μαζικών μέσων μεταφοράς, τόσο σε αστικό όσο και σε υπεραστικό επίπεδο, αλλά και η στροφή στο σχεδιασμό μεταφορικών συστημάτων με γνώμονα το χρήστη και όχι την υποδομή όπως παραδοσιακά γίνεται, είναι μερικές από τις αλλαγές που πρέπει να γίνουν.

Θεωρώ ότι σε κάθε κρίση, είτε είναι οικονομική είτε γενικότερα κοινωνική, οι συνθήκες αλλάζουν και δημιουργούνται ευκαιρίες για νέες ιδέες. Η δυναμική της αλλαγής των συνθηκών θα εξαρτηθεί από την αποφασιστικότητά μας και τον τρόπο που θα χρησιμοποιήσουμε τη συσσωρευμένη γνώση του παρελθόντος. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ρόλος του ΣΕΣ στη σημερινή κρίση είναι πολύ σημαντικός και όλα τα μέλη του ΔΣ θα δουλέψουμε σαν ομάδα και θα αφιερώσουμε χρόνο και εύχομαι, με τη συμμετοχή, τις προτάσεις και την υποστήριξη όλων των μελών, να συμβάλουμε στην περαιτέρω ανάπτυξη του Συλλόγου τόσο σε επιστημονικό όσο και σε επαγγελματικό επίπεδο.

Ματθαίος Καρλαύτης
Πρόεδρος ΣΕΣ



Βιώσιμες μεταφορές και μετακινήσεις με την τεχνολογία της Siemens

Η βιώσιμη αστική ανάπτυξη αποτελεί μια τεράστια πρόκληση. Τα αστικά κέντρα είναι υπεύθυνα για το 75% της κατανάλωσης ενέργειας και για το 80% των αέριων ρύπων στον κόσμο. Στο πλαίσιο αυτό, πολλές δημοτικές αρχές αναζητούν τρόπους βελτίωσης των υποδομών και των συστημάτων μεταφοράς που διαθέτουν. Με την κατάλληλη τεχνολογία, οι πόλεις μπορούν να γίνουν πιο φιλικές προς το περιβάλλον και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους.

Η Siemens κατέχει ηγετική θέση στην παροχή τεχνολογιών για αστικές υποδομές, διαθέτοντας ένα ευρύ χαρτοφυλάκιο λύσεων για τη διαχείριση των συγκοινωνιών και την υλοποίηση βιώσιμων συστημάτων μαζικής μεταφοράς. Έτσι, βοηθά πολλά αστικά κέντρα να ανταποκριθούν στην πρόκληση της βιώσιμης κινητικότητας των κατοίκων τους. Ένα από τα σημαντικότερα παραδείγματα της τεχνογνωσίας της Siemens είναι η κατασκευή ενός καινοτόμου στόλου υβριδικών λεωφορείων, για λογαριασμό των αστικών συγκοινωνιών του Λονδίνου. Χάρη στην καινοτόμο τεχνολογία της Siemens, μερικά από τα διάσημα κόκκινα λεωφορεία της πόλης έχουν εξοπλιστεί με υβριδικές μηχανές που κάνουν έξυπνη χρήση ενέργειας, κατά τη

διάρκεια της οδήγησης. Έτσι, μπορούν να διανύσουν συγκεκριμένες αποστάσεις, μόνο με το ηλεκτρικό ρεύμα που παράγεται από τα φρένα. Συνολικά, τα υβριδικά λεωφορεία της Siemens παράγουν 40% λιγότερους αέριους ρύπους και καταναλώνουν 30% λιγότερα καύσιμα σε σχέση με τα συμβατικά. Τα λεωφορεία αυτά κυκλοφορούν δοκιμαστικά στους δρόμους του Λονδίνου, ενώ μέχρι την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2012, είναι προγραμματισμένη η κυκλοφορία 300 υβριδικών λεωφορείων.



Παράλληλα, η τεχνολογία της Siemens συμβάλλει και στη βιωσιμότητα του κέντρου της πόλης. Από το 2003, το Λονδίνο διαθέτει ένα σύστημα διοδίων, όπου κάθε οδηγός που εισέρχεται στο κέντρο της πόλης πρέπει να πληρώνει ένα «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης».

Γι' αυτό το σκοπό, 850 κάμερες της εταιρείας ταυτοποιούν τους αριθμούς κυκλοφορίας περίπου ενός εκατομμυρίου οχημάτων καθημερινά. Με το μέτρο αυτό, όλο και περισσότεροι κάτοικοι επιλέγουν τις δημόσιες συγκοινωνίες για τις μετακινήσεις τους. Έτσι, το κυκλοφοριακό πρόβλημα του Λονδίνου μειώνεται κατά 15% ετησίως, ενώ οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα περιορίζονται κατά 150.000 τόνους ετησίως.

Τα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών και οι λύσεις για βιώσιμες συγκοινωνίες αποτελούν μέρος του Περιβαλλοντικού Χαρτοφυλάκιου της Siemens, στο οποίο αντιστοιχεί πάνω από το ένα τρίτο των συνολικών εσόδων της. Σήμερα, η Siemens είναι ο μεγαλύτερος πάροχος περιβαλλοντικών τεχνολογιών στον κόσμο. Μέσα στο 2010, τα προϊόντα της εταιρείας βοήθησαν επιχειρήσεις και οργανισμούς από όλους τους κλάδους να μειώσουν κατά 270 εκατ. τόνους τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που παρήγαν. Το μέγεθος αυτό είναι ίσο με τις συνολικές ετήσιες εκπομπές του Χονγκ Κονγκ, του Λονδίνου, της Νέας Υόρκης, του Τόκιο, του Νέου Δελχί και της Σιγκαπούρης.



ΠΕΡΙ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΥ (ΣΤΑ 35 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΕΣ)

Δ. Κατσώχης*

Η επικρατούσα κατάσταση σε κοινωνία και οικονομία ωθεί σε αυξημένη περίσκεψη εν γένει. Επ' ευκαιρία και της συμπλήρωσης 35 ετών λειτουργίας του ΣΕΣ, επιχειρείται ακολούθως μία συνοπτική, γενική αποτίμηση του κλάδου, με έμφαση σε συγκεκριμένες πτυχές του επιστημονικού μας χώρου, με αναφορές όπου κρίνεται σκόπιμο στο Σύλλογο.

Το εγχείρημα απορρέει μέσα από εργασιακή εμπειρία στο χώρο των μεταφορών από αρκετές σκοπιές (κατασκευή, μελέτη, έρευνα και συμβουλευτικές υπηρεσίες), με διάθεση προσφοράς στον κλάδο και απεριόριστη εκτίμηση σε όσους έχουν υπηρετήσει τον ΣΕΣ. Εξ' ου και οι επιλεγείσες ονομαστικές αναφορές σε συναδέλφους, από την εμπειρία των οποίων όλοι έχουμε να πάρουμε πάρα πολλά (συγγνώμη από όσους ακουσίως δεν αναφέρονται).

Υπόσταση και Status του επαγγέλματος συγκοινωνιολόγου

Ο συγκοινωνιολόγος ιστορικά ορίσθηκε ως εξειδικευμένος πολιτικός μηχανικός (Π/Μ). Ωστόσο, ακόμα και σε κοντινές μας χώρες με παρεμφερή δομή (5ετών) πολυτεχνικών σπουδών

(π.χ. Σερβία), διαφοροποιείται ενίοτε, αποφοιτώντας από διακριτή σχολή. Στη χώρα μας παραμένει μία σχετική δυσκολία αναγνώρισης της ειδικότητας από το ευρύ κοινό, στο οποίο απηχεί κυρίως ο «κλασικός» Π/Μ που κατασκευάζει έργα υποδομής ή ο ΑΤ/Μ που αποτυπώνει εκτάσεις. Ο «επίσημος» επί της αρχής ορισμός έχει ως ακολούθως (ΗΠΑ):

Transportation engineering is the application of technology and scientific principles to the planning, functional design, operation and management of facilities for any mode of transportation in order to provide for the safe, rapid, comfortable, convenient, economical, and environmentally compatible movement of people and goods (transport). It is a sub-discipline of civil engineering. Transportation engineering is a major component of the civil engineering discipline. The importance of transportation engineering within the civil

engineering profession can be judged by the number of divisions in ASCE (American Society of Civil Engineers) that are directly related to transportation. There are six such divisions (Aerospace; Air Transportation; Highway; Pipeline; Waterway, Port, Coastal and Ocean; and Urban Transportation) representing one-third of the total 18 technical divisions within the ASCE (1987). (Wikipedia)

Επιστημονικά, λοιπόν, η ειδίκευση του συγκοινωνιολόγου εντάσσεται στο πεδίο Π/Μ.

Το 1999, στο Αμφιθέατρο Σιδηροδρομικής του Τομέα Μεταφορών & Συγκοινωνιακής Υποδομής Π/ΜΕΜΠ, έδωσε μία πολύ ενδιαφέρουσα ομιλία ως προσκεκλημένος ο καθ. Π. Πρεβεδούρος από το Πανεπιστήμιο της Χαβάης. Σε σχετική ερωταπόκριση με τον καθ. Κ. Γ. Γκόλια εξήχθη το συμπέρασμα ότι το overall standing ενός συγκοινωνιολόγου στις ΗΠΑ ήταν «αρκετά καλό», έναντι της ένδειξης «απλώς καλό» για την Ελλάδα.

Κατά τη 12ετία που μεσολόγησε έχει υπάρξει κάποια εξέλιξη. Σε όρους απολαβών, πάντως, στις ΗΠΑ, ο starting salary ενός transportation engineer at entry level κατά το έτος 2000 ανήρχετο σε \$45-50.000 ετησίως για τους κατόχους τίτλου MSc από «πρωτοκλασάτα» και με παραδεγμένο πρόγραμμα σπουδών, επίπεδο εύλογο αναλογικά με κόστος ζωής κλη συνιστώσες στη – μέχρι πρότινος, τουλάχιστον – επικρατούσα κατάσταση στη χώρα μας.

Βεβαίως, αν και ικανοποιητικό, το ως άνω επίπεδο σαφώς υπολείπεται του αντιστοίχου ενός αποφοίτου καλού προγράμματος σε electrical engineering/computer science ή construction management (ένας Π/Μ απόφοιτος του MSc construction management του Columbia στη Νέα Υόρκη είχε το 2000 ετήσιες απολαβές ~ \$90.000 π.χ. στη Gillette ή αναλόγου μεγέθους επιχείρηση του “Big Apple”). Εξ’ ου και η εντελώς ξένη προς την ελληνική πραγματικότητα πρακτική αρκετών φοιτητών να λαμβάνουν δάνειο, το οποίο μπορούσαν σχετικά εύκολα να αποπληρώσουν λίγα χρόνια μετά από την έναρξη της επαγγελματικής τους δραστηριότητας.

Το ανωτέρω παράδειγμα μεταφράζεται πολύ απλά ως «έκαστος εφ’ ω ετάχθη». Συγκοινωνιολόγος δεν γίνεται κάποιος απαραίτητα για να πλουτίσει ή να προβληθεί. Απαιτείται να έχει διάθεση προσφοράς σε συνδυασμό με επιστημονικές ανησυχίες για να διατηρεί εύλογο ενδιαφέρον κατά τη σταδιοδρομία του και να εξελίσσεται.

Επαγγελματικά δικαιώματα συγκοινωνιολόγου

Το θέμα είναι επίκαιρο, επί τη ευκαιρία της δρομολόγησης της διαδικασίας έκδοσης του σχετικού πιστοποιητικού από τον ΣΕΣ, μίας ενέργειας την οποία χαιρετίζουμε. Όσον αφορά το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο, όμως, έχει αντιληφθεί κάποιος μας, με σαφήνεια, ποια είναι η θέση των συγκοινωνιολόγων, σε επίπεδο τόσο πολιτείας όσο και ΟΤΑ. Με την εφαρμογή του «Καλλικράτη» στην οργάνωση της δημόσιας διοίκησης, βλέπει κανείς ουσιαστική ενσωμάτωση της ειδικότητάς μας στο οργανόγραμμα των βασικών ΟΤΑ, σε αναλογία με τις υπάρχουσες ανάγκες της σύγχρονης ζωής. Κάτι είχε παρατηρηθεί με τις Δημοτικές Ανα-

πτυξιακές Εταιρείες προ 10ετίας, χάθηκαν και αυτές στη γενικότερη μετριότητα και ένα σύνολο λειτουργιών εκτός κανονικής διαδικασίας.

Ως προς τον ιδιωτικό τομέα: Π/Μ και ΑΤ/Μ (πρωτίστως), πολεοδόμοι και χωροτάκτες, καθώς και Η/Μ – Μ/Μ, αλλά και οικονομολόγοι ή μαθηματικοί με αποδεδειγμένο transportation-related background, όλοι (θα πρέπει να) χωρούν στο δεδομένο επαγγελματικό στίβο. Έστω σε συγκεκριμένα market niche, αφήνοντας κατά μέρος επιμέρους διαφορές και επιτρέποντας να αναδειχθούν οι τεράστιες δυνατότητες συνεργιών και ανόδου του συνολικού επιπέδου γνώσεων, σκέψης και λειτουργίας για όλους. Ιδιαίτερη ανησυχία μάλλον δεν αρμόζει για κάποια «κάστα», καθώς η αγορά ρυθμίζει εν τέλει όλες τις ισορροπίες.

Επαγγελματικά επιμελητήρια - μελετητικά πτυχία

Άνοιξη 2000, παρουσίαση διπλωματικής εργασίας στην επιτροπή του ΤΕΕ (στα πλαίσια της πλέον συνήθους διαδικασίας κατά τη «μετεξέλιξη» των πάλαι ποτέ θωρών δοκιμασιών χορήγησης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος). Την καθ’ όλα έγκριτη και έμπειρη επιτροπή «ξένισε» ελαφρώς το θέμα: εξέταση επιπτώσεων από την εφαρμογή ενός «φιλόδοξου» σεναρίου εισαγωγής στόλου μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων στην κεντρική περιοχή της Αθήνας (με καθεστώς ενοικίασης).

Η εργασία άρεσε πολύ, δι’ ό και ζητήθηκε αντίγραφο στη βιβλιοθήκη κλη. Ωστόσο, η βασική κριτική ήταν πως αυτά τα θέματα θα μπορούσε να πραγματευθεί ένας οικονομολόγος με αρκετές γνώσεις μεταφορών και περιβάλλοντος. Όσον αφορά τα συνοδευτικά σχέδια που παρουσίαζαν πρόταση σταθμών συλλογής και επαναφόρτισης των οχημάτων, η επιτροπή ήταν της άποψης να μην τα εξετάσει καλύτερα, «για να μην εισέλθουμε σε θέματα στατικής επάρκειας και έχουμε προβλήματα». Τελική παρότρυνση: παραμονή στις ΗΠΑ για καιρό, καλύτερα, αν κάποιος έχει τέτοιες ανησυχίες.

Διερωτάται κάποιος κατά πόσο το γενικότερο πλαίσιο επιτρέπει στους συναδέλφους που στελεχώνουν τέτοιες επιτροπές να διατηρούν επαρκή επαφή με την πρόοδο της έρευνας και των αναγκών της αγοράς εργασίας. Πριν από 20 χρόνια, δεν υπήρχαν τόσες σημαντικές υποδομές προς διαχείριση, ενώ οι ανάγκες σε νέες υποδομές ήταν δραματικά έντονες. Σήμερα, όμως; Παρατηρείται εσχάτως αυξημένη κινητικότητα των σχετικών Επιτροπών του ΤΕΕ. Αναμένουμε να δούμε περισσότερα προσεχώς. Ιδιαίτερης αναφοράς χρήζει και η διαδικασία έκδοσης μελετητικών πτυχίων από το Τμήμα Μητρώου Μελετητών της Γ.Γ.Δ.Ε. του ΥΠΥΜΕΔΙ (ΓΕΜ). Οι λειτουργοί της Υπηρεσίας είναι καθ’ όλα εξυπηρετικοί και υπομονετικοί, το αντικείμενο ωστόσο της κατηγορίας 10 (Συγκοινωνιακές Μελέτες) εξακολουθεί να γίνεται εν πολλοίς κατανόητο ως εκπόνηση οδικών (και σιδηροδρομικών) χαράξεων. Τα δε πιο «εφαρμοσμένα» αντικείμενα (κυκλοφοριακά, οδική ασφάλεια, logistics, ITS) συνεκτιμώνται λιγότερο σε εξετάσεις φακέλων αναβαθμίσεων.

Ίσως απαιτείται εύλογος χρόνος εναρμόνισης με μία νέα πραγματικότητα. Πιθανώς σύντομα θα εφαρμοσθεί και εδώ η νέα κατηγοριοποίηση που ακολουθείται εδώ και 2 χρόνια από το



ΥΠΟΙΚ, με αναλυτικότερους κωδικούς δραστηριότητας (ΚΑΔ) καταχώρησης ελεύθερων επαγγελματιών στις ΔΟΥ. Μέχρι τότε, και με αφορμή την πρόσφατη αποστολή επιστολής σε ΓΕΜ και ΤΕΕ: η εστίαση του ΣΕΣ στην αποδοχή στην κατηγορία 10 π.χ. Πολεοδόμων/Χωροτακτών Μηχανικών είναι μεν κατανοητή, ας δούμε όμως πρώτα αν τα μελετητικά πτυχία θα εξακολουθήσουν να υφίστανται στη σημερινή τους μορφή στο άμεσο μέλλον κλπ.

Αλληλεπίδραση μεταξύ επιστημονικών χώρων

Σε αρκετές ειδικότητες πολυτεχνικών σπουδών, έχει προσφερθεί μέσω των κατευθύνσεων προγραμμάτων η προσφορά ουσιαστικής εξειδίκευσης. Η δουλειά που έχει γίνει στους Π/Μ ΕΜΠ από το 1977 είναι διαρκής και σε βάθος. Οι Π/Μ ΑΠΘ προσφέρουν ένα πραγματικά αξιόλογο μεταπτυχιακό. Το Πανεπιστήμιο Πάτρας έχει επιτύχει μεγάλες διακρίσεις στη σχεδίαση οχημάτων, τομέα στον οποίο μεγάλη είναι η προσφορά επιστημόνων και στους Μ/Μ ΕΜΠ (π.χ. Κ. Σπέντζας, ο οποίος μετουσίωσε εξαιρετικά την ελβετική του εμπειρία). Το Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής & Διοίκησης Πολυτεχνείου Κρήτης (Μ. Παπαγεωργίου) έχει προσφέρει ένα ενδιαφέρον εργαλείο δυναμικής διαχείρισης αστικής κυκλοφορίας (TUC), με εφαρμογή μάλιστα εκτός Ελλάδας. Υπάρχουν απεριόριστε δυνατότητες συνεργασίας ομάδων διαφόρων χώρων για τη βελτίωση του σχεδιασμού μεταφορών, της διαχείρισης υποδομών, των χαρακτηριστικών οχημάτων.

Η παρατεταμένη έλλειψη πόρων σε συνδυασμό με μία γενικευμένη κρίση αξιοπιστίας οδηγεί εκ των πραγμάτων στην εξέταση σύμπτυξης στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Εκ πρώτης, δε μοιάζει εύλογο να απολέσουν την αυτοτέλειά τους οι Σχολές ΑΤ/Μ ή Ν/Μ στο ΕΜΠ. Υπό τόσο μεγάλη πίεση, όμως, δεν είναι εύκολο να διατηρηθούν τα υπάρχοντα προγράμματα. Εν τέλει, μία τέτοια σύμπτυξη ενδέχεται να επιτρέψει τη με μεγαλύτερες αξιώσεις διεκδίκηση συμμετοχής σε καλά ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα. Ή να αμβλύνει σε ένα βαθμό το χαρακτήρα που απέκτησαν ορισμένες διαδικασίες εκλογής μελών ΔΕΠ εσχάτως (π.χ. στο δίπολο Π/Μ – ΑΤ/Μ ΕΜΠ). Ίδωμεν.

Αλληλεπίδραση έρευνας με την αγορά και την οικονομία

Η σύνδεση εκπαίδευσης και παραγωγής παραμένει στην Ελλάδα ένα θεωρητικό ζητούμενο που δεν μπορεί να βρει εφαρμογή, είτε λόγω δομικών αδυναμιών, είτε λόγω απροθυμίας ιθυνόντων να κάνουν παραχωρήσεις ή να αφιερώσουν χρόνο. Οι θαυμάσιες δυνατότητες που δόθηκαν κατά καιρούς στον ευρύτερο δημόσιο τομέα (ΕΑΒ, ΕΒΟ) δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα. Παρήχθησαν βέβαια πολύ επιτυχημένα επαγγελματικά οχήματα (Citroen Pony, Renault Farma). Στον δε ιδιωτικό τομέα, πέραν του σχετικά περιορισμένου μεγέθους της ελληνικής αγοράς, αρνητικά στο να γίνει η χώρα διεθνής (έστω και περιφερειακής εμβέλειας) παίκτης επέδρασαν οι απίστευτες καταστάσεις των αρχών των 90's στα εργοστάσια της Nissan στο Βόλο και της Pirelli στην Πάτρα.

Ως προς την έρευνα καθαυτή, όπως συμβαίνει και στη μελέτη (Δάμας κλπ), υπάρχουν συνάδελφοι ακαδημαϊκοί με διαπρεπή πορεία στο εξωτερικό. Σε διάφορα γνωστικά αντικείμενα διακρίνονται τόσο παλαιότεροι (Σκαμπαρδώνης, Ζηλιασκόπουλος, Μποϊλέ, Σισιοπικού, Πρεβεδούρος, Χ. Ψαραύτης, Σπέντζας, Ρ. Δογάνης, Β. Στεφανής κλπ) όσο και νεότεροι (Γερολιμνίης, Λ. Δημητρίου κλπ). Ο ΣΕΣ έχει ήδη δώσει θετικά δείγματα γραφής προς την κατεύθυνση της αξιοποίησης του κατασταλλάγματος γνώσης και πείρας αυτών, προσκαλώντας τους σε συνέδρια κλπ εκδηλώσεις.

Απομένει να εμπλουτίσει ορισμένες κάπως αποσπασματικές συνδέσεις που έχουν καταγραφεί με πραγματικές ανάγκες σχεδιασμού, προβάλλοντας το έργο τους σε σχέση με τις υπάρχουσες ανάγκες. Γιατί, όπως έχει πολύ εύστοχα επισημάνει ο Αλέκος ο Σκαμπαρδώνης, κάθε έρευνα είναι χρήσιμη, ακόμα και όταν φαίνεται καταρχήν μακρινή ή εξωτική. Απλώς, με τους τιθέμενους περιορισμούς χρηματοδότησης, επιτείνεται η ανάγκη καλής στοχοθέτησης.

Η σκοπιά, δε, από την οποία θα την υπηρετήσει ένας έγκριτος ακαδημαϊκός σε βάθος χρόνου, επαφίεται στην εξέλιξη των ενδιαφερόντων του διαχρονικά. Ο παγκοσμίου φήμης Καθ. σε traffic/econometrics Carlos Daganzo, σε ερώτηση πώς δεν ενέδωσε στα συχνά κελεύσματα μεγάλων επιχειρήσεων logistics να προσφέρει σε πάγια βάση τις υπηρεσίες του, όπως έχουν πράξει αρκετοί ακαδημαϊκοί σε διαφόρους χώρους, απάντησε κατηγορηματικά ότι, με όλο το σεβασμό, δε δύναται να λειτουργήσει με λογική πλειοψηφίας.

Αλληλεπίδραση με την πολιτεία και την κοινωνία

Αυθόρμητα εξετάζεται η πορεία του ΣΕΣ στο πλαίσιο της μεταπολίτευσης, την οποία ακολούθησε πολύ σύντομα η ίδρυσή του. Μέσα από τις διαχρονικές προσπάθειες των ΔΣ 35 ετών, ο ρόλος του μπορεί να θεωρηθεί εν πολλοίς κατοχυρωμένος. Δίχως να χρειάζεται ιδιαίτερος προβληματισμός οσάκις οι θέσεις του δεν εισακούονται επαρκώς κατά τη λήψη αποφάσεων. Όπως πολύ εύστοχα επεσήμανε στο Forum της ιστοσελίδας του Συλλόγου ο έγκριτος συνάδελφος κ. Φ. Παπαδημητρίου, είναι κατανοητή η δυσарέσκεια του εκάστοτε ΔΣ για τη μη συμμετοχή του σε διαβουλεύσεις με το ΥΜΕ ή το ΥΠΥΜΕΔΙ. Όσοι έχουν υπηρετήσει το ΔΣ το έχουν όντως βιώσει, καθότι οι πολιτικοί συχνά εφαρμόζουν μέτρα κατά το δοκούν, με προσχηματική/επιφανειακή διαβούλευση με επιστημονικούς συλλόγους ή/και φορείς.

Ο ΣΕΣ έχει πορευθεί αξιοπρόσεκτα θετικά στη μέχρι σήμερα ιστορία του, αξιοθαύμαστα μετασχηματιζόμενος όποτε το απαίτησαν οι γενικότερες συνθήκες. Η αρχή της πορείας του κατά τα mid-70's έως και τα early 90's ήταν η ενδεχόμενη, με σαφώς επιστημονικό προσανατολισμό. Γ. Φραντζεσκάκης, Βόσκογλου, Δοκουμτζίδης, Δάμας, Γιαννόπουλος, Ηλιόπουλος, Αργυράκος, όλοι προσέφεραν τα μέγιστα στην παγιοποίηση του ΣΕΣ στο εγχώριο γίγνεσθαι. Η συνέχεια ήταν το λιγότερο εξαιρετική, καθώς τη δράση του Συλλόγου κατηύθυναν επαγγελματίες με αξιοπρόσεκτες ικανότητες manager (Ευμοιπίδης (εκ των 2-3 καλύτερων transport planner που έχουν δραστηριοποιηθεί ποτέ

στην Ελλάδα), Κουτρουμπά, Παπαδάκος, Χανδάνος), διατηρώντας ένα tint ακαδημαϊκού χώρου (Γκόλιας, Γιαννής, Ναθαναήλ), οδηγώντας αυτόν ταχύτατα σε άλλα επίπεδα απόδοσης και διεισδυτικότητας.

Το απερχόμενο ΔΣ αναντίρρητα προσέδωσε μία ακόμα διάσταση, αυτήν της καλύτερης επαφής με την αγορά και την πρακτική, μέσα μάλιστα από αξιοσημείωτη ετερογένεια σύνθεσης. Προσλήθη, δε, σε γενική εκλογοαπολογιστική συνέλευση μέσα από μία δέσμη προτάσεων εναρμόνισης με τις αυξανόμενες απαιτήσεις εκπροσώπησης του χώρου μας (βλ. διαδικασία τροποποίησης καταστατικού κλπ), στοιχείο ενδιαφέρον. Η συνέχεια, λοιπόν, με το πρόσφατα εκλεγέν νέο ΔΣ, θα μπορούσε να προδιαγραφεί εξίσου δημιουργική.

Κοινωνικός αντίκτυπος - ουσιαστικό αντίκρισμα

Ο ΣΕΣ έχει παγιώσει ένα ρόλο στα δρώμενα τον οποίο ενισχύει με την προσωπικότητα των εκπροσώπων του. Διατυπώνει επιστημονικό και, όπου απαιτείται, πολιτικό λόγο — υπό την έννοια ότι υπεισέρχεται σε καθορισμό προτεραιοτήτων που άπτονται της ποιότητας ζωής και επηρεάζουν έμμεσα την οικονομία.

Η ενασχόληση με την πολιτική κρίνεται έως ένα βαθμό εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη τη διεπιφάνεια που εκ των πραγμάτων ανα-

πτύσσεται μεταξύ του κλάδου μας και της κοινωνίας. Διατηρεί, ωστόσο, κανείς μία ελαφρά πικρία λόγω της δυσχέρειας που διαπιστώνεται στην πράξη τόσο στο να μετουσιωθεί η εξαιρετική επιστημονική εμπειρία ακαδημαϊκών συναδέλφων μας στον πολιτικό στίβο (Βούγιας, Γκόλιας κατά κύριο λόγο), όσο και στο να αντικατασταθούν αυτοί επάξια στα ιδρύματά τους σε όρους ερευνητικού/διδασκτικού έργου. Τουλάχιστον καταγράφεται παρουσία συναδέλφων με πλούσιο background σε ανώτατες θέσεις οργανισμών ΜΜΜ (Τσαμπούλης, Γιαννής, Μ. Καρλαύτης, Δ. Δημητρίου). Αυτό είναι σημαντικό διότι φέρνει ικανούς ανθρώπους σε επαφή με προβλήματα σχεδιασμού στην πράξη, ανανεώνοντας έτσι (υπό όρους) την ικανότητα ανταπόκρισης σε αυτά.

Σε κάθε περίπτωση, ο ΣΕΣ καλείται να συνεχίσει την προσφορά του σε μία καθημερινότητα βαίνουσα επιδεινούμενη και με άγνωστο ορίζοντα σταθεροποίησης. Αυξάνεται, συνεπώς, η αξία της ευστοχίας των τοποθετήσεών του σε όρους διασφάλισης κοινωνικής συνοχής. Ορθώς ήρθε στη Βουλή η επέκταση του μετρώ προς Πειραιά και μάλιστα ορθώς διακόπηκαν τα οδικά έργα Υμηττού. Προέχει να εξυπηρετηθούν οι 132.000 μετακινήσεις ημερησίως με απόσυρση 23.000 ΙΧ από τους δρόμους. Όπως προέχει να μπει μπροστά η γραμμή U που τόσο θα τόνωνε την υγιή κινητικότητα από Ιλίσια έως Μαρούσι μέσω Κυψέλης και Γαλτασίου, γιατί όχι μέσω διοδίων από την Αττική Οδό, όπως είχε ανακοινωθεί επί υπουργίας Σουφλιά.



ΣΗΜΑ Α.Β.Ε.Ε.

πινակίδες σήμανσης
υλικά οδικής ασφάλειας

Λευκάδος 15 & Λεβιδίου 2, 18346 Μοσχάτο / Τηλ.: 210 4831 996 / Fax: 210 4831 733 / website: www.shma.gr / e-mail: info@shma.gr



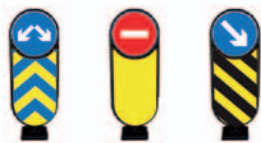
Τέλος στις φθαρμένες επικίνδυνες πινակίδες

Το **metroflex** είναι μια πινακίδα ένδειξης κατεύθυνσης, υψηλής αισθητικής, αλλά και αποδοτική ως προς το κόστος.

Οι τέσσερις πλευρές του, η στιβαρή βάση του και η υψηλή αντανάκλαστικότητα που προσφέρει, μεγιστοποιεί την ορατότητά του και αποδίδει την πληροφόρησή του στους οδηγούς.

Τοποθετείται σε νησίδες, μπροστά από φανάρια, οδο-συμπλέγματα και ποδηλατόδρομους.

πλεονεκτήματα του metroflex



- ανθεκτικό στα χτυπήματα
- αντανάκλαστικό σε όλες τις πλευρές
- ευδιάκριτο
- εύκολη εγκατάσταση



Παράλληλα, χαιρετίζουμε τη διεκδίκηση χρηματοδότησης για την επέκταση του μετρό στη Θεσσαλονίκη προς Καλαμαριά. Μία επέκταση που μάλλον θα μπορέσει να σώσει το προφίλ των ανατολικών ορίων της κυρίως πόλης, περιοχής παραδοσιακά όμορφης που «δοκιμάζεται» επί του παρόντος οικιστικά και εμπορικά μέσα από διάφορες διεργασίες. Και που «απειλήθηκε» έντονα με το ευφάνταστο σενάριο κατασκευής υποθαλάσσιας αρτηρίας στη μόνη ίσως πόλη της Ευρώπης με πληθυσμό άνω του 1 εκ. χωρίς ΜΜΜ σταθερής τροχιάς.

Η απόδοση, από την άλλη πλευρά, στην κυκλοφορία στο ΝΑ τομέα του Π.Σ.Α. ενός οδικού άξονα ανταγωνιστικού του μετρό τον οποίο θα έσπευδαν να καταλάβουν με ΙΧ οι κάτοικοι Γκοιφ Γλυφάδας (οι οποίοι δύνανται να δώσουν πλέον των 4.500 €/τ.μ. για αγορά κατοικίας), με εφαρμογή διοδίων προς υιοθέτηση από τους κατάλληλους χρήστες, είναι σίγουρα συγκοινωνιακά ορθή στη λογική ολοκλήρωσης ενός δικτύου δακτυλίων και πρέπει τελικά να γίνει. Ωστόσο μάλλον μπορεί να περιμένει. Ιδίως από τη στιγμή που υπάρχει και ουσιαστικός περιβαλλοντικός αντίλογος, ο οποίος επιβάλλει προσεκτικότερο σχεδιασμό (είναι ένα trade-off το να πειραχτεί το αισθητικό δάσος Καισαριανής για να επιφορτισθεί εν τέλει κι άλλο το ήδη ανεπαρκές οδικό δίκτυο Βύρωνα/Ζωγράφου).

Η άμεση προώθηση έργων μεγάλης κλίμακας χρειάζεται ενίοτε να αναβιβάζεται σε υψηλή προτεραιότητα, εφόσον σε συνθήκες παρατεταμένης ύφεσης μπορεί να τονώσει την αγορά εργασίας και τη ρευστότητα της αγοράς. Ωστόσο, ιδιαίτερα εάν κάποια έργα δεν επιφέρουν ευθεία τόνωση ρυθμού ανάπτυξης, καλό είναι να διατηρούν οι εμπλεκόμενοι στη λήψη αποφάσεων ως γνώμονα την καλώς εννοούμενη διασφάλιση ενός μίνιμουμ επιπέδου διαβίωσης. Στους ΑΤ/Μ ΕΜΠ (μεταξύ άλλων τμημάτων) υπάρχει μία ομάδα ανθρώπων που κινούνται στην κατεύθυνση αυτή (Βλυστός, Μηλάκης). Στους Π/Μ ΕΜΠ & ΑΠΘ δεν έχει καταστεί ακόμα εφικτό να ενταχθούν στο πρόγραμμα σπουδών θεμελιώδη μαθήματα policy. Στο UC Berkeley, σε ένα απολύτως top MSc program, υπήρχε για πολλά χρόνια στα core course σχετικό μάθημα με τον πολύπειρο Martin Wachs. Κάτι πήγε να γίνει και εδώ (π.χ. με τον Ι. Τζουβαδάκη), ωστόσο η σχετική προεργασία δεν τελεσφόρησε. Η έλλειψη καταγράφεται ως σημαντική, καθώς πεζοί, ποδηλάτες και ΑΜΕΑ αποτελούν σημαντικές ομάδες χρηστών του δικτύου μεταφορών. Τουτέστιν, χρειάζεται ένα επιστημονικό συμπλήρωμα στην ανάπτυξη της κυκλοφοριακής τεχνικής, της διαχείρισης των υποδομών μέσα από τη βελτιστοποίηση αλγορίθμων κλπ. Κάτι κινείται στο ΕΜΠ (Ελ. Παπαδημητρίου), ωστόσο έχουμε δρόμο να διανύσουμε. Εν τέλει, η πρακτική εμπειρία συνιστά απαραίτητο συμπλήρωμα της επιστημονικής γνώσης «γραφείου». Ο «ιδανικός» συγκοινωνιολόγος κινείται τόσο ως πεζός και χρήστης ΜΜΜ, όσο και ως οδηγός αυτοκινήτου/μοτοσυκλέτας/σκάφους, αλλά και επιβάτης τρένων/αεροσκαφών. [Παρεμπιπτόντως: θυμόμαστε, ελπίζω, τον Κ. Ζέκκο

να προσπαθεί να εξηγήσει το 2004 την αξία των αγώνων που εξασφάλισαν αυτήν τη λωρίδα γης που εξυπηρετεί τη γραμμή του Προαστιακού προς το «Ελ. Βενιζέλος»...]

Συμπερασματικά:

Δεν υπάρχει αμφιβολία πως έχει συντελεσθεί πολυεπίπεδη, ουσιαστική πρόοδος στο χώρο των μεταφορών στη χώρα μας από πλευράς τόσο οργάνωσης, όσο και λειτουργίας. Το έργο μας ως συγκοινωνιολόγων άπτεται εμπράκτως της ιεράρχησης προτεραιοτήτων σε σχέση με την οικονομία και την ποιότητα ζωής. Σημαντικό μερίδιο πιστώνεται ο ΣΕΣ, σε συνέπεια με το καταστατικό του που ορίζει ως αποστολή «την προαγωγή της επιστημονικής γνώσης και την πρόοδο της Μελέτης των Μεταφορών στην Ελλάδα».

Ο ΣΕΣ καλείται από πλευράς του και στο μερίδιο που του αναλογεί να συνεχίσει την έμπρακτη συνεισφορά του.

Διαθέτει όλα τα εχέγγυα γι' αυτό, εφόσον διατηρεί σταθερά διάθεση αυτοκριτικής, και εξακολουθεί να διασφαλίζει ένα πολύτιμο κτήμα του: τη γόνιμη πορεία του μακριά από κομματικές επάλληλεις. Δόξα τω θεώ, όσοι επιθυμούν να κολλήσουν παραταξιακά ένσημα διαθέτουν στην Ελλάδα αρκετές άλλες διεξόδους ώστε να μη χρειαστεί να μπουκνούν στον πειρασμό να ασχοληθούν με το Σύλληγο –και αλλοιώσουν τελείως την ταυτότητά του.

Παράλληλα, δεν χρειάζεται καμία μεμψιμοιρία, καθώς η κρίση ασφαλώς και γεννά ευκαιρίες. Το μόνο που απαιτείται είναι εξωστρέφεια και προσαρμοστικότητα. Τα ελληνικά γραφεία διαθέτουν πολύ καλό δυναμικό και έχουν εκσυγχρονίσει αρκετά τις μεθόδους εργασίας τους. Η αποκατάσταση της ζήτησης υπηρεσιών εντός συνόρων αποτελεί άλλο θέμα, που σηκώνει πολλή συζήτηση, δεδομένης της διαφαινόμενης περαιτέρω συρρίκνωσης του ΠΔΕ.

Σε κάθε περίπτωση, και επειδή όλοι κρινόμαστε συνεχώς και σε βάθος χρόνου, η δράση μας ως συγκοινωνιολόγων χρειάζεται απαραίτητα να εναρμονίζεται με τις επιταγές των καιρών. Οι πάγιες θέσεις μας έχουν εκφραστεί εξαιρετικά από τον ΣΕΣ επί όλων των βασικών θεμάτων. Ιδίως προ τριετίας - τετραετίας, ο ΣΕΣ έφτασε στο peak της διεισδυτικότητας και αποτελεσματικότητάς του, αξιοποιώντας την κεκτημένη ταχύτητα και το ευνοϊκό κλίμα που αναπτύχθηκε προ Ολυμπιάδας. Η τρέχουσα συγκυρία, ωστόσο, έχει αλλιάξει αισθητά. Σε καιρούς που η τιμή της βενζίνης προσεγγίζει τα 2 €/lit και που η επίσημα καταγεγραμμένη ανεργία υπερβαίνει το 20%, θα πρέπει όλοι να διατηρούμε κριτική ματιά και να ανανεώνουμε τη στόχευσή μας. As ελπίζουμε, λοιπόν, ότι θα δούμε προσεχώς κάτι νέο!

***Δ. Κατσώχης, (443)**

Π/Μ Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ
MSc Transportation UC Berkeley

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΗΣ Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΜΕΣΩ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Σερμηής Δημήτρης*, Παπαναγιώτου Δήμητρα**, Παργανάς Γιώργος***, Βορβοηάκος Θεόδωρος****

Βασική αρμοδιότητα του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής αποτελεί η εκπόνηση προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης καθώς και ο έλεγχος της αποδοτικότητας εφαρμογής τους στο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτό έχει οριστεί από τις σχετικές αποφάσεις.

Κατόπιν σχετικών παρατηρήσεων μέσα από τις κάμερες διαχείρισης της κυκλοφορίας του Κέντρου καθώς και σχετικού αιτήματος από την αρμόδια Τροχαία Κηφισιάς, κατέστη φανερό πως στη Λ. Κηφισιάς και στο τμήμα από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως έως την οδό Καρελλιά (ύψος νοσοκομείου Υγεία) παρουσιάζονται συχνά φαινόμενα κυκλοφοριακού κορεσμού κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής με αποτέλεσμα μεγάλες καθυστερήσεις και υψηλούς χρόνους διαδρομής για τους οδηγούς – χρήστες του οδικού δικτύου και επιπλέον επιβάρυνση των περιβαλλοντικών δεικτών. Για το λόγο αυτό άλθωστε, η αρμόδια Τροχαία Κηφισιάς τοποθετεί σε καθημερινή βάση τροχονόμους σε όλους ή σχεδόν σε όλους τους κόμβους που ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση σε αυτό το τμήμα της Λ. Κηφισιάς, ώστε η ρύθμισή τους να πραγματοποιείται από εκείνους. Συνεπώς, έγινε φανερό πως κατά τις ώρες αιχμής και υπό τη λειτουργία των υφιστάμενων προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης, η Λ. Κηφισιάς δε δύναται να ανταποκριθεί στην υψηλή παρουσιαζόμενη κυκλοφοριακή ζήτηση των μετακινούμενων.

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας προχώρησε στην εκπόνηση και εφαρμογή νέων προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους που περικλείονται στο υπομελέτη τμήμα της Λ. Κηφισιάς και πιο συγκεκριμένα (όπως αυτοί αποτυπώνονται και στο Σχήμα 1):

- Λ. Κηφισιάς – Εθνικής Αντιστάσεως (Δήμος Νέου Ψυχικού)
- Λ. Κηφισιάς – Στ. Δέλτα (Δήμος Φιλοθέης)
- Λ. Κηφισιάς – Αγ. Φιλοθέης (Δήμος Φιλοθέης)
- Λ. Κηφισιάς – Καρελλιά (Δήμος Χαλανδρίου)



Σχήμα 1: Τμήμα Λ. Κηφισιάς στο οποίο πραγματοποιήθηκε επέμβαση στη φωτεινή σηματοδότηση

Αξίζει να σημειωθεί ότι το συγκεκριμένο τμήμα της Λ. Κηφισιάς ουσιαστικά λειτουργεί αυτόνομα σε σχέση με την υπόλοιπη Λ. Κηφισιά λόγω μεγάλης απόστασης του πρώτου και του τελευταίου κόμβου του από τους επόμενους κόμβους της Λ. Κηφισιάς με αποτέλεσμα να υφίσταται συντονισμός μόνο μεταξύ αυτών των τεσσάρων κόμβων και όχι και μεταξύ αυτών των τεσσάρων κόμβων και των γειτονικών κόμβων της Λ. Κηφισιάς.

Η επέμβαση, η οποία επιλέχθηκε να πραγματοποιηθεί, στηρίχτηκε στην εκπόνηση νέων σηματοδοτικών προγραμμάτων σταθερού χρόνου. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή και οι τέσσερις κόμβοι λειτουργούσαν με περίοδο 120 δευτερολέ-

πτων κατά τις ώρες αιχμής. Για τα νέα σηματοδοτικά προγράμματα που εκπονήθηκαν, επιλέχθηκε περίοδος 160 δευτερολέπτων με στόχο τη βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των προσβάσεων της Λ. Κηφισίας. Τα επιπλέον 40 δευτερόλεπτα κατανεμήθηκαν στις επιμέρους κινήσεις/προσβάσεις των τεσσάρων κόμβων με γνώμονα την πλήρη αξιοποίησή τους, κυρίως από τις επιμέρους κινήσεις της Λ. Κηφισίας χωρίς όμως να αγνοούνται και οι κυκλοφοριακές ανάγκες των κάθετων οδών. Για το λόγο αυτό, οι υπόλοιπες κινήσεις έλαβαν συγκεκριμένο μικρό μέρος των επιπλέον 40 δευτερολέπτων ώστε να λειτουργούν με ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Τα νέα προγράμματα φωτεινής σηματοδότησης που εκπονήθηκαν, τροφοδοτήθηκαν δοκιμαστικά από το Κέντρο Φωτεινής Σηματοδότησης και ενεργοποιήθηκαν από τους συγκοινωνιολόγους του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας όποτε αυτό κρίθηκε επιθυμητό. Με τον τρόπο αυτό το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας εκμεταλλεύεται μια από τις δυνατότητες που έχει ώστε να τροποποιεί σε πραγματικό χρόνο τα προγράμματα φωτεινής σηματοδότησης των κόμβων με τους οποίους βρίσκεται σε επικοινωνία (περίπου 850 κόμβοι φωτεινής σηματοδότησης). Η τροποποίηση αφορά είτε σε εφαρμογή ήδη υφιστάμενων προ-εκπονημένων προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης είτε σε εφαρμογή προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης, τα οποία εκπονούνται σε πραγματικό χρόνο ώστε να ανταποκρίνονται στις όποιες κυκλοφοριακές συνθήκες προκύπτουν επίσης σε πραγματικό χρόνο (π.χ. ατυχήματα, αποκλεισμός λωρίδας κυκλοφορίας, κτλ). Αξίζει να σημειωθεί πως η συγκεκριμένη δυνατότητα έχει χρησιμοποιηθεί σε πολλές περιπτώσεις κατά τη διάρκεια της οχταετούς λειτουργίας του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας με επιτυχή αποτελέσματα.

Στην περίπτωση της Λ. Κηφισίας, η ενεργοποίηση των νέων προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης πραγματοποιήθηκε αρχικά κατά τη διάρκεια της πρωινής αιχμής και πιο συγκεκριμένα κατά το χρονικό διάστημα 07:00 με 10:00 και πάντα σε συνεννόηση με την αρμόδια Τροχαία Κηφισίας, η οποία δεν τοποθέτησε τροχονόμους για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας. Μέσα από τις κάμερες διαχείρισης της κυκλοφορίας που διαθέτει το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας παρατηρήθηκε πως κατά τη διάρκεια εφαρμογής των νέων προγραμμάτων το επίπεδο εξυπηρέτησης της Λ. Κηφισίας αυξήθηκε χωρίς ταυτόχρονα να μειωθεί το αντίστοιχο επίπεδο εξυπηρέτησης των κάθετων οδών των τεσσάρων κόμβων σε σημαντικό βαθμό. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε η αριστερή στροφή της Λ. Κηφισίας (κατεύθυνση προς Κηφισιά) προς την Αγ. Φιλοθέης κατά το χρονικό διάστημα 07:30 με 08:45 λόγω της ιδιαίτερα αυξημένης κυκλοφοριακής ζήτησης που έχει ως προορισμό το Κοληλέγιο Αθηνών. Για το λόγο αυτό και για τον συγκεκριμένο κόμβο Λ. Κηφισίας – Αγ. Φιλοθέης εκπονήθηκε νέο πρόγραμμα φωτεινής σηματοδότησης στο οποίο η συγκεκριμένη κίνηση έλαβε αυξημένο χρόνο πράσινης ένδειξης. Το νέο πρόγραμμα ενεργοποιήθηκε μόνο κατά το χρονικό διάστημα 07:30-08:45 βελτιώνοντας αισθητά το επίπεδο εξυπηρέτησης της συγκεκριμένης κίνησης, χωρίς να επιδεινώνει αισθητά το επίπεδο εξυπηρέτησης των υπολοίπων κινήσεων.

Η προαναφερθείσα διαδικασία (εκπόνηση προγραμμάτων – εφαρμογή τους – παρακολούθηση αποδοτικότητάς τους – νέα εκπόνηση προγραμμάτων αν καταστεί αναγκαίο – νέα εφαρμογή τους – νέα παρακολούθηση αποδοτικότητάς τους) αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαν-

τική δυνατότητα του συστήματος του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας, η οποία οδηγεί τελικά σε εφαρμογή προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης τα οποία ανταποκρίνονται σωστά στις πραγματικές κυκλοφοριακές συνθήκες του εκάστοτε κόμβου.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών επιβεβαιώθηκε και μέσω των συλλεχθέντων κυκλοφοριακών δεδομένων από θέσεις μέτρησης που διαθέτει το Κέντρο στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα σε κατάλληλα σημεία εκτίμησης της κυκλοφοριακής ζήτησης.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των οδηγών, τα νέα προγράμματα φωτεινής σηματοδότησης σταθερού χρόνου και περιόδου 160 δευτερολέπτων που εκπονήθηκαν εφαρμόζονται πλέον σε καθημερινή βάση κατά την πρωινή αιχμή. Οι επόμενοι στόχοι του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας είναι δύο. Ο πρώτος και άμεσος στόχος έχει να κάνει με την εκπόνηση και εφαρμογή προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης σταθερού χρόνου μεγαλύτερης περιόδου (160 δευτερολέπτων) και κατά τις υπόλοιπες ώρες αιχμής (μεσημβρινή και απογευματινή). Ο δεύτερος και μεσοπρόθεσμος στόχος έχει να κάνει με την εκπόνηση και εφαρμογή προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης επενεργούμενων από την κυκλοφορία με βελτιστοποίηση. Εδώ και 5 χρόνια, το Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας έχει προχωρήσει στην εκπόνηση και εφαρμογή τέτοιων προγραμμάτων σε έξι ανισόπεδους κόμβους της Λ. Κηφισού (σχετικά άρθρα έχουν δημοσιευθεί στο ενημερωτικό δελτίο του ΣΕΣ και έχουν παρουσιαστεί σε συνέδρια) με σημαντική επιτυχία. Στην περίπτωση της Λ. Κηφισίας ο στόχος του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας είναι κυρίως η συντονισμένη λειτουργία των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης επενεργούμενων από την κυκλοφορία με βελτιστοποίηση ανάμεσα στους τέσσερις κόμβους.

***Σερμής Δημήτρης**

PhD, Συγκοινωνιολόγος, Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής

****Παπαναγιώτου Δήμητρα**

Συγκοινωνιολόγος, Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής

*****Παργανάς Γιώργος**

Συγκοινωνιολόγος, Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής

******Βορβολάκος Θεόδωρος**

MSc, Συγκοινωνιολόγος, αναπληρωτής Προϊστάμενος Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής





ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ ΜΕ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Με μεγάλη επιτυχία ολοκλήρωσε τις εργασίες της η κορυφαία εκδήλωση στο χώρο της έρευνας στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη (Transport Research Arena – TRA 2012), που έλαβε χώρα στο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο του Μεγάρου Μουσικής Αθηνών.

Ο πιο σπουδαίοι εκπρόσωποι του χώρου, δηλαδή ειδικοί, τεχνοκράτες, βιομήχανοι και πολιτικοί, αλλά και ακαδημαϊκοί, ερευνητές, σχεδιαστές και κατασκευαστές, μίλησαν και συμμετείχαν στις διαδικασίες του συνεδρίου, που συγκέντρωσε πλήθος κόσμου από όλη την Ευρώπη.

Το συνέδριο διήρκεσε τέσσερις ημέρες, από τις 23 ως τις 26 Απριλίου και συμμετείχαν στις εργασίες του συνολικά περισσότεροι από 1.600 σύνεδροι. Σε έναν εκθεσιακό χώρο που καταλάμβανε περίπου χίλια τετραγωνικά, οι εκθέτες, δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, παρουσίαζαν καινοτόμες ιδέες και λύσεις για πιο ασφαλείς, πιο «έξυπνες», πιο γρήγορες και πιο οικολογικές μετακινήσεις στην Ευρωπαϊκή ήπειρο.

Την έκθεση τίμησαν με την παρουσία τους και τη συμμετοχή τους η Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έρευνα, την τεχνολογία και τις επιστήμες Maire Geoghegan-Quinn, η οποία και εγκαινίασε την έκθεση, ο Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών & Δικτύων Μάκης Βορίδης και ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για τις μεταφορές Siim Kallas (με μήνυμα). Παράλληλα, το παρόν έδωσαν γενικοί διευθυντές, αναπληρωτές γενικοί διευθυντές, διευθυντές και τμηματάρχες της Ε.Ε., γενικοί γραμματείς υπουργείων, εκπρόσωποι πολιτικών κομμάτων, διευθυντές οδοποιίας ευρωπαϊκών κρατών, πρόεδροι οργανισμών και διοικητές ερευνητικών κέντρων της Ευρώπης, αλλά και μεγάλος αριθμός ερευνητών και καθηγητών πανεπιστημίων.

Το συνέδριο κάλυψε το σύνολο πρακτικά των γνωστικών περιοχών που αφορούν στις επιφανειακές μεταφορές, δηλαδή τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι θεματικές περιοχές που καλύφθηκαν διαρθρώνονται γύρω από έξι πυλώνες που αναφέρονται σε θέματα:

- πολιτικές και διακυβέρνησης στις μεταφορές,
- μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας των συγκοινωνιακών υποδομών,

- ασφάλειας μεταφορών,
- σχεδιασμού και λειτουργίας οχημάτων και σκαφών για όλα τα μέσα,
- περιβάλλοντος και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα συστήματα μεταφορών,



ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ Α.Ε.
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΔΩΝ

Διάθεση και εγκατάσταση στην Ελλάδα των πιστοποιημένων
Συστημάτων Αναχαίτισης Οχημάτων των εταιριών











ΓΡΑΦΕΙΑ-ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: Χαϊκάλι Ωλενίας, 25200, ΒΙ.ΠΕ. Πατρών
Τηλέφωνο: 2610.647147-2610.314540-2610.340981
Fax: 2610.647157-2610.647507
URL: <http://www.zafeiropoulos-sa.gr>
Email: contact@zafeiropoulos-sa.gr



- συμπληρωματικότητας των μέσων μεταφοράς

Συνολικά πραγματοποιήθηκαν περί τις 600 παρουσιάσεις σε 107 συνεδρίες από επιστήμονες και εκπροσώπους φορέων από 46 διαφορετικές χώρες.

Μεταξύ των εργασιών του συνεδρίου υπήρξαν εξειδικευμένες συνεδρίες, όπως αυτή των μεγάλων οδικών αξόνων με παραχώρηση, το νέο πρόγραμμα έρευνας στις Μεταφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής HORIZON 2020, θέματα σχετικά με τις διαφοροποιήσεις μεταξύ των δύο φύλων στις μεταφορές, κ.ά.

Στους εκθεσιακούς χώρους του συνεδρίου συμμετείχαν 46 φορείς από την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία και στήριξε την οργάνωση και διεξαγωγή του συνεδρίου.

Το συνέδριο έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στις εργασίες των νέων επιστημόνων, βραβεύοντας εννέα εργασίες. Επίσης έδωσε επτά βρα-

βεία σε επιστημονικές εργασίες ανάλογα με το περιεχόμενό τους.

Στην τελευταία ολομέλεια του Συνεδρίου, ο πρόεδρος της Επιτροπής Διοίκησης του TRA 2012 Σ. Λαμπρόπουλος, παρέδωσε τη σκυτάλη για την υλοποίηση του TRA 2014 στον αναπληρωτή Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Μεταφορών της Γαλλίας.

Στο πλαίσιο των κοινωνικών εκδηλώσεων που έγιναν προς τιμήν των συνέδρων στο περιθώριο των εργασιών του συνεδρίου, πραγματοποιήθηκε μεταξύ άλλων επίσημο δείπνο την Τρίτη 24 Απριλίου στο Νέο Μουσείο της Ακρόπολης, στο οποίο και ξεναγήθηκαν οι συμμετέχοντες, ενώ η αποχαιρετιστήρια δεξίωση έλαβε χώρα στην Αίγλη Ζαπφείου την Τετάρτη 25 Απριλίου, το βράδυ.

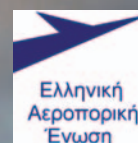
Την όλη οργάνωση του συνεδρίου είχε αναλάβει η συνεδριακή εταιρία AFEA Travel & Congress Services.



Η επίτροπος Έρευνας, Καινοτομίας και Επιστήμης Maire Geoghegan-Quinn κατά την εναρκτήρια ομιλία της στο συνέδριο.



Άποψη της αίθουσας.



2ο ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ: “ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΥΡΙΟ”

Στο διήμερο 9-10 Μαΐου, 2012, πραγματοποιήθηκε το “2ο Ελληνικό Συνέδριο: Οι αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο” στις εγκαταστάσεις του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών “Ελ. Βενιζέλος”. Το συνέδριο λαμβάνει χώρα ανά διετία και διοργανώθηκε από την Ελληνική Αεροπορική Ένωση, στην οποία είναι πρόεδρος ο συνάδελφος Τάκης Αδαμίδης.

Αντικείμενα του φετινού συνεδρίου ήταν οι ενότητες των Αεροπορικών Εταιριών, των Αεροδρομίων, του Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας, της Ασφάλειας Πτήσεων και Ασφάλειας από Έκνομες Πράξεις και του Περιβάλλοντος και Νέων Τεχνολογιών.

Το συνέδριο άνοιξε με ένα Experts Panel που απαρτιζόταν από επαγγελματίες και επιστήμονες του αεροπορικού χώρου, από τους οποίους έγινε σύντομη αναφορά στα σύγχρονα θέματα που εμπίπτουν στις παραπάνω πέντε θεματικές ενότητες και το συνέδριο συνεχίστηκε με τις παρακάτω συνεδρίες:

Αεροπορικές Εταιρίες

Στην παρουσίαση με τίτλο “Ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς σε απόγνωση; κανονιστικό πλαίσιο - κρατικές ενισχύσεις” έγινε μια ανασκόπηση της Κοινοτικής Νομοθεσίας μέχρι σήμερα και έγινε αναφορά σε θέματα ανταγωνισμού και στο καθεστώς των κρατικών ενισχύσεων ειδικά μετά την εμφάνιση των εταιριών Χαμηλού Κόστους στην Ευρώπη.

Η εισήγηση “Αερομεταφορές και ανταγωνισμός στην Ελλάδα” εξέτασε τον ανταγωνισμό μεταξύ αεροπλάνου και άλλων μέσων

μεταφοράς σε προορισμούς του εσωτερικού και έδειξε ότι το αεροπλάνο σε πολλές περιπτώσεις είναι το προτιμητέο μέσο μεταφοράς με περιθώρια αύξησης της τιμής του εισιτηρίου.

Η παρουσίαση “Aegean Airlines-Turkish Airlines-Ασιατικοί Αερομεταφορείς: Συγκρίσεις και αποκλίσεις Κορυφής σε ευαίσθητα γεωπολιτικά πεδία,- πώς και γιατί;” έκανε μια γενική επισκόπηση της ελληνικής αεροπορικής αγοράς, της αναδιάρθρωσης στη στρατηγική των ελληνικών αερομεταφορέων και τονίστηκε η διεμβολή της Turkish Airlines στα κενά της εγχώριας αγοράς και ειδικά στη Θεσσαλονίκη.

Τη συνεχώς αυξανόμενη επιρροή των Κοινωνικών Δικτύων (Facebook, Tweeter, κ.ά) στη διανομή του αεροπορικού προϊόντος αλλά και την επιθυμία του σημερινού ταξιδιώτη να έχει τον έλεγχο της “ταξιδιωτικής του εμπειρίας” ανέδειξε η παρουσίαση “Από την Ταξιδιωτική Διανομή στην Κοινωνική Διανομή”.

Η ομιλία “Αερομεταφορές και Τουρισμός: Μεταβολές και Προκλήσεις στην Αγορά της Κρήτης” παρουσίασε τη ραγδαία αύξηση της τουριστικής αγοράς της Κρήτης, τη στρόφη σε νέες αγορές (Ρωσία, Ισραήλ) αλλά τόνισε και την ανάγκη κατασκευής ενός σύγχρονου διεθνούς αεροδρομίου σε αντικατάσταση του υπάρχοντος στο Ηράκλειο, το οποίο συνεχίζει να παραμένει η υπ’ αριθμόν ένα αεροπορική πύλη στην Κρήτη.

Τον υποβαθμισμένο τομέα της Γενικής Αεροπλοΐας αλλά και τις μεγάλες ανεκμετάλλετες δυνατότητες που έχει η χώρα μας σε αυτό το κομμάτι της αεροπορίας το οποίο θα μπορούσε να την

μετατρέψει σε “Φλόριντα της Ευρώπης”, πραγματοποιήθηκε η ομιλία **“Πολιτική για την Ανάπτυξη της Γενικής Αεροπορίας και των Εναέριων Εργασιών στην Ελλάδα”**

Από το ερχόμενο φθινόπωρο η χώρα μας θα παραμείνει χωρίς απευθείας σύνδεση με την Αμερική μετά την επιλογή της United να μετακομίσει στην Κωνσταντινούπολη. Θα μπορούσε μια υβριδική εταιρία Χαμηλού Κόστους να αναπληρώσει το κενό; Ανάντηση δόθηκε από την ομιλία skyGreece.com **“The new Greek Long-Haul Hybrid Low-Cost Airline”**.

Τη διασύνδεση νήσων του Αιγαίου με ευρωπαϊκούς προορισμούς μέσω Σμύρνης, εξέτασε η μελέτη **“Περιφερειακή Ανάπτυξη και Απελευθέρωση Αερομεταφορών: Τα Νησιά του Ανατολικού Αιγαίου ως Μελέτη Περίπτωσης”**.

Αεροδρόμια

Στην παρουσίαση **“Ελληνικά αεροδρόμια σε καθεστώς μετάβασης - Ανάγκη για ισόρροπη ανάπτυξη αθλή και ισότιμη μεταχείριση”** τονίστηκε η ανάγκη της ελληνικής Πολιτείας να εξασφαλίσει ισότιμη θέση σε όλα τα υπό παραχώρηση αεροδρόμια απέναντι στον ιδιώτη επενδυτή καθώς και να θεσπίσει το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία της εθνικής οικονομίας και της κοινωνίας απέναντι σε παρενέργειες που μπορεί να επιφέρει η εκμετάλλευση των αεροδρομίων από ιδιωτικά μονοπώλια.

Η ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων της χώρας και η επίλυση των διαφορών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ήταν η νομική προσέγγιση που πραγματοποιήθηκε η ομιλία **“Ιδιωτικοποιήσεις Αερολιμένων και Επίλυση Διαφορών Κράτους – Επενδυτή”**.

Η επόμενη νομική προσέγγιση με τίτλο **“Ο Ευρωπαϊκός έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων σε αερομεταφορείς και αεροδρόμια”** αφορούσε την εξαίρεση, υπό αυστηρές προϋποθέσεις, από την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων προς περιφερειακά αεροδρόμια και εταιρίες που έχουν κοινωνικό χαρακτήρα ή αποκαθιστούν ζημιές γιατί έτσι ενισχύεται η περιφερειακή ανάπτυξη και επιβιβαστεί η οικονομική ανόρθωση των εταιριών.

Η ομιλία σχετικά με το **“Σχεδιασμό του εθνικού συστήματος αεροδρομίων”** παρουσίασε τις προτάσεις για το σχεδιασμό του εθνικού συστήματος αεροδρομίων στο πλαίσιο της προετοιμασίας του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) που εκπονήθηκε το 2007 από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Εν όψει της ολοκλήρωσης επέκτασης και αναβάθμισης του διαδρόμου 10/28 του Α/Λ Θεσ/νίκης η ομιλία με θέμα **“Το Σύστημα Διαδρόμων του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης: Εκτίμηση Χωρητικότητας, Ιδιαιτερότητες και Προοπτικές”** παρουσίασε τα νέα επιχειρησιακά δεδομένα του αεροδρομίου και τα αναμενόμενα λειτουργικά και περιβαλλοντικά οφέλη.

Η παρουσίαση **“Η Δομική Κατάταξη των Οδοστρωμάτων Αεροδρομίων στο Πλαίσιο της Διαχείρισής τους”** είχε ως αντικείμενο την τεχνική αξιολόγηση των οδοστρωμάτων των αεροδρομίων σύμφωνα με τη χρήση τους και σχετικούς δείκτες μέτρησης των απαιτούμενων προδιαγραφών κατασκευής τους.

Τέλος, η ομιλία **“Συσχέτιση ποιότητας και αποδοτικότητας στα ελληνικά αεροδρόμια: Η οπτική των αεροπορικών εταιριών”**

δίνει έμφαση στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και στα περιθώρια περαιτέρω εμπορικής ανάπτυξης των ελληνικών αεροδρομίων ενόψει παραχώρησης σε ιδιώτες αθλή και τις απαιτήσεις των εταιριών χρηστών.



Έλεγχος Εναερίου Κυκλοφορίας (ΑΤC)

Η ομιλία **“Η αεροναυτιλία στην Ευρώπη, νέες εξελίξεις και προοπτικές”** ήταν μια πλήρης παρουσίαση του σχεδιασμού της ΕΕ προς την κατεύθυνση ολοκλήρωσης του “Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού”, από τη φάση του σχεδιασμού μέχρι την πλήρη λειτουργία του με όλα τα επιμέρους οργανικά και ερευνητικά στοιχεία του προγράμματος.

Η επόμενη ομιλία με τίτλο **“Αξιολόγηση επιδόσεων και μελλοντικές προσδοκίες της Ελλάδας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό”**, αφορούσε στην παρουσίαση του έργου της Ελλάδας μέχρι σήμερα σε αυτό το πρόγραμμα και οι μελλοντικοί στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν.

Η μελέτη **“Αξιολογώντας την Αποτελεσματικότητα της Ανανεωτικής Εκπαίδευσης των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας: Παρουσίαση αποτελεσμάτων μιας έρευνας πεδίου σε περιβάλλον ενός Ευρωπαϊκού Κέντρου Ελέγχου Περιοχής”**, που πραγματοποιήθηκε στο Maastricht Upper Area Control Centre (MUACC) στην Ολλανδία όπου βρίσκεται το επιχειρησιακό κέντρο Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας του Eurocontrol, ανέδειξε ένα σημαντικό χάσμα μεταξύ της στόχευσης της ανανεωτικής εκπαίδευσης και των πραγματικών επιχειρησιακών απαιτήσεων. Η ομιλία **“Σύγχρονα Συστήματα Διαχείρισης της Ποιότητας στις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας”** παρουσίασε τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την ποιότητα των εν λόγω υπηρεσιών σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001:2008.

Η παρουσίαση **“Deployment of GNSS Air Navigation Technologies for Regional Airports with Challenging Terrains – The Case of Tripoli Airport”** εξέτασε τη δυνατότητα της χρήσης του στρατιωτικού αεροδρομίου της Τρίπολης (Αρκαδία) για πτήσεις πολιτικής αεροπορίας από εταιρίες Χαμηλού Κόστους και Εμπορευματικές αερομεταφορές, με τη χρήση σύγχρονων συστημάτων και διαδικασιών δορυφορικής πλοήγησης.

Ασφάλεια Πτήσεων και Ασφάλεια από Έκνομες Πράξεις (Safety & Security)

Η ομιλία **"Οι Πυλώνες της Αεροπορικής Ασφάλειας"** παρουσίασε το θέμα της Πτητικής Ασφάλειας (Safety) και Ασφάλειας από Έκνομες Πράξεις (Security) σε παγκόσμιο, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο τόσο από οργανωτικής όσο και από θεσμικής πλευράς.

Η παρουσίαση **"BOW TIE Methodology in Aviation Safety Management"** αφορούσε μια σύγχρονη μέθοδο προσέγγισης του θέματος Ασφάλεια όχι μόνο σε επίπεδο αερομεταφορών αλλά και με εφαρμογή σε κλάδους της βιομηχανίας.

Η ομιλία **"Πρόσβαση στο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών για επιβάτες και εργαζόμενους"** ήταν μια αναλυτική παρουσία των συστημάτων και διαδικασιών ασφάλειας που εφαρμόζονται στον ΔΑΑ για την προστασία επιβατών και προσωπικού.

Η παρουσίαση **"Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος: Η Πύλη της Ελλάδας προς τη Νέα Ευρώπη»"** κατέδειξε τη σπουδαιότητα που έχει ο ακριτικός αυτός Α/Λ στην προστασία από την λαθρομετανάστευση στα πλαίσια του επιχειρησιακού σχεδιασμού της FRONTEX.

Η παρουσίαση **"Νέες τεχνολογίες στην ασφάλεια αεροδρομίων"** έκανε αναφορά στα σύγχρονα συστήματα ασφάλειας αεροδρομίων και τις διαφορετικές τεχνολογίες που έχουν αναπτυχθεί γύρω από αυτό το αντικείμενο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας

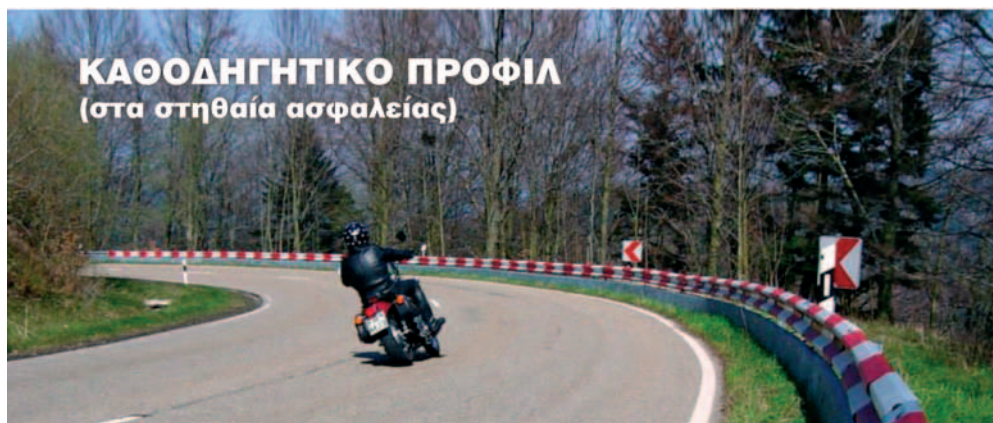
Περιβάλλον και Νέες Τεχνολογίες

Στην παρουσίαση με τίτλο **"Αεροπορικός Θόρυβος-Τροχοπέδη Ανάπτυξης Αεροδρομίων"** έγινε λεπτομερής αναφορά στο θέμα της ηχορύπανσης που παράγεται από τη λειτουργία Κρατικών Α/Λ Ρόδου εξαιτίας της έλλειψης χωροταξικών ρυθμίσεων, σχεδιασμού ελέγχου της ηχορύπανσης και έλλειψης προγράμματος σχετικής ενημέρωσης του κοινού.

Το ερευνητικό Κοινοτικό πρόγραμμα για το Προσωπικό Αεροπλάνο (PPlane) ήταν το αντικείμενο της ομιλίας **"From Zipcars to Zipaircraft? The PPlane Concept"**. Η ΕΕ εξετάζει τις δυνατότητες ενσωμάτωσης ενός τέτοιου αεροσκάφους στο σύστημα εναερίου κυκλοφορίας σε μια προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος της συμφόρησης οδικής κυκλοφορίας.

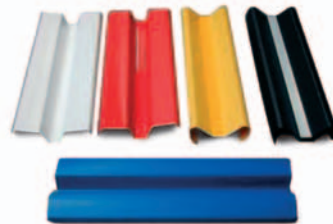
Η παρουσίαση **"Μελέτη - σχεδίαση - κατασκευή πρότυπου υπερελαφρού αμφίβιου Γυροπλάνου"** αφορούσε τη μελέτη ενός διθέσιου υπερελαφρού αεροσκάφους (βάρους μέχρι 600 kg.) με ικανότητα προσγείωσης τόσο σε κανονικά αεροδρόμια όσο και προσθαλάσσωσης στα ελληνικά πελάγη.

Τέλος, η παρουσίαση **"Σύγχρονες τεχνολογίες παραγωγής βιο-κηροζίνης"** αναφέρθηκε στη βασική έρευνα που πραγματοποιείται στο ΕΚΕΤΑ στα πλαίσια παραγωγής καθαρού αεροπορικού καυσίμου από βιομάζα και η παρουσίαση **"Αεροπορικοί Κινητήρες: Τάσεις και Τεχνολογικές Εξελίξεις"** αφορούσε στην έρευνα που πραγματοποιείται στο ΕΜΠ σε νέες τεχνολογίες κινητήρων.



ΕΞΟΜΑΛΥΝΟΥΝ ΤΙΣ ΣΤΡΟΦΕΣ ...ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΕΞΟΔΑ... Η ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΣΤΑ ΕΙΔΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:

- Πολύ ευδιάκριτο και πολύ οικονομικό.
- Εξαιρετική ορατότητα ημέρα και νύχτα.
 - Τη νύχτα, με τη μεμβράνη υπερυψηλής αντανakλαστικότητα (τύπου III).
 - Την ημέρα, με τα εναλλασσόμενα χρώματα (π.χ. κόκκινο & άσπρο).
- Διαιιθεται και σε άλλα χρώματα επίσης (όπως κίτρινο, μαύρο).
- Πολύ απλή - κουμπωτή προσαρμογή στα στηθαία ασφαλείας (αφήνοντας ανέπαφο το υπάρχον αντανakλαστικό).
- Μεγάλη αντοχή στις καιρικές συνθήκες και στην ηλιακή ακτινοβολία.
- Ελάχιστη συντήρηση.



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



Την Πέμπτη 24 Μαΐου 2012 διοργανώθηκε με επιτυχία η ημερίδα: Βιώσιμη κινητικότητα - Pros μια περιβαλλοντικά συμβατή μετακίνηση στις αστικές περιοχές μας -

Η πρώτη Ελληνική εφαρμογή στη Θεσσαλονίκη, από το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) με τη συμμετοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) στο Δημαρχιακό Μέγαρο Θεσσαλονίκης.



Η μ ε ρ ί δ α



Στο πλαίσιο της ημερίδας πραγματοποιήθηκαν και τα εγκαίνια και η επίσημη παρουσίαση του Συστήματος Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης. Το έργο, με το σύνθημα «Είσαι ένα clickμακριά», προτρέπει τους Θεσσαλονικείς να μετακινηθούν γρήγορα και έξυπνα στην πόλη τους, προστατεύοντας παράλληλα το περιβάλλον.

Ο Διευθυντής του ΙΜΕΤ κ. Γ. Γιαννόπουλος, κατά το χαιρετισμό του μίλησε για τη συμβολή των ευφυών συστημάτων μεταφορών στην κυκλοφορία και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη της πόλης, ευχαρίστησε όλους όσους συνεργάστηκαν και βοήθησαν να γίνει πραγματικότητα το έργο, καθώς και τους χρηματοδότες, την Ελληνική κυβέρνηση και τις χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και ιδιαίτερα τη Νορβηγική κυβέρνηση. Ταυτόχρονα επεσήμανε πως «το έργο αυτό είναι μια ακόμη ένδειξη του τι μπορεί να επιτύχουμε στην Ελλάδα ανατρέποντας την αρνητική εικόνα της χώρας μας τα τελευταία χρόνια».

Ο Πρόεδρος του ΣΕΣ κ. Ματθαίος Καρθαύτης, παρουσίασε τα συμπεράσματα της ομάδας εργασίας του ΣΕΣ για την προώθηση και ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της Θεσσαλονίκης και επεσήμανε πως το Σύστημα Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης εντάσσεται απόλυτα στις προτεραιότητες που είχαν επισημανθεί από το ΣΕΣ για το θέμα αυτό.

Στην εκδήλωση επίσης παρευρέθηκαν και απεύθυναν χαιρετισμό ο Αντιπεριφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας κ. Ε. Φωτόπουλος, ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Γ. Μπουτάρης, ο Αντιδήμαρχος Αστικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας & Δικτύων κ. Α. Κουράκης, ο πρέσβης της Νορβηγικής κυβέρνησης κ. S. Larsen και ο πρόεδρος του ΣΑΣΘ κ. Π. Παπαϊωάννου.

Το απόγευμα στην ημερίδα έγιναν παρουσιάσεις για θέματα που αφορούν το σχεδιασμό, τη διαχείριση και την παρακολούθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με δείκτες καθώς και τις επεκτάσεις της βιώσιμης κινητικότητας στην οδική ασφάλεια. Οι σύνεδροι είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν για βέλτιστες πρακτικές στη Νορβηγία, για τις λοιπές δράσεις του Δήμου Θεσσαλονίκης για μια βιώσιμη και περιβαλλοντικά φιλική πόλη καθώς και για τις ερευνητικές δράσεις του Ι.ΜΕΤ για την προώθηση και τη στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας.

Τέλος έγινε παρουσίαση της διαδικασίας ανάπτυξης και υλοποίησης του Ευφυούς Συστήματος Διαχείρισης της Κυκλοφορίας Θεσσαλονίκης και του συστήματος ενημέρωσης κοινού και επιβατών του ΟΑΣΘ και συζητήθηκε ο σημερινός και μελλοντικός ρόλος του ΣΑΣΘ για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

ΝΕΑ ΤΟΥ ΔΣ – ΕΔ 181

Γιώργος Λυμπερόπουλος*

Συγκρότηση σε σώμα του νέου Δ.Σ. ΤΟΥ ΣΕΣ

Στις 21 Μαρτίου 2012 έγινε η επαναληπτική Τακτική Εκλογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, στο ξενοδοχείο Crowne Plaza. Μετά τον απολογισμό της διετίας 2010-2012 και την απαλλαγή του Δ.Σ. εκ των ευθυνών του, διεξήχθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου Δ.Σ. Συνολικά ψήφισαν 266 μέλη. Στις 3 Απριλίου 2012, έγινε η συγκρότηση του νέου Δ.Σ. σε σώμα, όπου εξελέγησαν:

Πρόεδρος: **Μαθιός Καρλαύτης**

Αντιπρόεδρος: **Κώστας Αντωνίου**

Γενικός Γραμματέας: **Γιώργος Λυμπερόπουλος**

Ειδικός Γραμματέας: **Κατερίνα Χρυσοστόμου**

Μέλος: **Νίκος Ηλιού**

Αν. Μέλος: **Κωνσταντίνος Βογιατζής**

Αν. Μέλος: **Μιχάλης Μπάρτζης**

Χρέη Ταμία θα εκτελεί ο **Γιώργος Λυμπερόπουλος**



note

Μείωση Συνδρομής/Εγγραφής Μελών

Στη συνεδρίαση του Δ.Σ. που πραγματοποιήθηκε στις 24 Απριλίου 2012, αποφασίστηκε η μείωση της ετήσιας συνδρομής από 30€ σε 20€ καθώς και η μείωση του ποσού της αρχικής εγγραφής από 40€ σε 20€. Η αλλαγή αυτή θα ισχύσει για τα υφιστάμενα μέλη του ΣΕΣ από το 2013, ενώ για τα νέα μέλη θα ισχύσει άμεσα. Διευκρινίζεται ότι για τις παλαιές συνδρομές θα ισχύει το παλαιό καθεστώς.



Στη σελίδα 20 δημοσιεύεται ο Απολογισμός ΔΣ του ΣΕΣ (Μάρτιος 2010 – Μάρτιος 2012)

***Γιώργος Λυμπερόπουλος**
Γενικός Γραμματέας ΔΣ ΣΕΣ



Νέα μέλη του ΣΕΣ αποτελούν οι συνάδελφοι:

- Παρασίδης Ευστράτιος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 679
- Μαθιμόγλου Χαράλαμπος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 680
- Παπαντωνίου Παναγιώτης εγγράφεται με αριθμό μητρώου 681
- Ζαφειρέλη Σπυριδούλα εγγράφεται με αριθμό μητρώου 682
- Γεωργοπούλου Αιμιλία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 683
- Πανταζής Νικόλαος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 684
- Μπουντόπου Μυρτώ εγγράφεται με αριθμό μητρώου 685
- Καρακάλλιος Ιανθή εγγράφεται με αριθμό μητρώου 686
- Ζαφείρης Εμμανουήλ εγγράφεται με αριθμό μητρώου 687
- Κοτζαμπάση Παγώνα εγγράφεται με αριθμό μητρώου 688
- Σκεπαστίδου Αναστασία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 689
- Καλαφατάς Γεώργιος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 690
- Γεωργίου Παναγιώτης εγγράφεται με αριθμό μητρώου 691
- Μητρόπουλος Λάμπρος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 692
- Κόκκας Κωνσταντίνος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 693
- Αρμένη Αγγελική εγγράφεται με αριθμό μητρώου 694
- Κοτούλα Κορνηλία-Μαρία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 695
- Γεωργούλη Κωνσταντίνα εγγράφεται με αριθμό μητρώου 696
- Μπακογιάννης Ευθύμιος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 697
- Αργυροπούλου Ευσταθία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 698
- Μανιάτης Κωνσταντίνος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 699
- Κωνσταντινίδου Χριστίνα εγγράφεται με αριθμό μητρώου 700
- Κατοστάρας Ηλίας εγγράφεται με αριθμό μητρώου 701
- Αντωνιάδης Χαράλαμπος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 702
- Σαρτζετάκη Μαρία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 703
- Περπερίδου Διονυσία-Γεωργία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 704
- Χάνδακας Παναγιώτης-Εκτωρ εγγράφεται με αριθμό μητρώου 705
- Κουτσούλας Αθανάσιος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 706
- Αδάμος Ιωάννης εγγράφεται με αριθμό μητρώου 707
- Μπούκη Σοφία εγγράφεται με αριθμό μητρώου 708
- Υφαντής Κωνσταντίνος εγγράφεται με αριθμό μητρώου 709
- Μαυρογεωργή Άννα εγγράφεται με αριθμό μητρώου 710
- Αντωνίου Βασιλική εγγράφεται με αριθμό μητρώου 711
- Δερπάνη Κωνσταντίνα εγγράφεται με αριθμό μητρώου 712
- Καγιαμπάκη Ραχέλ εγγράφεται με αριθμό μητρώου 713



Θεσσαλονίκη: κίνηση με κοινόχρηστα ποδήλατα

Στο πλαίσιο της εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου συστήματος βιώσιμης κινητικότητας και αποσκοπώντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στους χώρους της πανεπιστημιούπολης του ΑΠΘ και την υποδειγματική υιοθέτηση καλών πρακτικών, οι Πρυτανικές Αρχές του ΑΠΘ αποφάσισαν τη δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων για τα μέλη της πανεπιστημιακής κοινότητας. Για το πρώτο αυτό πιλοτικό σύστημα ενοικίασης ποδηλάτων στη Θεσσαλονίκη, αρχικά θα χρησιμοποιηθούν 60 ποδήλατα, τα οποία θα προορίζονται για αστική/περιαστική χρήση και θα είναι διαθέσιμα καθημερινά. Στο σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων θα εργάζονται 10 φοιτητές σε θέσεις μερικής απασχόλησης, ενώ τα έσοδα που θα προκύψουν θα χρησιμοποιηθούν για τη συντήρηση και την επέκταση του συστήματος.

Η καθιέρωση της χρήσης του ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις της πανεπιστημιακής κοινότητας, αναμένεται να συμβάλει στην ελάττωση του αριθμού των κινούμενων αυτοκινήτων στο χώρο του Πανεπιστημίου (υπολογίζεται ότι σε καθημερινή βάση βρίσκονται μέσα στον περιβάλλοντα χώρο του πανεπιστημίου περίπου 1.500 - 2.000 οχήματα), στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στους χώρους της πανεπιστημιούπολης, στον περιορισμό των ατομικών δαπανών των χρηστών του συστήματος για αγορά καυσίμων ή εισιτηρίων, στην υιοθέτηση από τα μέλη της πανεπιστημιακής κοινότητας συνθηκών που συνάδουν με τις εναλλακτικές μορφές μετακινήσεων, στην ευαισθητοποίηση του κοινού και των δημόσιων φορέων στην εφαρμογή πρακτικών για τη βιώσιμη κινητικότητα, στην οικονομική στήριξη φοιτητών του ΑΠΘ που θα απασχοληθούν, στη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και στη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του ΑΠΘ.

Επίσης τη δυνατότητα να παραλαμβάνουν δωρεάν και να χρησιμοποιούν ένα ποδήλατο για όσο χρόνο επιθυμούν, επιστρέφοντας το σε κάποιο από εγκατεστημένα σημεία στάθμευσης, θα έχουν σε σύντομο χρονικό διάστημα και οι κάτοικοι του δήμου Κορδελιού - Ευόσμου, στη δυτική Θεσσαλονίκη. Η διοίκηση του

δήμου ολοκλήρωσε τις διαδικασίες με τις οποίες θα προμηθευτεί ένα σύστημα αυτόματης διάθεσης δημοτικών ποδηλάτων κοινής χρήσης ώστε οι πολίτες να μπορούν να χρησιμοποιούν ένα οικολογικό μέσο μεταφοράς το οποίο θα συμβάλει στη μείωση των ρύπων, του θορύβου, στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και στη βελτίωση της υγείας τους.

ΤΡΑΙΝΟ-ΤΑΞΙ: Νέα υπηρεσία από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Μία νέα υπηρεσία με την ονομασία 'Τραίνο-Ταξί' εγκαινιάστηκε στις 18 Απριλίου 2012 από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η πιλοτική λειτουργία της υπηρεσίας θα διαρκέσει για τέσσερις μήνες και εφαρμόζεται στην πόλη της Θεσσαλονίκης και στην ευρύτερη περιοχή, σε συνεργασία με την εταιρεία ΕΥΡΩΤΑΞΙ ενώ στόχος είναι να επεκταθεί και με άλλες εταιρείες ταξί, ανάλογα με την ανταπόκριση του επιβατικού κοινού.

Η νέα αυτή προσφερόμενη υπηρεσία δίνει τη δυνατότητα συνδυασμένης μεταφοράς με τρένο και ταξί, μέσω ενός εισιτηρίου στους επιβάτες με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Συγκεκριμένα στα πλαίσια της υπηρεσίας οι επιβάτες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με προορισμό τη Θεσσαλονίκη θα μπορούν μέσω των εκδοτήριων εισιτηρίων να εξασφαλίζουν προνομιακό κουπόνι συνδυασμένης μετακίνησης τρένο - ταξί, με έκπτωση έως 15%, για μεταφορά από το σταθμό της Θεσσαλονίκης στην περιοχή της επιλογής τους, εντός της πόλης, χωρίς να επιβαρύνονται με επιπλέον κόστος (πρόσθετα σιδηροδρομικού σταθμού).

Η δυνατότητα κράτησης της υπηρεσίας 'Τραίνο-Ταξί' θα παρέχεται από όλους τους σταθμούς του άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης που διαθέτουν ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων καθώς επίσης από τα γραφεία ταξιδιών της Αθήνας, της Λάρισας, του Βόλου και της Θεσσαλονίκης. Τελευταίος σταθμός κοντά στη Θεσσαλονίκη από τον οποίο μπορεί να εξασφαλιστεί η υπηρεσία 'Τραίνο-Ταξί', είναι ο σταθμός της Κατερίνης. Οι επιβάτες που ενδιαφέρονται μπορούν να προμηθευτούν σχετικό κουπόνι, το οποίο θα είναι ονομαστικό, θα αναγράφει αριθμό επιβατών ανά όχημα ταξί, τον τελικό προορι-



σμό του επιβάτη/επιβατών και θα εκδίδεται σε δύο αντίτυπα, το ένα εκ των οποίων θα παραδίδει επιβάτης στον οδηγό του ταξί που τον μεταφέρει. Ο επιβάτης που θα έχει εκδώσει κουπόνι, πρέπει να χρησιμοποιήσει το ταξί που έχει δεσμευτεί για τη μετακίνησή του μέσα σε 15 λεπτά από την άφιξη της αμαξοστοιχίας στον σταθμό.

Μετρό Θεσσαλονίκης: Μετατίθεται για πέμπτη κατά σειρά φορά ο χρόνος ολοκλήρωσης

Έξι χρόνια μετά την έναρξη του έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης και ενώ πλησιάζει η συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου και αυτό θα έπρεπε να βρίσκεται στη φάση αποπεράτωσης και λίγο πριν τη λειτουργία του (έπρεπε να λειτουργήσει τον προσεχή Οκτώβριο), η πραγματική ημερομηνία ολοκλήρωσής του ολοένα και απομακρύνεται.

Υπάρχουν καθυστερήσεις σε όλα τα μέτωπα του έργου (υπόγειες σήραγγες, εργοτάξια επιφανείας, αρχαιολογικές ανασκαφές) και από τον Απρίλιο τα Μηχανήματα Εκσκαφής Σηράγγων (TBM), οι μετροπόντικες, έφτασαν στο σταθμό της Ανάληψης και σταμάτησαν τις εργασίες. Τα δύο μηχανήματα δεν θα πάνε τελικά στο τέρμα της βασικής γραμμής του μετρό, δηλαδή στη Νέα Ελβετία, για να αρχίσουν να δουλεύουν αντίστροφα, όπως είχε προγραμματιστεί, καθώς δεν υπάρχει χώρος για να φιλοξενηθούν εκεί τα δύο γιγαντιαία μηχανήματα, βάρους 400 τόνων και μήκους 90 μέτρων το καθένα.

Όπως αποφασίστηκε, θα αποσυναρμολογηθούν υπογείως και, κομμάτι - κομμάτι θα μεταφερθούν στα δυτικά της πόλης, στο Καλοχώρι, σε αποθήκες όπου μέχρι σήμερα πηγαίνουν αρχαιολογικά ευρήματα, τα οποία προβλέπεται μελλοντικά να κοσμήσουν τους σταθμούς του μετρό. Όταν θα έχουν πλέον συντελεστεί οι απαλλοτριώσεις και θα έχουν εκτελεστεί οι εργασίες που προηγούνται της υπόγειας κατασκευής των σηράγγων που απαιτούνται στους σταθμούς Πατρικίου και Βούλγαρη και θα έχει κατασκευαστεί το φρεάτιο υποδοχής και το σκάμμα επανεκκίνησης στη Νέα Ελβετία, τα δύο μηχανήματα οδομέτωσης διάνοιξης σηράγγων θα μεταφερθούν εκεί.

Σύμφωνα με τα αισιόδοξα σενάρια οι δύο μετροπόντικες θα ξεκινήσουν και πάλι το έργο τους το καλοκαίρι του 2013, δηλαδή σε ένα χρόνο από σήμερα μεταθέτοντας για πέμπτη κατά σειρά φορά το χρόνο ολοκλήρωσης της κατασκευής του μετρό της Θεσσαλονίκης. Υπενθυμίζεται ότι το μετρό προβλεπόταν να ολοκληρωθεί τον Οκτώβριο του 2012. Το έργο πήρε παράταση για το 2013, μετά για το 2014 και ακολούθως για το 2015. Με τα σημερινά δεδομένα και αν δεν υπάρξουν νέα απρόβλεπτα δεδομένα και άλλες δυσάρεστες εκπλήξεις, το ρεαλιστικό σενάριο είναι η αποπεράτωση και η λειτουργία του μετρό της Θεσσαλονίκης να ολοκληρωθούν πλέον το 2017.

***Κατερίνα Χρυσοστόμου**

Π/Μ ΑΠΘ, Συγκοινωνιολόγος ΜSc
Ινστιτούτο Μεταφορών (IMET)

Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ



Θέσεις υπάρχουν...

"Κορινθιακός ποδηλατόδρομος"

Οδός Εθνικής Αντίστασης, Κόρινθος

Τη φωτογραφία έστειλε ο κ. Γιώργος Λάμπρου,
ΑΤΜ ΕΜΠ Συγκοινωνιολόγος

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



κινητή μονάδα
σήμανσης εργοταξίου



φωτεινές πινακίδες
τύπου χάρτου



Διαγραμμίσεις υψηλής αντοχής και
παραγωγή πιστοποιημένων χρωμάτων



κινητές μονάδες
σήμανσης

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

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ ΜΑΡΤΙΟΣ 2010 - ΜΑΡΤΙΟΣ 2012

Τακτική Εκλογο-Απολογιστική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ Τετάρτη 21 Μαρτίου 2012

Ξενοδοχείο Crowne Plaza (πρώην Holiday Inn, Μιχαλακοπούλου 50)

Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου 2010-2012

Πρόεδρος:	Βασίλης Χαλκιάς
Αντιπρόεδρος:	Ματθαίος Καρλαύτης
Γενικός Γραμματέας:	Κωνσταντίνος Αντωνίου
Ειδικός Γραμματέας:	Λουκάς Δημητρίου
Ταμίας:	Γιώργος Λυμπερόπουλος
Αναπληρωματικά Μέλη:	Ανδριανή (Άννα) Γόγοθα (μέχρι 2/2011) Σπύρος Παρασκευόπουλος

A. Γενικός Σχεδιασμός και Δραστηριότητες

1. Πρόγραμμα Δράσης του ΣΕΣ 2010-12

Ο ΣΕΣ κατά τη διάρκεια της θητείας του παρόντος Διοικητικού Συμβουλίου (ΔΣ) ακολούθησε την επιτυχημένη δράση των προηγούμενων ΔΣ. Αν και δεν έχει υπάρξει Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ για την περίοδο μετά το 2010, το ΔΣ του ΣΕΣ ακολούθησε τις ίδιες βασικές αρχές, επεκτείνοντας στην ουσία περαιτέρω το τελευταίο υφιστάμενο Σχέδιο Ανάπτυξης. Κινούμενο λοιπόν το ΔΣ του ΣΕΣ στο ίδιο πνεύμα, λειτούργησε τη διετία της θητείας του έχοντας ως βασική κατεύθυνση τη συνεχιζόμενη προσέγγιση των στόχων που τέθηκαν στο τελευταίο πενταετές Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ (2006-10). Για την οργάνωση των δράσεων και την 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 όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό μελών του ΣΕΣ.

2. Εκλογο-απολογιστική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ – Μάρτιος 2012

Σύμφωνα με το καταστατικό του ΣΕΣ, στο πέρας του 2ου έτους από την εκλογή του ΔΣ του ΣΕΣ, θα πρέπει να γίνει η Τακτική Γενική Συνέλευση για την παρουσίαση των πεπραγμένων του ΔΣ και την ανάδειξη νέου ΔΣ. Η Τακτική Εκλογο-απολογιστική Γενική Συνέλευση του ΣΕΣ, προγραμματίστηκε για την Τετάρτη 14 Μαρτίου 2012 στις 17:00 στα γραφεία του ΣΕΣ και λόγω έλλειψης απαρτίας πραγματοποιήθηκε τελικά την Τετάρτη 21 Μαρτίου 2012 στις 17:00 στο Ξενοδοχείο Crowne Plaza (Μιχαλακοπούλου 50). Το κείμενο του Απολογισμού των Πεπραγμένων της διετίας 2010-2012 δημοσιεύεται στο ενημερωτικό δελτίο και στην ιστοσελίδα του συλλόγου.

B. Εσωτερική Οργάνωση ΣΕΣ

1. Συνεδριάσεις Διοικητικού Συμβουλίου

Τη Δευτέρα, 22 Μαρτίου 2010, έγινε η επαναληπτική Τακτική Εκλογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Μετά τον απολογισμό της διετίας 2008 - 2010 και την απαλλογή του ΔΣ εκ των ευθυνών του, διεξήχθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου ΔΣ.

Τη Δευτέρα, 29 Μαρτίου 2010 το ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα με την ακόλουθη σύνθεση, η οποία εγκρίθηκε ομόφωνα:

Πρόεδρος:	Βασίλειος Χαλκιάς
Αντιπρόεδρος:	Ματθαίος Καρλαύτης
Γενικός Γραμματέας:	Κωνσταντίνος Αντωνίου
Ειδικός Γραμματέας:	Λουκάς Δημητρίου
Ταμίας:	Γεώργιος Λυμπερόπουλος

Α' Αναπληρωματικό μέλος:

Ανδριανή Γόγοθα (μέχρι 2/2011)

Β' Αναπληρωματικό μέλος:

Σπύρος Παρασκευόπουλος

Η συνάδελφος κ. Ανδριανή (Αννα) Γόγοθα με την από 8/2/2011 επιστολή της υπέβαλε την παραίτησή της από Αναπληρωματικό μέλος του ΔΣ. Το ΔΣ έκανε αποδεκτή την παραίτηση της κ. Γόγοθα με την από 12/2/2011 επιστολή του, ευχαριστώντας την για την μέχρι τότε προσφορά της στο Σύλλογο. Το ΔΣ κατά τη διάρκεια της θητείας του, δηλαδή κατά την περίοδο Απριλίου 2010 - Μαρτίου 2012 πραγματοποίησε συνολικά 22 συνεδριάσεις. Επιθυμία των τακτικών μελών του ΔΣ ήταν η ενεργός συμμετοχή και των αναπληρωματικών, τα οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν σε πολλές εκ των συνεδριάσεων. Στις συνεδριάσεις του ΔΣ του ΣΕΣ, συζητήθηκαν διεξοδικά όλα τα θέματα που αναπτύσσονται στον παρόντα απολογισμό και λήφθηκαν οι σχετικές αποφάσεις.

Σημειώνεται η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου, το οποίο έκανε συστηματική χρήση της ταχείας συμβουλευτικής διαδικασίας μέσω κυρίως ηλεκτρονικού ταχυδρομείου αλλά 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 μέχρι σήμερα μέλη του ΣΕΣ, με τελευταίο Αριθμό Μητρώου τον ΑΜ 704.

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

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

3. Εγγραφές νέων μελών

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2010 - Μάρτιος 2012 εγκρίθηκε η εγγραφή 64 νέων μελών (από Αριθμό Μητρώου 641 έως 704). 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 προβλέπει το καταστατικό.

4. Λειτουργία Νέων Γραφείων ΣΕΣ

Από τις πρώτες συνεδριάσεις του το ΔΣ έθεσε στόχο τη μεταφορά των γραφείων του ΣΕΣ από την οδό Μαυρομυιάλη 25, Τ.Κ. 10680, όπου λειτουργούσαν από την 1η Ιανουαρίου 2001, σε μεγαλύτερο χώρο και σε τοποθεσία εκτός κέντρου με άνετη πρόσβαση. Έτσι τον Αύγουστο του 2010, τα γραφεία του ΣΕΣ μεταφέρθηκαν σε νέο κτίριο επί της οδού Πανόρμου 61, 11524, κοντά στο σταθμό του Μετρό. Στα νέα γραφεία μεταφέρθηκε η ήδη υπάρχουσα τηλεφωνική γραμμή, το σύστημα υπολογιστή και οι άλλες συσκευές που καλύπτουν πλήρως τις γραμματειακές ανάγκες του γραφείου και επιτρέπουν την πρόσβαση στο διαδίκτυο και τη χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Στα γραφεία του ΣΕΣ λειτουργεί η βιβλιοθήκη του ΣΕΣ και πραγματοποιούνται οι συνεδριάσεις του ΔΣ και των Επιτροπών του ΣΕΣ.

Στα γραφεία 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 τη διάρκεια της θητείας του παρόντος ΔΣ, γραμματέας - υπάλληλος του ΣΕΣ παρέμεινε η κα Αναστασία Πατσιαντζή.

Οι λογιστικές και φοροτεχνικές απαιτήσεις εξακολουθούν να υποστηρίζονται από το Λογιστικό Γραφείο του κ. Μανώλη Μενδρινού, όπως δηλαδή ίσχυε και επί θητείας προηγούμενων ΔΣ.

Γ. Οικονομική Αυτοδυναμία του ΣΕΣ

1. Οργάνωση Ταμείου

Ο ΣΕΣ αντεπεξέρχεται κανονικά στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις του έναντι τρίτων. Ο τραπεζικός λογαριασμός για τις χρηματικές δόσηψες του ΣΕΣ διαχειρίζεται αποκλειστικά από τον Ταμιά 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, λογαριασμός που διατηρήθηκε και από το παρόν ΔΣ. Στις αρχές του 2011 υπογράφηκε σύμβαση με την ALPHA BANK για την παροχή της δυνατότητας στα μέλη πληρωμής συνδρομών μέσω πιστωτικής κάρτας.

2. Κατάσταση Ταμείου

Από την 15η Μαρτίου 2010 (ημερομηνία ανάληψης ταμείου από τον τρέχοντα Ταμιά), μέχρι και την 13η Μαρτίου 2012 (ημερομηνία τρέχοντος απολογισμού), ως προς την κατάσταση του ταμείου αναφέρεται ότι κατά τη θητεία του παρόντος διοικητικού συμβουλίου διαπιστώνεται αύξηση του ταμείου του ΣΕΣ με υποσκελισμό εξόδων – εσόδων, ενώ αναμένεται περαιτέρω ενίσχυση του ταμείου από τη συγκέντρωση συνδρομών στην εκλογο-απολογιστική συνέλευση.

Η αναλυτική κατάσταση του οικονομικού απολογισμού της περιόδου Μάρτιος 2010 - Μάρτιος 2012, παρουσιάστηκε αναλυτικά στη ΓΣ από τον Ταμία του Συλλόγου.

3. Πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών

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

- στους φορείς του Δημοσίου και Ευρύτερου Δημοσίου Τομέα των Μεταφορών και Συγκοινωνιών (χορηγίες για την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εκδηλώσεων και καταχώρηση διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων, ημερίδων, κλπ.). Λόγω της οικονομικής συγκυρίας η πηγή αυτή υπήρξε άκρως περιορισμένη, έως ανύπαρκτη.
- στα γραφεία των Συγκοινωνιολόγων (χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων). Ξανά, λόγω της οικονομικής συγκυρίας και η πηγή αυτή υπήρξε αρκετά περιορισμένη, σε σχέση με προηγούμενα χρόνια.
- στις εταιρίες λειτουργίας - παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων και σε άλλες εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των Συγκοινωνιολόγων (καταβολές κυρίως μέσω χορηγιών για σχετικές εκδηλώσεις και καταχώρηση διαφημίσεων που καλύπτουν τα έξοδα έκδοσης του αναβαθμισμένου Ενημερωτικού Δελτίου). Η υποστήριξη αυτή αποτέλεσε και τη μοναδική σχεδόν πηγή εσόδων από χορηγίες, καταχωρήσεις και διαφημίσεις.

Μέχρι τον Αύγουστο του 2011 το συνολικό κόστος εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου του ΣΕΣ είχε αναληφθεί από τους χορηγούς διαφημίσεων, κυρίως τους φορείς λειτουργίας και Παραχώρησης της Αττικής Οδού και τις εμπορικές εταιρείες του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων που διαφημίζονται στο Ενημερωτικό Δελτίο. Με τον τρόπο αυτό ελαφρυνόταν σημαντικά ο σχετικός προϋπολογισμός του ΣΕΣ. Από το Σεπτέμβριο του 2011, σύμφωνα με το άρθρο 48 του Ν. 3986 για τα Επείγοντα Μέτρα Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015, καταργήθηκε η επιδότηση της ταχυδρομικής αποστολής των περιοδικών των συλλόγων και των ενώσεων. Το ΔΣ αποφάσισε ομόφωνα τη μη περικοπή του αριθμού των Δελτίων που αποστέλλεται στα μέλη και τους φορείς. Η επιβάρυνση στο Σύλλογο λόγω της κατάργησης της επιδότησης καλύπτεται από πόρους του Συλλόγου.

Το κόστος οργάνωσης συνεδρίων, ημερίδων και εκδηλώσεων του ΣΕΣ, που πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα Μάρτιος 2010 - Μάρτιος 2012, καλύφθηκαν αποκλειστικά από χορηγίες και τις συνδρομές των συμμετεχόντων.

Δ. Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα Συγκοινωνιακά θέματα

1. Θέσεις ΣΕΣ

Κατά τη διάρκεια του παρόντος έτους συζητήθηκαν αναλυτικά, επικαιροποιήθηκαν και τελικά διαμορφώθηκαν οι θέσεις σε δεκαπέντε (15) θέματα σχετικά με το αντικείμενο του Συλλόγου, οι οποίες και δημοσιοποιήθηκαν προς στα μέλη και τα ΜΜΕ. Συνοπτικά οι θέσεις αφορούσαν:

- Δελτίο Τύπου με τα βασικά συμπεράσματα του 5ου Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές (Σεπτέμβριος 2010)
- Σχόλια και Προτάσεις του ΣΕΣ για την τροποποίηση του Ν. 3316/2005 (Σεπτέμβριος 2010)
- Δελτίο Τύπου για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας 2010 (Οκτώβριος 2010)
- Σιδηροδρομικές Μεταφορές στην Ελλάδα (Οκτώβριος 2010)
- Ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία (Οκτώβριος 2010)
- Δελτίο Τύπου και θέσεις του ΣΕΣ για τους Μητροπολιτικούς Οργανισμούς Πολεοδομίας και Μεταφορών (Δεκέμβριος 2010)
- Αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις (Νοέμβριος 2010)
- Δελτίο Τύπου για τη δημιουργία Τμημάτων Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού στους Δήμους (Δεκέμβριος 2010)
- Οδική ασφάλεια στον Αστικό Χώρο (Ιανουάριος 2011)
- Διόδια στα Έργα Παραχώρησης (Φεβρουάριος 2011)
- Προώθηση των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στην Ελλάδα (Φεβρουάριος 2011)
- Προστασία του Περιβάλλοντος από την Κατασκευή και Λειτουργία Συγκοινωνιακών Έργων (Ιούνιος 2011)
- Άρση της Πετρελαιοκίνησης στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη (Ιανουάριος 2012)
- Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα (Ιανουάριος 2012)
- Δελτίο Τύπου για τις θέσεις του ΣΕΣ για την Οδική Ασφάλεια με αφορμή την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας 2012 (Μάρτιος 2012)

2. Επιτροπές ΣΕΣ

Η στόχευση του ΔΣ για την καλύτερη προετοιμασία θέσεων και την ενεργοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων μελών στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Χώρας έγινε πράξη με τη δημιουργία δεκατεσσάρων (14) Επιτροπών. Κατά τη συνεδρίαση της 14/4/2010, το ΔΣ του ΣΕΣ ενέκρινε ομόφωνα τον «Αναθεωρημένο Κανονισμό Λειτουργίας Επιτροπών ΣΕΣ». Η σημαντική αυτή παρέμβαση είχε σαν αποτέλεσμα την πολυπληρη, τεκμηριωμένη και αποτελεσματική ανάπτυξη των θέσεων του ΣΕΣ, η οποία ανάπτυξη μέσω των συλλογικών λειτουργικών διαδικασιών στοχεύει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και στην ανάδειξη του έργου του ΣΕΣ. Συγκεκριμένα, η αναθεωρημένη λειτουργία των Επιτροπών του ΣΕΣ αποσκοπεί:

- στην τεκμηριωμένη ανάπτυξη θέσεων του ΣΕΣ,
- στην πληρότητα των θέσεων αυτών με βάση τη συγκυρία και τις προοπτικές της ελληνικής πραγματικότητας, της ευρωπαϊκής πολιτικής, αλλά και τις διεθνείς τάσεις,
- στην ενεργό συμμετοχή των μελών στις δράσεις του ΣΕΣ για συνδιαμόρφωση κοινών θέσεων με ταυτόχρονη διασφάλιση της πολυφωνίας,
- στη διαδραστικότητα μεταξύ των Επιτροπών και στον καλύτερο συντονισμό,

- στην ουσιαστική συμβολή του ΣΕΣ στην αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής και στην προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Οι Επιτροπές διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι Θεματικές Επιτροπές, οι οποίες εστιάζουν σε συγκεκριμένη ομάδα αντικειμένων που άπτονται της 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 Οδηγικής Συμπεριφοράς
- Θ5: Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Ενέργειας
- Θ6: Σχεδιασμού και Διαχείρισης Υποδομών και Οδοστρωμάτων
 - Θ6.1: Διαχείριση Υποδομών
 - Θ6.2: Οδοστρώματα
- Θ7: Πλαιοσίου Λειτουργίας και Στρατηγικού Σχεδιασμού

Επιτελικές Επιτροπές

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

Στις εργασίες των επιτροπών συμμετέχουν, εθελοντικά, σχεδόν 110 μέλη του Συλλόγου στα οποία περιλαμβάνονται όλοι σχεδόν οι επαγγελματίες χώροι με συναδέλφους από τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς, ελεύθερους επαγγελματίες, μελετητές, λειτουργούς υποδομών, κατασκευαστές, δημόσιους υπάλληλους και πανεπιστημιακούς. Η συμμετοχή όλων αυτών των κατηγοριών των μελών ενισχύει την πολυφωνία και επιτρέπει την ανάλυση των σύνθετων συγκοινωνιακών θεμάτων από διαφορετικές οπτικές γωνίες. Οι Επιτροπές συνεδρίασαν καθ' όλη τη διάρκεια της τελευταίας διετίας και εξέδωσαν θέσεις για τα περισσότερα θέματα της επικαιρότητας. Από την εργασία των μελών των Επιτροπών αυτών προέκυψαν και διαμορφώθηκαν θέσεις που δημοσιοποιήθηκαν με Δελτία Τύπου σχετικά με:

1. Την Ένταξη της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα Σχολεία (Σεπτέμβριος 2010),
2. Την τροποποίηση του Ν. 3316/2005 (Οκτώβριος 2010),
3. Τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές στην Ελλάδα (Οκτώβριος 2010),
4. Προτάσεις για τη δημιουργία Μητροπολιτικών Οργανισμών Πολεοδομίας και Μεταφορών (Δεκέμβριος 2010),
5. Την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις (Νοέμβριος 2010),
6. Την Οδική Ασφάλεια στον Αστικό Χώρο (Ιανουάριος 2011),
7. Τα Έργα Παραχώρησης των Αυτοκινητόδρομων (Φεβρουάριος 2011),
8. Την Προώθηση Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στην Ελλάδα (Μάρτιος 2011)
9. Τη λειτουργία των Λεωφορειοδρομίων στη Θεσσαλονίκη (Μάρτιος 2011)
10. Τα ποδήλατα στις Λεωφορειοδρομίδες της Αθήνας (Ιούνιος 2011)
11. Την Προστασία του Περιβάλλοντος από την Κατασκευή & Λειτουργία Συγκοινωνιακών Έργων – (Ιούνιος 2011)
12. Την άρση της πετρελαιοκίνησης στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη (Ιανουάριος 2011)
13. Την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα (Ιανουάριος 2012)
14. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Φεβρουάριος 2012)
15. Τις προτάσεις για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στη χώρα (Μάρτιος 2012)

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στη διοργάνωση ημερίδων που στηρίχθηκαν στο Έργο των Επιτροπών. Έτσι σε τρεις (3) ημερίδες που διοργανώθηκαν με πολλή επιτυχία παρουσιάστηκαν θέματα και θέσεις που επεξεργάστηκαν πέντε (5) Επιτροπές, ήτοι οι Επιτροπές: (α) Θ1.1 - Αστικών Συγκοινωνιών, (β) Θ1.2 - Κυκλοφορίας και Στάθμευσης, (γ) Θ.3 - Νέων Τεχνολογιών και Καινοτομίας, (δ) Θ.5 - Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Ενέργειας και (ε) Θ.7 - Πλαιοσίου Λειτουργίας και Στρατηγικού Σχεδιασμού. Ιδιαίτερο ρόλο διαδραμάτισε και η Επιτροπή Ε1, απαρτιζόμενη από την πλειονότητα όλων σχεδόν των πρώην Προέδρων του Συλλόγου (Συμβουλευτική Επιτροπή). Το ΔΣ ευχαριστεί θερμά τους συναδέλφους που πλαισίωσαν τις Επιτροπές και αφιέρωσαν σημαντικό χρόνο τόσο για την προετοιμασία θέσεων του ΣΕΣ, όσο και για την οργάνωση των ημερίδων.

Ε. Προώθηση του ΣΕΣ και των θέσεων του

1. Συνέδρια, Ημερίδες και Εκδηλώσεις

Η διοργάνωση επιστημονικών ημερίδων αποτελεί βασική δράση του ΣΕΣ και για το 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 2010 - Μάρτιος 2012 πραγματοποιήθηκαν ένα Διεθνές Συνέδριο, πέντε εκδηλώσεις παρουσιάσεως θέσεων του ΣΕΣ με τη διοργάνωση τριών Ημερίδων και δύο οργανωμένες εβδομαδιαίες δράσεις. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται για το 5ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές με κεντρικό θέμα: «Ενέργεια, Περιβάλλον και Μεταφορές» που οργάνωσαν ο ΣΕΣ και το Ινστιτούτο Μεταφορών (IMET) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τε-

χνολογικής Ανάπτυξης, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Στο Συνέδριο που παραβρέθηκαν πάνω από 200 περίπου άτομα τιμήθηκε ο καθηγητής κ. Ιωάννης Φραντζεσκάκης, από τα ιδρυτικά μέλη του ΣΕΣ και πρώτος Πρόεδρος του Συλλόγου την περίοδο 1976-1978. Ευρεία ήταν η συμμετοχή όλων των μελών του ΔΣ σε παρόμοιες εκδηλώσεις, ο αριθμός των οποίων πλησιάζει τις εξήντα (60) αφού με αυτή δινόταν η ευκαιρία της αναφοράς στον ΣΕΣ και της εκπροσώπησης του, ενώπιον πολυπληθών ακροατηρίων.

2. Συμμετοχή σε Επιτροπές, Ομάδες Εργασίας

Στο πλαίσιο των δράσεων για τη προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ, εντάσσονται και η συμμετοχή μελών του ΔΣ ή εκπροσώπων του σε Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας καθώς και η υποστήριξη πρωτοβουλιών και δράσεων σχετικών Φορέων. Έτσι, στο διάστημα 2010-12, ο ΣΕΣ συμμετείχε στις ακόλουθες Επιτροπές:

Α/Α	ΕΤΟΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ	ΦΟΡΕΑΣ	ΤΙΤΛΟΣ / ΘΕΜΑ
1	2010-12	ΧΑΝΔΑΝΟΣ ΠΑΝΝΗΣ & ΚΑΡΑΔΗΜΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ		ΕΠΙΤΡΟΠΗ / «ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ»
2	2010-12	ΧΑΛΚΙΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ & ΧΑΝΔΑΝΟΣ ΠΑΝΝΗΣ	ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ
3	2010-2012	ΧΑΛΚΙΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.
4	2010-2011	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΙΖΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΓΟΓΟΛΑ ΑΝΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	ECOCITY	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ»
5	2010-2012	ΜΙΖΑΡΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	ΣΕΣ & ITS HELLAS	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ / ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ITS HELLAS
6	2010-2012	ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΟΥΚΑΣ	ΕΕΣΥΜ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΟΕ-ΟΜΕ)
7	2010-2012	ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΟΥΚΑΣ	ΟΡΟΔΑ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΔΣ
8	2010-2012	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ / ΜΕΛΟΣ
9	2012	ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ / ΑΝΑΠΛ. Σ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ	ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΥΠΕΚΑ	ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΣΕΩΝ
10	2011-2012	ΚΑΡΛΑΥΤΗΣ ΜΑΘΙΟΣ	ΥΠΥΜΕΔ/ΔΜΕΟ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ / ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

3. Κοινωνικές Εκδηλώσεις

Στις 14 Οκτωβρίου 2010 πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια και ο Αγιασμός του Νέου Γραφείου του ΣΕΣ, ενώ ακολούθησε εκδήλωση σε παρακείμενο εστιατόριο.

Με σημαντική συμμετοχή μελών και φίλων του ΣΕΣ, εκπροσώπων, φορέων και σε ευχάριστο και θερμό κλίμα γιορτάστηκαν και τις δύο χρονιές, αυτές του 2011 και του 2012, η κοπή της ετήσιας πίτας του ΣΕΣ. Η κοπή της πίτας για το 2011 πραγματοποιήθηκε στις 18 Φεβρουαρίου 2011 στην ταβέρνα Πλακεντία στην Πεντέλη και για το 2012 στις 9 Φεβρουαρίου στο εστιατόριο Αγορά στα Ιλίσια.

4. Ενημερωτικό Δελτίο ΣΕΣ

Κατά την περίοδο Απρίλιος 2010-Μάρτιος 2012 εκδόθηκαν δέκα (10) Ενημερωτικά Δελτία (No. 171-No. 180). Την ευθύνη εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, διατήρησε η κ. Εύη Λιάπη, υπεύθυνη έκδοσης και άλλων τεχνικών εκδόσεων.

Από το τεύχος 174 (Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2010), το Ενημερωτικό Δελτίο έχει αληθάξει μορφή και έχει εμπλουτιστεί με νέο υλικό. Συνεχίζουν οι στήλες των νέων της Βόρειας και Δυτικής Ελλάδας. Στο νέο σχεδιασμό έχει υιοθετηθεί «νέα εμφάνιση» η οποία στόχο έχει, όχι την αισθητική αναβάθμιση μόνο, αλλά -κυρίως- την αναβάθμιση του επιστημονικού διαλόγου μεταξύ των μελών του ΣΕΣ. Η αντίληψη του νέου Ενημερωτικού Δελτίου του ΣΕΣ περιλαμβάνει τη μετατόπιση της ύλης του προς μια κατεύθυνση γνώσης, περισσότερο τεχνική, με έμφαση την προβολή της ελληνικής τεχνολογίας στο αντικείμενο, διατηρώντας όμως την ευελιξία να συνεχίζει να περιλαμβάνει άρθρα-τοποθετήσεις που συμβάλουν στο συντονισμό μας σε τρέχοντα ζητήματα και, βέβαια, χρήσιμα νέα και ανακοινώσεις. Η αντίληψη αυτή υλοποιήθηκε με την υπόμνηση ότι ο ΣΕΣ είναι Επιστημονικός Σύλλογος και ως εκ τούτου οφείλει να εκφράζεται κατά τέτοιο τρόπο. Το αποτέλεσμα της προσπάθειας που καταβάλλεται την τρέχουσα περίοδο από το παρόν ΔΣ είναι απόρροια της διάθεσης για συμμετοχή και τελικά του δυναμισμού όλων των μελών του Συλλόγου. Για το σκοπό αυτό καλούνται όλα τα μέλη του ΣΕΣ να συμβάλλουν στον επιστημονικό διάλογο αποστέλλοντας τεχνικά/γνώσιακά άρθρα για το Ενημερωτικό Δελτίο στη διεύθυνση ED@ses.gr. Σημειώνεται ότι κατά την περίοδο 2010-2012 έγινε προσπάθεια αύξησης του αριθμού των συγγραφέων που προσέφεραν άρθρα για το Ενημερωτικό Δελτίο, διευρύνοντας τη θεματολογία και την οπτική του. Συγκεκριμένα, στη νέα μορφή του Δελτίου περισσότεροι από πενήντα (50) συγγραφείς (αποκλειστικά σχεδόν Μέλη του ΣΕΣ) έγραψαν άρθρα για το Ενημερωτικό Δελτίο, σε σύγκριση με τον αισθητά μικρότερο αριθμό άρθρων και συγγραφέων (και συνεπώς και απόψεων) που η προηγούμενη μορφή του Δελτίου μπορούσε να φιλοξενήσει.

Το κόστος της αναβαθμισμένης έκδοσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου καλύπτεται αποκλειστικά από χορηγίες για διαφημίσεις, ελθεφύροντας έτσι σημαντικά τον έως σήμερα σχετικό προϋπολογισμό του ΣΕΣ.

Ο κατάλογος των αποδεκτών του Ενημερωτικού Δελτίου έχει διευρυνθεί σημαντικά (περίπου 1.200 αποδέκτες σήμερα) αφού περιλαμβάνει εκτός των 700 περίπου μελών του ΣΕΣ, στελέχη οργανισμών και εταιριών 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.

5. 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.

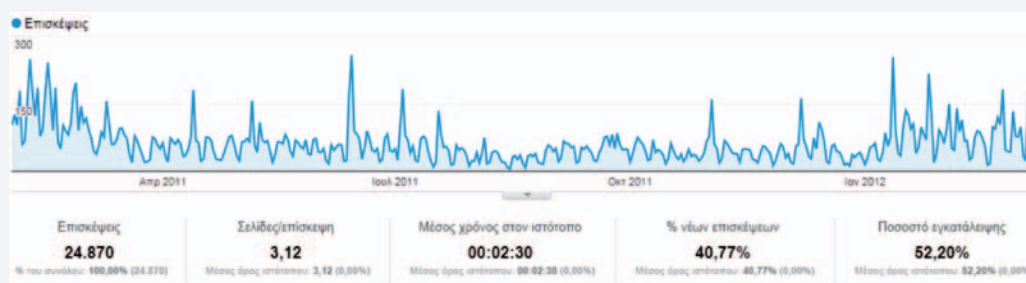
Μετά από διαδικασία λήψης και εξέτασης προσφορών από το ΔΣ του ΣΕΣ, στις 6 Σεπτεμβρίου 2010 υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του ΣΕΣ και της εταιρίας «makebelieve O.E.» για την ανανέωση της ιστοσελίδας του ΣΕΣ. Η νέα ιστοσελίδα του ΣΕΣ παραδόθηκε στο τέλος του 2010 και διαθέτει πλήθος νέων λειτουργιών που θα βοηθήσουν στην άμεση και αποτελεσματική διάχυση των δράσεων του ΣΕΣ, ενημέρωση των μελών, αλλά και ανταλλαγή απόψεων. Η διεύθυνση του ιστοχώρου παραμένει η ίδια (<http://www.ses.gr>). Έτσι από το Δεκέμβριο του 2010 ο νέος δυναμικός ιστοχώρος του ΣΕΣ αντικατέστησε την προηγούμενη έκδοση και αποτελεί πλέον ένα ολοκληρωμένο σύστημα που παρέχει πλήθος καινοτόμων δυνατοτήτων και υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα κάνει πιο αποτελεσματική τη διαχείριση του περιεχομένου. Για το σκοπό αυτό υιοθετήθηκαν σύγχρονες τεχνολογίες του διαδικτύου, ενώ ταυτόχρονα λήφθηκαν υπόψη τόσο η πρότερη εμπειρία των διαχειριστών του ιστοχώρου όσο και οι αναδυόμενες ανάγκες των μελών του Συλλόγου για ενημέρωση και συμμετοχή. Επανασχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε από το μηδέν, ώστε εκτός από τη λειτουργική κι αισθητική ανανέωση των δικτυακών σελίδων ο Σύλλογος να έχει πλέον στη διάθεσή του ένα δυναμικό εργαλείο υποστήριξης των μελών του. Συγκεκριμένα, ο νέος ιστοχώρος του ΣΕΣ στοχεύει στην κάλυψη πέντε αναγκών: α) την αμεσότερη και πιο σύγχρονη πληροφόρηση των συναδέλφων, των μέσων ενημέρωσης αλλά και των 'φίλων' του Συλλόγου (αποτελεί ευχάριστη έκπληξη ο αριθμός των αιτήσεων 'επισκεπτών' του ιστοχώρου που επιθυμεί να γίνει 'φίλος' του Συλλόγου), β) στην αυθεντικότερη έκφραση των μελών μας μέσω της λειτουργίας 'χώρου' για την ανάρτηση των δραστηριοτήτων των επιτροπών, τη λειτουργία blog (όπου αναμένουμε να αναπτυχθεί 'ζωηρός' διάλογος), των προγραμματιζόμενων webinars, αλλά και των σύντομων δημοσκοπήσεων για διάφορα θέματα επικαιρότητας, γ) τη μετατροπή του από μέσο ενημέρωσης, σε επίσημη πληροφοριακή βάση του Έλληνα Συγκοινωνιολόγου με τη σταδιακή ανάρτηση όλων των άρθρων Συνεδρίων/Ημερίδων που έχει οργανώσει ή συμμετάσχει ο Σύλλογος, δ) τη διευκόλυνση της τακτοποίησης των οικονομικών οφειλών των μελών μέσω web-banking, και ε) την αμερόληπτη τήρηση των στοιχείων των μελών από τους ίδιους. Το ΔΣ διατηρεί και ενημερώνει τακτικά την ιστοσελίδα του ΣΕΣ, ενώ έχει συνάψει ετήσια σύμβαση με εξειδικευμένο εξωτερικό σύμβουλο, για τη συντήρηση και ενημέρωσή της, αφού με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται και η ταχύτερη και συχνή ενημέρωσή της.

Η επένδυση (χρόνου και κόστους) που έγινε για τον ανασχεδιασμό της ιστοσελίδας είχε άμεσα αποτελέσματα στη βελτίωση της παρέμβασης του ΣΕΣ στα θέματα ενδιαφέροντός του. Συγκεκριμένα, κατά την περίοδο 2011-2012 τα κείμενα που αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα είναι (πηγή GoogleAnalytics):

Νέα & Ανακοινώσεις	Ανακοινώσεις	80
Νέα & Ανακοινώσεις	Εκδηλώσεις	24
Νέα & Ανακοινώσεις	Δελτία Τύπου	9
Νέα & Ανακοινώσεις	Αγορά Εργασίας	18
Newsletters		27
Σύνολο		182

Πίνακας 1: Ανάλυση των αναρτημένων θεμάτων ανά κατηγορία

Κατά την περίοδο 10 Φεβρουαρίου 2011 έως 10 Μαρτίου 2012 (όπου είχε ολοκληρωθεί πλήρως ο ανασχεδιασμός της) η ιστοσελίδα του Συλλόγου εμφανίζει αξιοσημείωτη επισκεψιμότητα με 25.000 περίπου επισκέψεις, ως εξής:



Σχήμα 1: Ιστορικό επισκεψιμότητας στον ιστοχώρο του ΣΕΣ από 10 Φεβρουαρίου '11 έως 10 Μαρτίου '12

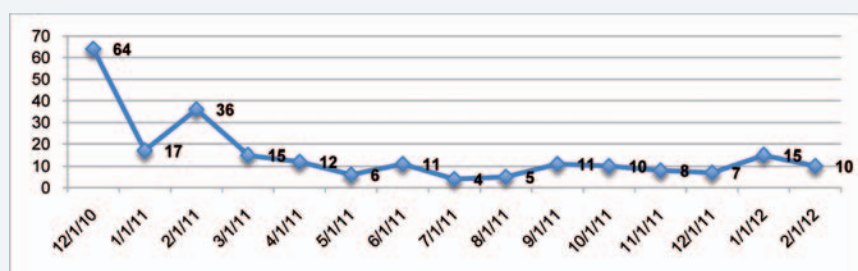


Σχήμα 2: Στατιστικά επισκεψιμότητας στον ιστοχώρο του ΣΕΣ

Πόλη	Επισκέψεις	% Επισκέψεις
1. Athens	15.809	63,57%
2. Thessaloniki	5.346	21,60%
3. Patrai	365	1,47%
4. Volos	249	1,00%
5. Nikaia	237	0,95%
6. Larisa	176	0,71%
7. (not set)	142	0,57%
8. Iraklion	127	0,51%
9. Kozani	122	0,49%
10. Chalandri	120	0,48%

Σχήμα 3: Ανάλυση επισκεψιμότητας στον ιστοχώρο του ΣΕΣ ανά περιοχή πρόσβασης

Επιπλέον, τα θέματα που αναρτήθηκαν στον ιστοχώρο του ΣΕΣ (μεταξύ άλλων) προβλήθηκαν και μέσω του ηλεκτρονικού μηνύματος του ΣΕΣ. Η δυνατότητα που δόθηκε στους επισκέπτες του ιστοχώρου του ΣΕΣ να λαμβάνουν το ηλεκτρονικό μήνυμα απέδωσε 231 σχετικές αιτήσεις.



Σχήμα 4: Αιτήσεις λήψης του ηλεκτρονικού μηνύματος του ΣΕΣ ανά μήνα

Η ενθάρρυνση του δημόσιου διαλόγου μέσω της ιστοσελίδας του ΣΕΣ μπορεί να φανεί και στα θέματα που αναρτήθηκαν στο ηλεκτρονικό φόρουμ (διαθέσιμο μόνο στα μέλη) αλλά και στις σύντομες δημοσκοπήσεις (διαθέσιμη η συμμετοχή σε όλους τους επισκέπτες). Στο φόρουμ αναρτήθηκαν 3 θέματα (5 απαντήσεις από μέλη) ενώ πραγματοποιήθηκαν 4 δημοσκοπήσεις (230 συμμετέχοντες). Επίσης, από το Μάρτιο του 2012 ο ιστότοπος του ΣΕΣ προβάλλει και θέματα επικαιρότητας στη ιστοσελίδα κοινωνικής δικτύωσης Facebook (προβάλλεται και στην πρώτη σελίδα του www.ses.gr). Η δραστητική βελτίωση της επισκεψιμότητας του ιστοχώρου του ΣΕΣ αποτελεί ένδειξη της αποτελεσματικότητας της επένδυσης που έγινε αφενός, αλλά και της δυνατότητας που έχει αναπτυχθεί και αποδοθεί στο εκάστοτε ΔΣ του ΣΕΣ να ενημερώνει και να παρεμβαίνει.

6. Δημοσιοποίηση θέσεων ΣΕΣ

Η δημοσιοποίηση των θέσεων του ΣΕΣ είναι περισσότερο αποτελεσματική αφού η αποδοτική συνεργασία που αναπτύχθηκε μεταξύ του Προέδρου και του Ειδικού Γραμματέα είχε σαν αποτέλεσμα οι ανακοινώσεις και τα Δελτία Τύπου του ΣΕΣ να αποστέλλονται μέσα από την ιστοσελίδα και με ηλεκτρονικό τρόπο σε όλους τους δημοσιογράφους του Τύπου και των ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών που καλύπτουν θέματα στα οποία δραστηριοποιείται ο ΣΕΣ.

Ταυτόχρονα, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2010-Μάρτιος 2012 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, όπως το κυκλοφοριακό, η οδική ασφάλεια, τα έργα υποδομών και η βιώσιμη κινητικότητα. Έτσι, το διάστημα Απρίλιος 2010 – Δεκέμβριος 2010 υπήρξαν 23 αναφορές στα ραδιοτηλεοπτικά δίκτυα, το διάστημα Ιανουάριος 2011 – Δεκέμβριος 2011 28 αναφορές και το διάστημα Ιανουάριος 2012 - Μάρτιος 2012 8 αναφορές, ανεβάζοντας έτσι το συνολικό αριθμό των αναφορών σε περίπου 60 αναφορές, προσδίδοντας έτσι ευρεία αναφορά στην κοινωνία για το έργο των Συγκοινωνιολόγων.

Το έργο των Επιτροπών συνεχίζεται με θέσεις για όλα τα θέματα που απασχολούν την ελληνική κοινωνία και άπτονται της ειδικότητας των συγκοινωνιολόγων. Ο στόχος βέβαια παραμένει να παράγονται θέσεις με τρόπο συστηματικό σαν αποτέλεσμα ομαδικής δουλειάς και όχι μεμονωμένων μελών και κυρίως των Προέδρων και Γραμματέων των Επιτροπών. Το έργο των Επιτροπών και οι θέσεις του ΣΕΣ πρέπει να δημοσιοποιούνται ώστε να χρησιμεύσουν τόσο στην Ελληνική Πολιτεία όσο και στον τεχνικό κόσμο της χώρας αλλά και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο με σημείο αναφοράς την επίλυση προβλημάτων που αφορούν τη βελτίωση των θεσμών και την προώθηση της ανάπτυξης.

Για το λόγο αυτό, πέραν της ραδιοτηλεοπτικής παρουσίας, υπήρξε παρουσία του ΣΕΣ και στα Έντυπα Μέσα, με συνεντεύξεις και άρθρα. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Άρθρο στο περιοδικό CargoPlus, με θέμα «Σχεδιάζοντας για ΑμεΑ/ΑμεΑ»
- Άρθρο στο περιοδικό CargoPlus, με θέμα «Δίλημμα: Αεροπλάνο ή αυτοκίνητο; Η σύγχρονη επιλογή: Τηλε-διάσκεψη!»
- Άρθρο στο περιοδικό CargoPlus, με θέμα «Ασφαλής φόρτωση και οδική ασφάλεια»
- Άρθρο στο περιοδικό Επιλογή με θέμα «Ματιές στο Μέλλον» (Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010)
- Συνέντευξη στο site του Auto-Τρίτη για την Οδική Ασφάλεια (1-8/9/2010)
- Συνέντευξη για το Περιβάλλον στο site του Auto-Τρίτη (27/10/2010)
- Άρθρο για την Αστική Κινητικότητα στο site του ΕΛΙΑΜΕΠ (31/12/2010)

- Δελτίο Τύπου – Ενημερωτικό ΤΕΕ για την ανάπτυξη
- Δελτίο Τύπου για τους Ποδηλατόδρομους (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για τους Πεζόδρομους (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για τις Σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για τη Δημιουργία Μητροπολιτικών Οργανισμών Πολεοδομίας και Μεταφορών (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για τη Δημιουργία Τμημάτων Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού σε Δήμους
- Δελτίο Τύπου για την Πετρελαιοκίνηση (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για την εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για το Ρυθμιστικό της Αθήνας (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για την προστασία του Περιβάλλοντος (Εφημερίδες)
- Δελτίο Τύπου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στη χώρα (Εφημερίδες)

7. Συναντήσεις με Αρμόδιους Φορείς

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ επεδίωξε και πραγματοποίησε συναντήσεις ανταλλαγής απόψεων με αρμόδιους φορείς σε θέματα επικαιρότητας. Ενδεικτικά αναφέρονται οι πλήθος συναντήσεων του Προέδρου και των μελών του ΔΣ με αρμόδιους εκπροσώπους φορέων μεταξύ των οποίων εξέχουσα θέση είχαν οι συναντήσεις με τον συνάδελφο Συγκοινωνιολόγο κ. Σπύρο Βούγια, τόσο με την ιδιότητά του σαν Υφυπουργού Προστασίας του Πολίτη όσο και του Υφυπουργού ΥΠΥΜΕΔΙ και Προέδρου του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ). Στα πλαίσια λοιπόν της προώθησης των θέσεων του ΣΕΣ μέλη του ΔΣ συμμετείχαν σε συναντήσεις εκπροσώπων της Πολιτείας καθώς και Υπηρεσιακούς παράγοντες. Συζητήθηκαν θέματα που αφορούν την οδική ασφάλεια, την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και την αστυνόμευση, τόσο στους δρόμους όσο και στα ΜΜΜ. Έγιναν συναντήσεις με το ΕCOCITY με αντικείμενο την εκστρατεία ECOMOBILITY, συνάντηση κλαδικών και εργασιακών συλλόγων με θέμα το Νομοσχέδιο Μελετών, συναντήσεις για θέματα που αφορούν την αναμόρφωση των Δημόσιων Συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας και την εφαρμογή του Σχεδίου Καλλικράτης. Ο ΣΕΣ συμμετείχε σε συναντήσεις κλαδικών και εργασιακών συλλόγων των μηχανικών με εκπροσώπους ΤΕΕ καθώς και σε πολλές άλλες άτυπες και τυπικές εκδηλώσεις και συναντήσεις. Ο ΣΕΣ επεδίωξε και εξασφάλισε κύριο και δημιουργικό ρόλο στις εργασίες του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ) και από όλους τους φορείς ήταν ο μοναδικός που και στις επτά (7) συνεδριάσεις του ΕΣΟΑ κατέθεσε γραπτώς προτάσεις και εισηγήσεις, η πλειονότητα των οποίων προωθήθηκε στη Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας του ΥΠΕΜΕΔΙ. Με λύπη του ο ΣΕΣ διαπιστώνει ότι η προσπάθεια αυτή διακόπηκε μετά την αποχώρηση του Σπύρου Βούγια από το ΥΠΕΜΕΔΙ και την Προεδρία του ΕΣΟΑ.

8. Απονομή Τιμητικών Τίτλων

Η σκέψη και η πρόθεση για την απονομή τιμητικού τίτλου σε εξέχοντα μέλη του ΣΕΣ απασχόλησε το ΔΣ, ώστε διακεκριμένα μέλη του να τυγχάνουν της αναγνώρισης με την αναγνώρεσή τους σε Επίτιμα Μέλη. Μια τέτοια αναγνώριση θα έπρεπε να προήρχετο μέσα από αποφάσεις όλων των μελών, ήτοι μέσα από απόφαση Γενικών Συνελεύσεων. Σαν πρώτο βήμα το ΔΣ θεώρησε υποχρέωση και τιμή σε όλους τους Συγκοινωνιολόγους να αναγνωρίσει το ίδιο την προσφορά σημαντικών προσωπικοτήτων που δεν είναι μέλη του ΣΕΣ, ώστε να ανοίξει ο δρόμος είτε για μια μελλοντική τροποποίηση του Καταστατικού, ώστε να τιμηθούν οι πρωτεργάτες του Συλλόγου και να υιοθετηθεί ο βαθμός του Επίτιμου Μέλους του ΣΕΣ, είτε για την πρόταση σε Γενικές Συνελεύσεις για την απονομή του τιμητικού αυτού τίτλου σε κάποια εκ των μελών του ΣΕΣ.

Ως γνωστόν η δεκαετία του '60 σηματοδότησε για τη μεταπολεμική Ελλάδα την αρχή του σχεδιασμού έργων που θα αποτελούσαν την ατμομηχανή για να οδηγήσουν τη χώρα στην οικονομική ανάπτυξη και μεγάλα έργα υποδομής έπρεπε να αποκτήσουν προοπτική. Είναι η εποχή της γοργής ανάπτυξης της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη εκπόνησης μεγάλης κλίμακας κυκλοφοριακής μελέτης για την Αθήνα και τα προάστια. Άρρηκτα συνδεδεμένο με το σχεδιασμό και την υλοποίηση μιας τέτοιας μελέτης, ανακύπτει τότε ένα καινοφανές για τα ελληνικά δεδομένα επάγγελμα: αυτό του Συγκοινωνιολόγου. Το τότε Υπουργείο Δημοσίων Έργων αναθέτει την Κυκλοφοριακή Μελέτη του Λεκανοπεδίου στον Αμερικανό Συγκοινωνιολόγο Wilbur Smith και το επιτελείο του.

Για την εκπόνηση της μελέτης εργάστηκαν και πολλοί επιφανείς σήμερα Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι, οι πρώτοι διδάξαντες για τους νεότερους, όπως ο ομότιμος καθηγητής του ΕΜΠ κ. Γιάννης Φραντζεσκάκης, πρώην Πρόεδρος του ΣΕΣ και ο πρώτος γνωστός Έλληνας Συγκοινωνιολόγος. Έκτοτε και ακολουθώντας τον ρου της ανάπτυξης, και άλλοι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι χάραξαν δημιουργική πορεία, της οποίας σημαντικό σταθμό

αποτελεί η ίδρυση το έτος 1976 του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ). Οι εκλεκτοί συνάδελφοι που ίδρυσαν το Σύλλογό μας, διακρίθηκαν με τις μελέτες τους και τη δραστηριότητά τους σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, συμβάλλοντας στην υλοποίηση σημαντικών έργων και δίνοντας αίγλη στο Σύλλογο. Αυτοί οι άνθρωποι είναι ανάμεσά μας, είναι μέλη του ΣΕΣ από τα πλέον ενεργά, τους τιμούμε καθημερινά για τη στάση τους και το έργο τους και θέλουμε να πιστεύουμε ότι πρέπει και αυτοί να αναγορευθούν σε Επίτιμα Μέλη του Συλλόγου με αποφάσεις Γενικών Συνελεύσεων του ΣΕΣ. Είναι χρέος μας προς τους πρωτοπόρους αυτούς ανθρώπους.

Για την επιλογή των προσώπων αυτών το ΔΣ θεώρησε ότι δεν θα ήταν σκόπιμο να γίνει αναδρομή στο χώρο της πολιτικής ή των επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου επιλέχθηκαν πρόσωπα ανεξάρτητα, στελέχη που έχουν συνδέσει την επαγγελματική τους υπόσταση





με τα τρία μεγάλα Έργα Συγκοινωνιακής Υποδομής, που δημιούργησαν έτσι μια νέα πραγματικότητα για τις Μεταφορές στην Ελλάδα. Επιλέχθηκαν λοιπόν για την κατασκευή του Αττικού Μετρό ο κ. Λεωνίδας Κίρκης, για την κατασκευή της Αττικής Οδού ο κ. Γεώργιος Σημαντήρας και για την κατασκευή της Γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου ο κ. Jean Paul Teyssandier. Το ΔΣ στην συνεδρίασή του της 19ης Απριλίου αποφάσισε ομόφωνα την τιμητική αναγνώριση της προσφοράς των τριών αυτών ανθρώπων, μη μελών του ΣΕΣ με την απονομή του τίτλου του «Επίτιμου Συγκοινωνιολόγου». Θεώρησε έτσι το ΔΣ ότι με τον τρόπο αυτό αναδεικνύονται τρία πρωτοποριακά Έργα και τρεις άνθρωποι που συνέδεσαν το όνομά τους με αυτά, ευελπιστώντας έτσι ότι θα γίνει η αρχή για να τιμηθούν και να αναγνωρισθούν στη συνέχεια μέλη του Συλλόγου με την καθιέρωση του τίτλου και της βαθμίδας του Επίτιμου Μέλους.

9. Αναγνώριση Ιδιότητας Μέλους του ΣΕΣ Απονομή Τιμητικών Τίτλων

Το ΔΣ του ΣΕΣ, αποφάσισε επίσης ομόφωνα ότι ο ΣΕΣ οφείλει να αναγνωρίσει σε όλα τα μέλη του την ιδιότητα του Συγκοινωνιολόγου – Μέλους του ΣΕΣ. Προς το σκοπό αυτό αποφάσισε την έκδοση πιστοποιητικού μορφής «διπλώματος» με το οποίο αναγνωρίζεται και προβάλλεται η ιδιότητα του Μέλους. Το πιστοποιητικό αυτό, το οποίο απεστάλη ηλεκτρονικά σε μορφή pdf σε όλα τα μέλη, εκτυπώθηκε σε πάπυρο και αποστάλθηκε ταχυδρομικά σε όλα τα μέλη του καταλόγου και όσους ενεγράφησαν στον ΣΕΣ μέχρι και τις 13 Μαρτίου 2012.



10. Πρόταση Τροποποίησης Καταστατικού του ΣΕΣ

Το παρόν ΔΣ του ΣΕΣ, από την πρώτη στιγμή που ανέλαβε καθήκοντα αποφάσισε να ασχοληθεί με το θέμα του Καταστατικού, αναγνωρίζοντας ότι με τις σημερινές διαμορφούμενες συνθήκες δημιουργούνται ανάγκες που απαιτείται να αντιμετωπισθούν αλλά και διαμορφώνονται συνθήκες που

απαιτούν ευρύτερη εκπροσώπηση. Έτσι το θέμα του Καταστατικού ετέθη προς συζήτηση και διαβούλευση στην Επιτροπή Ε1 (Συμβουλευτική) των πρώην Προέδρων και καταγράφηκαν οι διάφορες απόψεις. Το ΔΣ στη συνέχεια προχώρησε στη διαμόρφωση ενός αρχικού σχεδίου του οποίου οι βασικές κατευθύνσεις είναι οι ακόλουθες:

- Αύξηση του αριθμού των μελών του ΔΣ από πέντε (5) σε επτά (7) μέλη
- Τριετής θητεία των μελών του ΔΣ έναντι της σημερινής διετούς θητείας
- Καθιέρωση ενιαίου ψηφοδεητίου με δυνατότητα επιλογής μέχρι και επτά (7) υποψηφίων
- Άμεση εκλογή του Προέδρου του ΔΣ με την εκλογή του πλειοψηφούντος Συμβούλου στη θέση του Προέδρου, για μία μόνο τριετή θητεία χωρίς δικαίωμα επανεκλογής
- Υποβολή υποψηφιοτήτων ένα μήνα προ των εκλογών και ανακήρυξή τους 10 ημέρες πριν
- Κατάργηση εξουσιοδοτήσεων και καθιέρωση επιστολικής ψήφου για τους απόντες
- Δυνατότητα ταυτόχρονης διεξαγωγής εκλογών σε περισσότερους του ενός τόπους (πχ Αθήνα, Θεσσαλονίκη)

Τις ρυθμίσεις αυτές το ΔΣ τις δίδει με έγκαιρα σε όλα τα μέλη δια ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, δίνοντας τη δυνατότητα έκφρασης και διαμόρφωσης απόψεων σε όσους το επιθυμούσαν. Από τις απόψεις των μελών διαμορφώθηκε στη συνέχεια η τελική πρόταση του ΔΣ, η οποία έτυχε της ομόφωνης έγκρισής του και στη βάση αυτής προκηρύχτηκε Έκτακτη Καταστατική Γενική Συνέλευση, η οποία συμπήπει χρονικά με την Τακτική Εκλογοσποιογιστική Γενική Συνέλευση του Μαρτίου 2012, ώστε να υπάρχει ευρεία συμμετοχή. Διευκρινίζεται επίσης ότι οι όποιες αλλαγές αποφασισθούν, προτείνεται να ισχύσουν από τη μεθεπόμενη θητεία, ήτοι από το Μάρτιο του 2014.

Το ΔΣ ευελπιστεί ότι η προσπάθεια για την καταστατική αναμόρφωση του ΣΕΣ θα τύχει τόσο διαλόγου, όσο και στήριξης των μελών.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΚΑΙ ΕΥΧΕΣ

Σήμερα, την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές, συμπληρώνονται τα δύο χρόνια της θητείας 2010-2012, μιας θητείας και ενός ΔΣ που έθεσε μεσοπρόθεσμους αλλά και μακροπρόθεσμους στόχους, εν μέσω μιας ιδιαίτερα δύσκολης συγκυρίας για τη χώρα, για τους πολίτες της και για όλους εμάς τους Συγκοινωνιολόγους. Παρ' όλες τις τόσο αντίξοες συνθήκες, ευελπιστούμε ότι ο απολογισμός του απερχόμενου ΔΣ του Συλλόγου θα εγκριθεί από τη Γενική Συνέλευση, αφού ο τελικός λόγος για να κριθεί η θητεία του απερχόμενου ΔΣ ανήκει στα μέλη του ΣΕΣ.

Το ΔΣ εκφράζει τις ευχαριστίες του σε όλους τους συναδέλφους, φίλους μου και συνεργάτες από τους επαγγελματικούς χώρους των μελών του ΔΣ που βοήθησαν σημαντικά σε κάθε τι που τους ζητήθηκε και που θέλουν και που επεδίωξαν να παραμείνουν αφανείς. Εύχεται δε στο διάδοχο ΔΣ κάθε επιτυχία για το καλό και την προκοπή του Συλλόγου.

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



Με σεβασμό στο Περιβάλλον
συνεχίζουμε και στο ΕΣΠΑ 2007-2013



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

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



ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ "ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ"
ΕΣΠΑ 2007 - 2013

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΕΠΙΜΕΝΟΥΜΕ ΠΟΙΟΤΙΚΑ

Στην Αττική Οδό πιστεύουμε ότι η ποιότητα δεν διέρχεται ποτέ κρίση. Και φροντίζουμε να το αποδεικνύουμε καθημερινά σε όλους εσάς που επιλέγετε τον αυτοκινητόδρομο για τις μετακινήσεις σας. Έτσι, συνεχίζουμε να προσφέρουμε υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, για να απολαμβάνετε άνετες και ασφαλείς διαδρομές, ισάξιες των μεγάλων διεθνών αυτοκινητοδρόμων.

Το 1ο βραβείο Back Office 2011 από το Ελληνικό Ινστιτούτο Εξυπηρέτησης Πελατών που απονεμήθηκε στις Αττικές Διαδρομές, επιβραβεύει τις προσπάθειές μας και μας δεσμεύει να βελτιώνουμε διαρκώς την ποιότητα των υπηρεσιών μας, ακόμη και σε δύσκολους καιρούς.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης Αττικής Οδού
41,9 χλμ. Αττικής Οδού, 190 02 Παιανία, τηλ.: 210.6682000, fax: 210.6635578
web: www.aodos.gr, e-mail: customer@attikesdiadromes.gr

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση

