



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

Ενημερωτικό Δελτίο

ΤΕΥΧΟΣ 213 - ΜΑΡΤΙΟΣ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ 2020

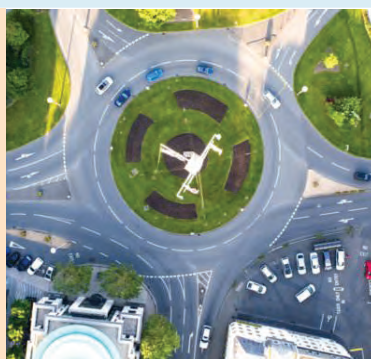


ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡΙΘ. ΑΔΕΙΑΣ 1601/01 ΚΕΜΠΑ
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ: ΠΑΝΟΡΜΟΥ 61 - 115 24 ΑΘΗΝΑ



Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
ΤΗΣ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ:

Ένα παράθυρο στο μέλλον -
κίνητρο για τις νέες πολιτικές
που χρειάζονται



ΝΕΟΙ ΚΥΚΛΙΚΟΙ
ΚΟΜΒΟΙ ΒΟΗΘΟΥ:
Μια παρέμβαση
κυκλοφοριακής
ανασυγκρότησης &
αστικής ανάπτυξης
με πολλαπλά οφέλη

ΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΜΕ ΕΡΓΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ΕΡΓΟΣΕ αλλάζει, εκσυγχρονίζεται και στηρίζει ουσιαστικά την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Με υφιστάμενα έργα μακράς πνοής, καθώς και νέα έργα με προϋπολογισμό που ανέρχεται συνολικά στα 4 δισ. Ευρώ, συμβάλλει στη ενίσχυση της ρευστότητας και την κίνηση της πραγματικής οικονομίας. Σήμερα, εν μέσω της πρωτοφανούς παγκόσμιας συγκυρίας, η ΕΡΓΟΣΕ στηρίζει τις τοπικές οικονομίες και κοινωνίες με τη δημιουργία απαραίτητων υποδομών και νέων, ποιοτικών θέσεων εργασίας.

ergose.gr



ΕΡΓΟΣΕ



EDITORIAL



Παναγιώτης Παναπτανιώτης
Πρόεδρος Σ.Ε.Σ.

Οι εκλογές της 3^{ης} Ιουνίου, μέσα στις πρωτόγνωρες συνθήκες της περιόδου, ήρθαν για άλλη μια φορά να αναδείξουν τη δυναμική του Συλλόγου. Τόσο ο αυξημένος αριθμός υποψηφίων όσο και η αυξημένη συμμετοχή, κατά 10% συγκριτικά με τις εκλογές του 2018, αποδεικνύουν ότι τα μέλη του παραμένουν ενεργά και στηρίζουν τον Σύλλογο.

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο, ανανεωμένο κατά τα 3/5, με μεγάλη διάθεση για δουλειά, έθεσε ως βασική πρώτη προτεραιότητα την ανάπτυξη ενός νέου Σχεδίου Δράσης του ΣΕΣ για την περίοδο 2021-2025, το οποίο θα βασίζεται σε 4 βασικούς αναπτυξιακούς άξονες: την Εσωτερική οργάνωση, την Οικονομική αυτοδυναμία, την Επιστημονική συνεισφορά και τις Δράσεις Διάχυσης. Βάση του σχεδίου δράσης θα αποτελέσει το ερωτηματολόγιο αξιολόγησης των υπηρεσιών του Συλλόγου το οποίο θα κληθούν να απαντήσουν τα μέλη του Συλλόγου, με στόχο να αναδειχθούν οι αδυναμίες/ελλείψεις ανά θεματικό άξονα.

Με τη στήριξη και την ενεργό συμμετοχή των μελών, το νέο αυτό Σχέδιο Δράσης, αποτυπώνοντας την υφιστάμενη κατάσταση και θέτοντας σαφείς στόχους και χρονοδιάγραμμα για τα επόμενα έτη, θα αποτελέσει ένα πολύτιμο εργαλείο

για τα μέλη και έναν οδικό χάρτη για τον Σύλλογο.

Στη νέα δεκαετία, με όλα τα ανοικτά ζητήματα που μας άφησε η περίοδος της κρίσης, οι προκλήσεις για το Σύλλογο είναι πολλές και κρίσιμες.

- Τα Μέλη του ΣΕΣ πρέπει να αποκτήσουν αναβαθμισμένο ρόλο και ευθύνες όπου και εάν δραστηριοποιούνται (μελητικές, στελέχη δημόσιων και ιδιωτικών συγκοινωνιακών φορέων, ερευνητές).
- Η παρουσία και παρέμβαση του ΣΕΣ πρέπει να είναι θεσμοθετημένη και συστηματική σε όλα τα όργανα της Πολιτείας, υποστηρίζοντας τις αρχές και τα μέλη του.
- Ο ΣΕΣ πρέπει να διαμορφώσει και να προωθήσει δυναμικά στην Κοινωνία τις θέσεις του με τελικό στόχο μια νέα αναπτυξιακή προσέγγιση στα συγκοινωνιακά θέματα της χώρα και έναν νέο ρόλο των Συγκοινωνιολόγων σε αυτά.

Το στοίχημα της επόμενης μέρας είναι μεγάλο και είμαι διατεθειμένος να καταβάλω τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια ώστε, τόσο με τη δράση του ανανεωμένου νέου Διοικητικού Συμβουλίου όσο και με τη συνεισφορά μελών εκτός αυτού, ο Σύλλογος με επιστημονικά τεκμηριωμένες απόψεις και βιώσιμες λύσεις να συνεχίσει πιο δυναμικά να υποστηρίζει τα μέλη του, την Πολιτεία και την κοινωνία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

σελ.2 Η εικόνα του τομέα των μεταφορών στην περίοδο της καραντίνας: Ένα παράθυρο στο μέλλον - κίνητρο για τις νέες πολιτικές που χρειάζονται **σελ.8** Σκέψεις προσέγγισης συγκοινωνιακού και χωρικού σχεδιασμού **σελ.10** Νέοι κυκλικόι κόμβοι του Βόλου - Μία απόλυτα επιτυχημένη παρέμβαση κυκλοφοριακής ανασυγκρότησης & αστικής ανάπτυξης **σελ.13** Νέο Διοικητικό Συμβούλιο ΣΕΣ **σελ.15** Νέα Αναβαθμισμένη Ιστοσελίδα **σελ.16** Οι θέσεις του ΣΕΣ για τον «Μεγάλο Περίπατο» **σελ.19** Μειωμένες τιμές σε όλα τα μέλη του Συλλόγου για τα Online Aimsun Next εκπαιδευτικά σεμινάρια **σελ.20** Έρευνα αξιολόγησης των υπηρεσιών του Συλλόγου - Νέα μέλη ΣΕΣ **σελ.21** Επίκαιρα & Περιεκτικά **σελ.23** Απολογισμός Διοικητικού Συμβουλίου ΣΕΣ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ
ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ
ΚΩΔΙΚΟΣ: 013842

Τεύχος 213
Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2020

Το Δελτίο αποτελεί το τριμηνιαίο επίσημο έντυπο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

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

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ
Ιωάννα Παγώνη

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕΤΟ ΝΟΜΟ
Παναγιώτης Παναπτανιώτης

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ
Μπάνου Γκαμπριέλα Μαρία
Αντιγόνης 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.
Πρόεδρος: Παναγιώτης Παναπτανιώτης
τηλ.: 210 7721376
e-mail: ppapant@central.ntua.gr

Αντιπρόεδρος: Ναταλία Ντάσιου
τηλ. 210 6096173
e-mail: ndasiou@hotmail.com

Γενικός Γραμματέας: Θανάσης Τσιάνος
τηλ. 210 6096173
e-mail: info@tsianos.gr

Ειδικός Γραμματέας: Κωνσταντίνος Κουρέτας
e-mail: kostiskouretas@mail.ntua.gr

Ταμίας: Ιωάννα Παγώνη
email: ipagoni@aegean.gr

Α' Αν. Μέλος: Δέσποινα Αλεξανδροπούλου
τηλ.: 6977226924
e-mail: dalex@transport.ntua.gr

Β' Αν. Μέλος: Κωνσταντίνος Καραγιάννης
τηλ.: 6945436168,
e-mail: karagiannis71@gmail.com

Τα ευπρόσδεκτα άρθρα αποστέλλονται τις γνώμες των αρθρογράφων χωρίς να αποστέλλονται και απόψεις του συλλόγου.

Στέλνεται δωρεάν σε όλους τους συγκοινωνιολόγους.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 0,01 ΕΥΡΩ



Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ: Ένα παράθυρο στο μέλλον - κίνητρο για τις νέες πολιτικές που χρειάζονται

Γεώργιος Α. Γιαννόπουλος*

Το άρθρο αυτό περιλαμβάνει θέσεις και απόψεις του συγγραφέα που διαμορφώθηκαν στα πλαίσια της συμμετοχής και δραστηριοποίησής του, αυτήν την περίοδο, σε τρία επιστημονικά fora: α) την Επιτροπή Ενέργειας της Ακαδημίας Αθηνών, β) την Επιτροπή Μελέτης Επιπτώσεων Κλιματικής Αλλαγής (ΕΜΕΚΑ) της Τράπεζας της Ελλάδος, και γ) το εποπτικό συμβούλιο ενέργειας της EASAC (European Academies Science Advisory Council). Οι προτάσεις όμως, οι θέσεις και οι απόψεις που διατυπώνονται στο άρθρο αυτό, εκφράζουν και δεσμεύουν τον συγγραφέα και μόνο, και δεν αντανακλούν κατ' ανάγκη τις θέσεις των φορέων στους οποίους ανήκουν οι οντότητες που προαναφέρθηκαν.

Εισαγωγή

Οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της καραντίνας στην Ελλάδα

Η επιβολή απαγόρευσης της κυκλοφορίας των πολιτών λόγω της πανδημίας, άρχισε την 22^η Μαρτίου και διήρκεσε μέχρι τις 3 Μαΐου. Η περίοδος αυτή επέφερε όπως ήταν φυσικό δραματικές μειώσεις στους οδικούς κυκλοφοριακούς φόρτους, τους αριθμούς επιβατών στις Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες, αλλά και τις

εθνικές σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές της χώρας. Τα μεγέθη των μειώσεων είναι εντυπωσιακά και σε μεγάλο βαθμό γνωστά τόσο από τις καθημερινές αναφορές του τύπου και των ΜΜΕ, όσο και - πιο εμπειριστατωμένα - από μετρήσεις και δεδομένα των αντίστοιχων φορέων εκτέλεσης μεταφορικού έργου. Ενδεικτικά μεγέθη των μειώσεων αυτών είναι:

• Στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας:

- Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στα οδικά δίκτυα των μεγάλων Ελληνικών πόλεων μειώθηκαν κατά ποσοστά που εκτιμώνται

από -60% έως -80% αλλά δεν υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία από μετρήσεις. Μια ένδειξη δίνουν τα στοιχεία της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής σχετικά με τα ατυχήματα του Μαρτίου σε σχέση με αυτά του Φεβρουαρίου όπου υπάρχει μείωση κατά 50% τόσο στον αριθμό των ατυχημάτων (293 τον Μάρτιο έναντι 519 του Φεβρουαρίου) όσο και των παθόντων (334 τον Μάρτιο έναντι 622 του Φεβρουαρίου).

- Εγνατία οδός: Μείωση κυκλοφορίας κατά 75% με αντίστοιχη μείωση ατυχημάτων κατά 63% (εκ των οποίων τα ατυχήματα με τραυματισμούς ήταν λιγότερα κατά 54% και τα ατυχήματα υλικών ζημιών σημείωσαν πτώση κατά 66%). Αντίστοιχα τα έσοδα από τα διόδια μειώθηκαν κατά 65%.
- Αττική οδός: Μέχρι τις 15 Μαρτίου (πριν ακόμη την ολική απαγόρευση κυκλοφορίας) η μείωση στους κυκλοφοριακούς φόρτους στην Αττική Οδό ήταν 12,6%. Μετά την ημερομηνία αυτή και για τους επόμενους δύο σχεδόν μήνες η μείωση ήταν άνω του -75%.
- Στις σιδηροδρομικές μεταφορές: Η μείωση στην επιβατική κίνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την περίοδο Μαρτίου – Απριλίου, ήταν της τάξης του 90%. Τα υπεραστικά τρένα ταξίδευαν με τις διαθέσιμες θέσεις προς κράτηση μειωμένες στο 50%.
- Στις αεροπορικές μεταφορές: Μέση μείωση ημερήσιας επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα (και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο), την περίοδο 22/3 - 17/5 σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019, της τάξης του -85 έως -90%.
- Στις θαλάσσιες μεταφορές: Η αντίστοιχη μείωση ήταν περίπου -90% για την ακτοπλοΐα και -100% για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ελλάδας - Ιταλίας.

Οι επιπτώσεις σε διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο

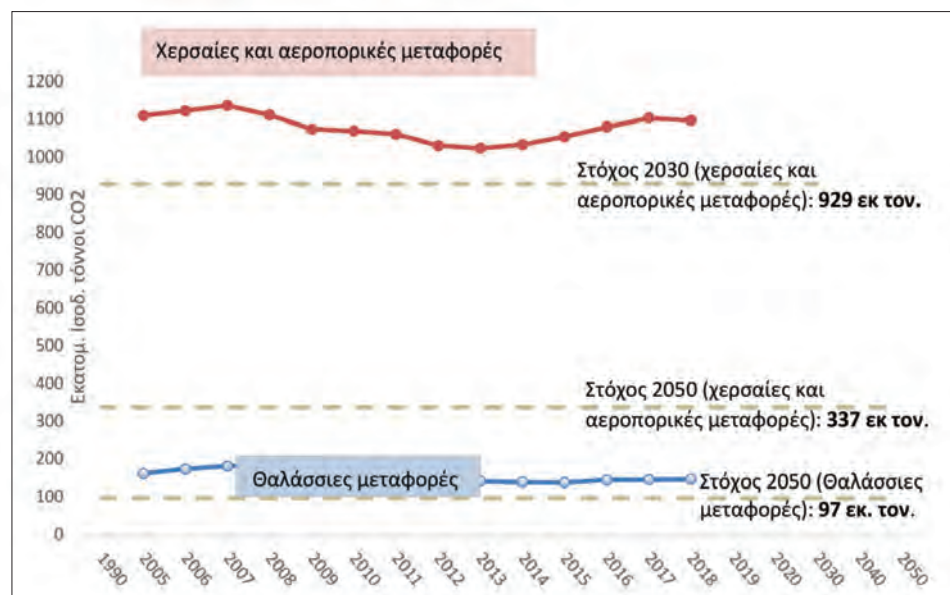
Σε διεθνές επίπεδο μια πρόσφατη επιστημονική δημοσίευση αναλύοντας στοιχεία και δεδομένα από διάφορες χώρες αποτύπωσε

με χαρακτηριστικό τρόπο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου λόγω της πανδημίας του κορονοϊού (Le Quirri και άλλοι, 2020). Στην ίδια μελέτη διερευνήθηκε η συμβολή των διαφόρων τομέων της οικονομίας στη μείωση των εκπομπών αυτών. Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέτης αυτής, η εκτιμώμενη μέση μείωση των ημερήσιων εκπομπών CO₂ κατά την περίοδο αιχμής της πανδημίας, σε παγκόσμιο επίπεδο ήταν της τάξης του -17% (από -11 έως -25%) σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Σε ετήσια βάση, η δίμηνη αυτή περίοδος μείωσης αντιστοιχεί σε μείωση των εκπομπών CO₂ από -4,2% έως -7,5%. Αυτό ακριβώς το μέγεθος της μείωσης είναι το απαιτούμενο να επιτυγχάνεται κάθε χρόνο μέχρι το 2050 για να έχουμε τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη στο +1.5°C που προβλέπει η συνθήκη του Παρισιού για το κλίμα.

Κατά την ίδια μελέτη, η μείωση αυτή οφείλεται κατά 50% περίπου στον τομέα των χερσαίων μεταφορών (κυρίως λόγω μείωσης της οδικής κυκλοφορίας), κατά 10% περίπου στη μείωση (παύση) των αεροπορικών μεταφορών και το υπόλοιπο 40% περίπου, στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας κυρίως βιομηχανία και παραγωγή ηλεκτρισμού. Αντίστοιχες εκτιμήσεις έχει κάνει και ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA) ο οποίος εκτιμά ότι οι παγκόσμιες εκπομπές CO₂ θα μειωθούν κατά -8% το 2020 σε σχέση με το 2019¹.

Οι διαπιστώσεις αυτές καταδεικνύουν τη μεγάλη σημασία και βαρύτητα του τομέα των Μεταφορών στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και την ενίσχυση των φαινομένων που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή. Η βαρύτητα του τομέα των Μεταφορών αυξάνεται από το γεγονός ότι είναι ο μόνος τομέας όπου οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα τα τελευταία 15 περίπου χρόνια, όχι μόνο δεν δείχνουν τάση μείωσης αλλά αντίθετα φαίνεται να υπάρχει μια τάση αύξησής τους.

Τα σχετικά στοιχεία φαίνονται στο Σχήμα που ακολουθεί.



Σχήμα 1:

Συνοδικές εκπομπές CO₂ από τον τομέα των Μεταφορών (όλα τα μέσα) στην ΕΕ των 28 (Δεδομένα από το European Energy Agency, 2019, www.eea.europa.eu/data-and-maps).

Σημείωση: Στο σχήμα εμφανίζονται οι στόχοι του «πράσινου» πακέτου της ΕΕ, του 2018. Μετά τη νέα «πράσινη συμφωνία» - green deal - που εξήγγειλε η νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά δεν έχει εξειδικεύσει ακόμη, οι στόχοι για το 2050 μειώνονται ακόμη περισσότερο μέχρι μηδενισμού τους.

¹ <https://www.cnn.gr/news/kosmos/story/217528/ta-kala-toy-koronoioy-rekor-dekaetias-sti-meiosi-ton-ekpompon-dioξειδιου-toy-anthraka>

Οι επιπτώσεις της καραντίνας ως μέτρο σύγκρισης και κίνητρο

Τα παραπάνω είναι στοιχεία που πρέπει να μας προβληματίσουν και παραδειγματίσουν ιδιαίτερα. Ιδίως η διαπίστωση ότι, σε ετήσια βάση, οι μειώσεις των εκπομπών CO₂ που επιτεύχθηκαν στην περίοδο της καραντίνας πρέπει να επιτυγχάνονται κάθε χρόνο μέχρι το 2050, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η λήψη των κατάλληλων μέτρων μόνιμου χαρακτήρα είναι κεφαλαιώδους σημασίας και είναι πλέον κατεπείγουσα. Δείχνει το μέγεθος των προσπαθειών που απαιτούνται αλλά ταυτόχρονα η εντυπωσιακή βελτίωση των περιβαλλοντικών μεγεθών τις ημέρες της καραντίνας είναι και ένα «παράθυρο στο μέλλον» σχετικά με τα ευεργετικά αποτελέσματα που οι μειώσεις των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων του θερμοκηπίου θα έχουν στο περιβάλλον και τη ζωή μας γενικότερα. Η λήψη των αναγκαίων μέτρων είναι συνεπώς μονόδρομος αλλά έχει ήδη καθυστερήσει μια δεκαετία περίπου.

Προς την κατεύθυνση των ενδεικνυόμενων στρατηγικών και των αναγκαίων μέτρων μόνιμου χαρακτήρα, για την σε μακροχρόνια βάση μείωση των εκπομπών άνθρακα από τον τομέα των Μεταφορών, στρέφουμε την προσοχή μας τώρα.

Η στρατηγική για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των Μεταφορών

Μια τέτοια στρατηγική θα πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα και ενέργειες σε πολλούς τομείς των Μεταφορών και να έχει εκτιμήσεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών. Ήδη στη χώρα μας έχει ανακοινωθεί δύο φορές (μέσα στο 2019, από τις δύο τελευταίες κυβερνήσεις της χώρας) το ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΙΜΑ (ΕΣΕΚ) το οποίο προσεγγίζει μια τέτοια στρατηγική. Μάλιστα το πιο πρόσφατο ΕΣΕΚ (Νοέμβριος

2019) είναι πολύ πιο συγκεκριμενοποιημένο και κάνει ριζικές τομές (π.χ. το κλείσιμο των λιγνιτικών σταθμών παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος μέχρι το 2028). Στον τομέα των Μεταφορών, χρειάζεται όμως περισσότερη εξειδίκευση και λήψη δραστικών μέτρων ιδίως μετά τη δημοσίευση της «Πράσινης Συμφωνίας» («Green Deal») από τη νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή - τον Νοέμβριο 2019 - με την οποία προβλέπονται μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μέχρι το 2050.

Τα μέτρα και οι πολιτικές μιας τέτοιας στρατηγικής (τα οποία σε επίπεδο ΕΕ πρόκειται να εξειδικευθούν σύντομα) μπορεί να ταξινομηθούν στις ακόλουθες τέσσερες κατηγορίες²:

1. Παραγωγή και/ή χρήση νέων καυσίμων για τις μεταφορές με μηδενικό ή μικρό αποτύπωμα άνθρακα.
2. Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των οχημάτων.
3. Χρησιμοποίηση λιγότερο ανθρακο-εξαρτώμενων ή εντελώς «καθαρών» μεταφορικών μέσων, και
4. Μέτρα περιορισμού της «ζήτησης» για μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα.

Παραγωγή και χρήση καυσίμων με μηδενικό ή μικρό αποτύπωμα άνθρακα

Η παραγωγή καυσίμων με μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα σημαίνει τη χρησιμοποίηση εντελώς «καθαρών» ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την παραγωγή των καυσίμων αυτών ή εναλλακτικά τη δέσμευση του άνθρακα ή των ενώσεών του, που εκπέμπονται από την παραγωγή τους. Τα κυριότερα τέτοια καύσιμα προς τα οποία και προσβλέπουν όλα τα ενεργειακά σενάρια για την ενεργειακή μετάπτωση της Ευρώπης και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, είναι:

- ο ηλεκτρισμός, που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές και που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για φόρτιση των μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων ή απ' ευθείας σε ηλεκτρικούς κινητήρες,
- Τα συνθετικά καύσιμα, και το
- Υδρογόνο.



Ο ηλεκτρισμός από ανανεώσιμες («καθαρός» ηλεκτρισμός) σχετίζεται με τις κύριες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που διαθέτει - ευτυχώς - σε αφθονία η χώρα μας δηλαδή νερό (υδροηλεκτρικά), ήλιος (φωτοβολταϊκά) και αέρας (ανεμογεννήτριες). Για την Ελλάδα, μετά τη λήψη της πολιτικής απόφασης για κλείσιμο των λιγνιτικών σταθμών παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος μέχρι το 2028, οι τρεις αυτές πηγές ενέργειας για την ηλεκτροπαραγωγή είναι σχεδόν μονόδρομος. Για τον τομέα των μεταφορών η παραγωγή καθαρής ηλεκτρικής ενέργειας αποτελεί ουσιαστικό προαπαιτούμενο για την ηλεκτροκίνηση². Η χρήση μη καθαρού ηλεκτρισμού (που παράγεται δηλαδή από λιγνίτη) για τη φόρτιση των μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων κάνει το συνολικό αποτύπωμα άνθρακα για τα αυτοκίνητα αυτά, περίπου ίσο με εκείνο των σημερινών μηχανών εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούν υγρά (ορυκτά) καύσιμα.

Τα *συνθετικά καύσιμα* είναι μια εναλλακτική λύση κυρίως για την μεταβατική περίοδο μέχρι δηλαδή να υπάρξει παραγωγή εντελώς «καθαρών» καυσίμων. Πρόκειται για εργοστασιακά παραγόμενα καύσιμα που έχουν εκπομπές CO₂ και άλλων ρύπων αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό από τα ορυκτά καύσιμα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις υπάρχουσες μηχανές εσωτερικής καύσης. Η διαδικασία παραγωγής συνθετικών καυσίμων ξεκινάει από την ύπαρξη καθαρής ηλεκτρικής ενέργειας (από ανανεώσιμες ή ορυκτά καύσιμα αλλά με συλλογή και αποθήκευση του παραγόμενου CO₂) - χρήση της ηλεκτρικής αυτής ενέργειας για παραγωγή υδρογόνου από ηλεκτρόλυση νερού - μίξη του υδρογόνου με «ουδέτερο» CO₂ (δηλαδή CO₂ που δεσμεύεται από την ατμόσφαιρα ή από άλλες χρήσεις) για παραγωγή μεθανίου (Power to gas - P2G) ή υγρών υδρογονανθράκων (Power to Liquid - P2L) που μπορεί να είναι διάφορα ήδη αλκοόλ, ή συνθετικής βενζίνας ή ντίζελ ή κηροζίνης και άλλων μονομοριακών καυσίμων όπως η μεθανόλη, κ.ά. Όπως προκύπτει από τη διαδικασία αυτή, η παραγωγή συνθετικών καυσίμων μπορεί επίσης να καλύψει και το πρόβλημα της αποθήκευσης της καθαρής ενέργειας που παράγεται από τις ανανεώσιμες πηγές όταν η ζήτηση είναι χαμηλή και η ενέργεια αυτή περισσεύει. Τα συνθετικά καύσιμα αναμένεται να χρησιμοποιηθούν κυρίως για τις ειδικές εκείνες κατηγορίες μεταφορών όπως είναι οι αεροπορικές μεταφορές ή οι οδικές μεγάλης μήκους σε απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές.

Το *υδρογόνο*, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως το επερχόμενο καύσιμο του μέλλοντος. Η παραγωγή του από ηλεκτρισμό που προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές το χαρακτηρίζει ως «πράσινο» υδρογόνο ενώ όταν παράγεται από ηλεκτρισμό που προέρχεται από χρήση ορυκτών καυσίμων αλλά με ταυτόχρονη δέσμευση και αποθήκευση του παραγόμενου άνθρακα από τη διαδικασία

αυτή, χαρακτηρίζεται ως «μπλε» υδρογόνο. Σαν καύσιμο μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε απ' ευθείας σε μηχανές που είναι κατασκευασμένες για αυτό το καύσιμο, είτε σε κυψέλες καυσίμου οι οποίες παράγουν ηλεκτρικό ρεύμα που κινεί έναν ηλεκτροκινητήρα όπως γίνεται και με τις μπαταρίες. Με τα σημερινά δεδομένα η κίνηση ενός οχήματος που χρησιμοποιεί κυψέλες (πράσινου ή μπλε) υδρογόνου απαιτεί 2,5 φορές περισσότερη ενέργεια απ' ότι χρειάζεται για την κίνηση του ίδιου οχήματος με συμβατικές μπαταρίες και 5 φορές περισσότερη απ' ότι με χρήση συνθετικών καυσίμων. Προς το παρόν συνεπώς, η χρήση υδρογόνου - όπως αναφέρθηκε και για τα συνθετικά καύσιμα - ενδείκνυται κυρίως για κίνηση οχημάτων ειδικού σκοπού όπως βαρέα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, αεροπλάνα και ορισμένες κατηγορίες πλοίων.

Οι παραπάνω συγκριτικές αναλογίες καταναλισκόμενης ενέργειας αναμένεται ότι σύντομα θα αλληλάξουν υπέρ του υδρογόνου και γίνεται γι' αυτό μεγάλη και σε βάθος ερευνητική προσπάθεια τόσο στην ΕΕ όσο και παγκόσμια. Η έμφαση δίνεται στην απλοποίηση των μεθόδων παραγωγής του (από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας - κυρίως τον ήλιο) όσο και στις διαδικασίες μεταφοράς και διανομής του στα σημεία τροφοδοσίας των οχημάτων. Ένα μεγάλο πλεονέκτημα του υδρογόνου είναι ότι η παραγωγή του μπορεί να συνδυαστεί τόσο με την παραγωγή συνθετικών καυσίμων (όπως ήδη αναφέρθηκε) όσο και με την «αποθήκευση» της υπερβλήθουσας ενέργειας που παράγεται από τις ανανεώσιμες πηγές αυτές η ζήτηση είναι χαμηλή. Η Ελλάδα η οποία είναι μια χώρα με κατ' εξοχή μεγάλη διαθεσιμότητα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (μεγάλη ηλιοφάνεια, άνεμοι) πρέπει να προωθήσει την παραγωγή πράσινου υδρογόνου όχι μόνο για την εσωτερική της κατανάλωση αλλά και για εξαγωγές.

Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των οχημάτων

Η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των (συμβατικών σημερινών) οχημάτων είναι επίσης μια συμφέρουσα και αποδοτική (ως προς τη μείωση των εκπομπών άνθρακα) πολιτική. Περιλαμβάνει: (1) Βελτίωση των σημερινών κινητήρων εσωτερικής καύσης για μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση και μείωση των εκπομπών CO₂. Ήδη οι αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν ενστερνιστεί την πολιτική αυτή και οι σημερινοί κινητήρες εσωτερικής καύσης συνεχώς βελτιώνονται ως προς τις εκπομπές αυτές και τη γενικότερη ενεργειακή τους απόδοση. (2) Βελτίωση του σχήματος και του βάρους των οχημάτων για καλύτερη αεροδυναμική συμπεριφορά και βελτίωση της αντίστασης στην κύλιση. Οι βελτιώσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν περεταίρω μειώσεις εκπομπών της τάξης του 5-15% ανάλογα με τον τύπο του οχήματος. (3) Μετατροπές στους συμβατικούς κινητήρες των οχημάτων ώστε να δέχονται εναλλακτικά πρόσθετα καυσίμων όπως φυσικό αέριο

² Κατά τη συγγραφή του άρθρου αυτού ανακοινώθηκαν τα μέτρα και κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση. Τα μέτρα αυτά είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

³ Σημειώνεται ότι η «καθαρή» ηλεκτρική ενέργεια στις μεταφορές δεν αφορά μόνο τη φόρτιση των μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων, αλλά μπορεί να χρησιμοποιείται και επ' ευθείας μέσω εναέριων ή υποεδάφινων καλωδίων, για τροφοδοσία ηλεκτρικών κινητήρων (τα λεγόμενα ERS - Electric Road Systems), είτε για την παραγωγή καθαρού (πράσινου) υδρογόνου το οποίο επίσης αναμένεται να αποτελέσει ένα βασικό καύσιμο στις μεταφορές του μέλλοντος.

και προηγμένα βιοκαύσιμα (2^{ns} και 3^{ns} γενιάς).

Επιλογή τρόπου μεταφοράς / μετακίνησης με «καθαρά», μεταφορικά μέσα

Η μετάπτωση της επιλογής μεταφορικού μέσου από τα ανθρακω-εξαρτώμενα οχήματα με μηχανές εσωτερικής καύσης στα μικρότερων εκπομπών άνθρακα (ανά μεταφερόμενο χιλιόμετρο επιβάτη) μέσα δημοσίων Συγκοινωνιών - ιδίως τα ηλεκτροκίνητα - ή στα εντελώς «καθαρά» μέσα όπως το ποδήλατο, ή πεζή, μπορεί επίσης να έχει μια σημαντική θετική επίπτωση στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου⁴. Η επιδίωξη αυτή, τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και σε επίπεδο εθνικών κυβερνήσεων (της ελληνικής περιλαμβανομένης) είναι μακροχρόνια αλλά δεν έχει αποδώσει μέχρι σήμερα τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών η ευρωπαϊκή πολιτική μετάπτωσης ενός μεγάλου μέρους των φορτίων που κινούνται με οδικά μεταφορικά μέσα, στο σιδηρόδρομο χρονολογείται από το 1991⁵. Παρ' όλα αυτά η κατανομή των εμπορευματικών ροών ανά μεταφορικό μέσο παραμένει αναλλοίωτη όλη τη δεκαετία 2011-2020 στα ποσοστά της προηγούμενης δεκαετίας, δηλαδή 75% οδικές, 18% σιδηροδρομικές, και 7% ποτάμιες εμπορευματικές μεταφορές - σε επίπεδο ΕΕ (Eurostat, 2019). Στην Ελλάδα η κατανομή αυτή είναι ακόμη περισσότερο (περιβαλλοντικά) δυσμενής με τα ποσοστά των οδικών μεταφορών να φθάνουν ακόμη και το 90% σε επίπεδο εθνικών μεταφορών. Η αποτυχία να μειωθεί το ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών που χρησιμοποιεί οδικά μέσα παρά τη λήψη νομοθετικών και οικονομικών μέτρων από πλευράς της ΕΕ, αλλά κυρίως μεγάλες επενδύσεις στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών, προβλημάτισε και προβληματίζει όλους τους εμπλεκόμενους (Rail Freight Forward, 2017) ακόμη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (EP, 2015) και θα απαιτήσει περισσότερο δραστικά μέτρα στο μέλλον.

Μέτρα «διαχείρισης» της «ζήτησης»

Τα μέτρα αυτά προσομοιάζουν με εκείνα που λήφθηκαν κατά την περίοδο της καραντίνας με την έννοια του περιορισμού των μετακινήσεων, αν και δεν είναι του οριζόντιου απαγορευτικού τύπου που ήταν εκείνα. Περιλαμβάνουν πρωτίστως μέτρα όπως η ευρεία χρήση της πληροφορικής για μείωση των ημερήσιων μετακινήσεων ενός ατόμου (ιδίως για εργασία, π.χ. με τηλε-εργασία), ή την

αλλαγή των συνθηκών μετακίνησής του (π.χ. πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για επιλογή του καταλληλότερου χρόνου και του τρόπου μετακίνησης), ή τη χρήση δημόσιων «καθαρών» ή πολλαπλών μέσων για τη μετακίνησή του, ή τέλος τη χρήση «καθαρών» υπηρεσιών κινητικότητας που εντεταλμένοι φορείς και εταιρείες θα προσφέρουν στο μέλλον⁶. Οι μέχρι σήμερα εκτιμήσεις για την αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών, ποικίλουν (ανάλογα με το συγκεκριμένο μέτρο) αλλά εκτιμάται ότι θα είναι γενικά περιορισμένης αποτελεσματικότητας με εκτιμώμενα μεγέθη μειώσεων εκπομπών της τάξης του 4-5% ανά μέτρο με μεγαλύτερη ίσως επίπτωση (της τάξης του 10-15% επί του αριθμού των ημερήσιων μετακινήσεων για εργασία) της τηλε-εργασίας⁷.

Συμπερασματικά:

Για μια πρώτη, μεταβατική περίοδο, δηλαδή άμεσα και για τα επόμενα 10 χρόνια προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στα ακόλουθα:

1. Αύξηση της χρήσης υβριδικών οχημάτων και κυρίως των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων (Plug-in Hybrid Electric Vehicles - PHEVs) με μπαταρίες ικανές να καλύψουν τις μέσες αποστάσεις αστικών μετακινήσεων και μεταφορών (περίπου 50 χλμ / ημερήσιως).
2. Βελτίωση των αποδόσεων των συμβατικών κινητήρων.
3. Προώθηση της χρήσης μικρότερου μεγέθους και βάρους οχημάτων με καλλίτερα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά.
4. Προώθηση της χρήσης φυσικού αερίου ή μίξης των συμβατικών καυσίμων (βενζίνη, ντίζελ) με προηγμένα βιοκαύσιμα.
5. Προώθηση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων έστω και αν το ηλεκτρικό ρεύμα που χρησιμοποιείται για τη φόρτιση των μπαταριών δεν είναι από ανανεώσιμες.

Για το πιο μακροχρόνιο μέλλον - δηλαδή από το 2030 ή '35 και μετά, σε μόνιμη βάση:

6. Απαγόρευση της χρήσης μηχανών εσωτερικής καύσης και ορυκτών καυσίμων για τα οχήματα των οδικών μεταφορών στις αστικές περιοχές (ήδη αρκετές κυβερνήσεις έχουν εξαγγείλει τέτοιου είδους μέτρα π.χ. οι κυβερνήσεις της Μεγ. Βρετανίας και της Ολλανδίας από το 2040 και μετά).
7. Καθολική χρήση ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρίες ή κυψέλες καυσίμου (υδρογόνου) ή οχημάτων με απ' ευθείας καύσιμο υδρογόνο. Η μετάβαση στους τύπους αυτών των οχημάτων πρέπει απαραίτητα να συνδυαστεί με χρήση «καθαρής» ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες τόσο για την κατασκευή

⁴ Ένα τέτοιο, θετικό, μέτρο είναι και η υλοποίηση των πολυσυζητημένων και προβλεπόμενων πρόσφατων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας (Αριθμός απόφασης Δ1α/ΓΠ.οικ.31688/2020 – ΦΕΚ Β 1970/21-05-2020) με τις οποίες απαγορεύεται η περιορίζεται η κυκλοφορία ΙΧ οχημάτων στην περιοχή του εμπορικού τριγώνου μεταξύ των οδών Μητροπόλεως - Ερμού - Αθηνάς - Σταδίου - Μητροπόλεως και στο τμήμα της οδού Ερμού από την οδό Αθηνάς ως την οδό Αγ. Ασωμάτων ενώ γίνονται ρυθμίσεις για τη δημιουργία χώρων κίνησης πεζών και ποδηλάτων στην Πανεπιστημίου, το Σύνταγμα και όλο τον λεγόμενο «μεγάλο περίπατο».

⁵ Από την πρώτη «Λευκή Βίβλο» για τις μεταφορές του 1992. Ακολούθησε η Λευκή Βίβλος του 2001 όπου τέθηκε σαν στόχος η πολιτική της ανανέωσης των σιδηροδρόμων για αύξηση του μεριδίου τους στην εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης και η τελευταία του 2011 όπου ετέθη ως στόχος η μετάπτωση του 30% των φορτίων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις μεγαλύτερες των 300 χλμ, προς τους σιδηροδρόμους ή τις ποτάμιες μεταφορές μέχρι το 2030 και του 50% μέχρι το 2050.

⁶ Γνωστές και σαν Mobility as a Service – MaaS.

⁷ EASAC, 2019



και φόρτιση των μπαταριών όσο και για την παραγωγή καθαρού (πράσινου) υδρογόνου. Επίσης μπορεί να γίνει και χρήση απ' ευθείας καθαρής ηλεκτρικής ενέργειας σε οχήματα με ηλεκτρικούς κινητήρες μέσω κατάλληλων υποδομών (Electric Road Systems - ERS) όπως π.χ. γίνεται σήμερα με τα τρόλεϊ.

8. Παραγωγή και χρήση συνθετικών καυσίμων για ορισμένες κατηγορίες μεταφορών (όπως αεροπορικές, θαλάσσιες υπερπόντιων πλοίων, κ.ά.).
9. Παραγωγή και χρήση «πράσινου» υδρογόνου (από ανανεώσιμες) σαν καύσιμο σε οχήματα υδρογόνου ή σε κυψέλες υδρογόνου (παράλληλα με την ηλεκτροκίνηση με μπαταρίες η οποία άρχισε ήδη⁸).
10. Διαμόρφωση και εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων διαχείρισης της ζήτησης για μετακινήσεις και/ή διαχείρισης της κυκλοφορίας όπως π.χ. επέκταση της χρήσης τηλε-εργασίας (όπως έγινε στην πρόσφατη καραντίνα), προσφορά «υπηρεσιών κινητικότητας», και όλα τα άλλα μέτρα που μελετώνται και προτείνονται από τα περισσότερα από 150 ΣΒΑΚ⁹ σε όλη τη χώρα. Κύριος στόχος των μέτρων αυτών θα είναι ο περιορισμός των μετακινήσεων με ΙΧ ιδίως στα αστικά οδικά δίκτυα.

Η υλοποίηση των παραπάνω θα απαιτήσει λήψη των άμεσων αποφάσεων (σήμερα) και διάθεση των απαραίτητων κονδυλίων για τις αντίστοιχες υποδομές. Όπως είναι φυσικό όλα θα εξαρτηθούν από τη δέσμευση των διαδοχικών κυβερνήσεων να παραμείνουν σταθερές στην υλοποίηση αυτού του είδους των αποφάσεων και να διαθέσουν τα οικονομικά μέσα για να υλοποιηθούν οι υπάρχουσες σήμερα τεχνολογικές δυνατότητες και να ερευνηθούν νέες μέσα από επιστημονική έρευνα και καινοτομία.

Αν οι κυβερνήσεις αποτύχουν να ενστερνισθούν και προωθήσουν τα σχετικά μέτρα έγκαιρα και μάλιστα όχι μόνο για τον τομέα των μεταφορών αλλά και για τους άλλους ενεργοβόρους και «μολύνοντες» τομείς, οι μοναδικές απομένουσες λύσεις στα κρίσιμα έτη της δεκαετίας 2040-2050 θα είναι η επιβολή περιορισμών στις μετακινήσεις και τις γενικότερες δραστηριότητές μας,

ανάλογων με αυτούς που βιώσαμε πρόσφατα στην πανδημία του COVID-19. Εκείνοι όμως οι περιορισμοί θα είναι σε μόνιμη βάση και όχι προσωρινοί...

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- EASAC (2019). Decarbonisation of transport: options and challenges. European Science Advisory Council. Έκθεση πολιτικής αριθμός 37, Μάρτιος 2019. Στο: <https://easac.eu/projects/details/decarbonisation-of-transport/>
- EEA. (2019). Greenhouse gas emissions from Transport in Europe. European Energy Agency data. Στο: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>
- EP (2015). Freight on road: Why EU shippers prefer truck to train. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, European parliament, Directorate General for internal policies. Μελέτη της εταιρείας Steer Davies & Gleave, Μάρτιος 2015. Στο: [https://www.europarl.europa.eu/Reg-Data/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU\(2015\)540338_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/Reg-Data/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU(2015)540338_EN.pdf)
- Eurostat (2019). Passenger Transport Statistics: Statistics explained. Στοιχεία Ιουνίου 2019. Στο: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/1132.pdf>
- Le Quiri C., Jackson R.B., Jones M.W., Smith A., Abernethy S., Andrew R.M., De-Gol A.J., Willis D.R., Shan Y., Canadell J.G, Friedlingstein P., Creutzig F., Peters G.P. (2020). Temporary reduction in daily global CO₂ emissions during the COVID-19 forced confinement. Nature Climate Change <https://doi.org/10.1038/s41558-020-0797-x>.
- Rail Freight Forward (2017). 30 by 2030: Rail Freight strategy to boost modal shift. Έκθεση του Rail Freight Forward (Σύμπραξη Ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εταιρειών), 2017.

***Γεώργιος Α. Γιαννόπουλος**

Ομ. Καθηγητής ΑΠΘ
αντ. μέλος Ακαδημίας Αθηνών

⁸ Άρχισε ήδη και στην Ελλάδα με τα μέτρα που εξαγγέλλθηκαν πρόσφατα (Ιούνιος 2020).

⁹ Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.



Σκέψεις προσέγγισης συγκοινωνιακού και χωρικού σχεδιασμού

Μόνικα Θέμου*

Αν αρχίσουμε από την αναπτυξιακή μας στρατηγική 2030 βλέπουμε ότι στόχος είναι η επίτευξη της σύγκλισης με τις ευρωπαϊκές χώρες αλλά και η ιδιαίτερη συνεργασία με τις Βαλκανικές χώρες.

Έτσι στη συνέχεια ως προτεραιότητα τίθεται η ολοκλήρωση του χωρικού σχεδιασμού της χώρας για να αντιμετωπίσει τα ζητήματα που αφορούν στη χρήση της γης, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, στο συντονισμό των στρατηγικών, τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών αναπτυξιακών σχεδίων με τα διαφορετικά επίπεδα χωρικού σχεδιασμού και στην ανάπτυξη ενός νέου συστήματος κατηγοριών χρήσης γης, το οποίο θα βελτιώνει τον πολεοδομικό σχεδιασμό, την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ταυτόχρονα με ειδική αναφορά στο Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα 2017-2027-2037 τονίζει τις προτεραιότητές του στην ενίσχυση της περιφερειακής και διεθνούς συνδεσιμότητας, στη διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας που επιτυγχάνεται με τη στροφή σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, στη ενίσχυση της προσβασιμότητας και κοινωνικής ένταξης πολιτών (μέσω έργων που αυξάνουν την προσβασιμότητα περιοχών οι οποίες επί του παρόντος δε θεωρούνται ικανοποιητικά προσιτές), στην

προώθηση των πολυτροπικών μεταφορών και στην ανάπτυξη των δικτύων των υποδομών εφοδιαστικής και το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 διαμορφώνει το πλαίσιο για την πραγματοποίηση επενδύσεων (ανεξαρτήτως πηγής χρηματοδότησης) στον τομέα μεταφορών κατά το διάστημα αναφοράς, καθορίζει τις προτεραιότητες πολιτικής που θα εφαρμοσθούν και προτείνει το αναπτυξιακό σενάριο για την εξέλιξη των έργων μεταφορών στη χώρα.

Είναι σαφές ότι ο στόχος για μια βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη θα επιτευχθεί από ένα χωρικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό - αναπτυξιακό προγραμματισμό που θα καταφέρει να εκφράσει τις τομεακές πολιτικές με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Ο νόμος 4447/2016 «χωρικός σχεδιασμός - βιώσιμη ανάπτυξη» ορίζει πως Στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός (χωροταξικός σχεδιασμός) είναι ο σχεδιασμός, που εκπονείται σε εθνική ή περι-

φερειακή κλίμακα, με τον οποίο τίθενται οι μεσοπρόθεσμοι ή και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου, ενώ «Ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός» (πολεοδομικός σχεδιασμός) είναι ο σχεδιασμός με τον οποίο καθορίζονται οι κανόνες για τη χρήση, τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους στον αστικό χώρο.

Αν ανατρέξουμε στις προδιαγραφές των αντίστοιχων επιπέδων χωρικού σχεδιασμού από τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (ΠΧΠ), τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ και τώρα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια), τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ και τώρα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια), αναπόσπαστο στοιχείο όλων είναι ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός.

Το ΠΣΠ αποτελεί το βασικό πλαίσιο χωροταξικών, πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών επιλογών στην εδαφική έκταση μιας διοικητικής Περιφέρειας για τον χρονικό ορίζοντα ισχύος του και με έναν από τους βασικούς στόχους τη «διαμόρφωση αστικών πόλων με διαπεριφερειακό και διεθνή ρόλο, μέσα από την αξιοποίηση και ολοκλήρωση των μεταφορικών δικτύων που ενισχύουν τη διασύνδεση και θέτουν τη βάση ενός εξωστρεφούς προτύπου ανάπτυξης».

Το ΤΧΣ επιδιώκει «την εδαφική και κοινωνική συνοχή, την άρση αποκλεισμών και την εξασφάλιση χωρίς αποκλεισμούς στους σημερινούς και μελλοντικούς κατοίκους του οικείου ΟΤΑ της κατοικίας, απασχόλησης, ποιότητα ζωής, των κοινωνικών υπηρεσιών, των επικοινωνιών και των μεταφορών που να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες ανάγκες τους και τους διαθέσιμους πόρους.

Ακόμη στοχεύει στην «ορθολογικοποίηση της έντασης των μετακινήσεων με ΙΧ και των μετακινήσεων κατοικίας - εργασίας - εξυπηρέτησεων και την προώθηση εναλλακτικών ήπιων τρόπων μετακινήσεων και την προώθηση της συνεργασίας πόλης - υπαίθρου».

Απαραίτητο στοιχείο των μελετών είναι οι διασυνδέσεις των οικιστικών περιοχών και οι μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών (π.χ.

μετακινήσεις μεταξύ των αστικών κέντρων, μετακινήσεις εφοδασμού, μετακινήσεις εργασίας - κατοικίας, τουρισμού - οικιστικών περιοχών).

Είναι σαφές ότι η αξιολόγηση των μεταφορικών δικτύων, Οδικό Δίκτυο, Σιδηροδρομικό Δίκτυο, Θαλάσσιες Μεταφορές, Δίκτυα/Διαδρομές εναλλακτικών μετακινήσεων και η πρόταση σχεδιασμού των ασφαλών και «ανθεκτικών» δικτύων υποδομής και πρότασης οργάνωσης των μεταφορών είναι αντικείμενο του επιστημονικού κλάδου των Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών πολύ σημαντικό στον Χωρικό Σχεδιασμό και μόνο η καλή συνεργασία των Συγκοινωνιολόγων με τους Χωροτάκτες Πολεοδόμους μπορεί να εξασφαλίσει επιτυχία ως προς τους επιδιωκόμενους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης. Κατά αντιστοιχία λοιπών των επιπέδων του Χωρικού Σχεδιασμού απαιτείται σαν συνέχεια του Στρατηγικού Εθνικού σχεδιασμού των μεταφορών, ο σχεδιασμός των μεταφορών σε επίπεδο Περιφέρειας και των μεγάλων οικιστικών συγκροτημάτων και το Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών ανά Δήμο. Τα ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί μέχρι στιγμής σε διάφορους Δήμους της χώρας (κυρίως γιατί διαφέρουν ως προς το περιεχόμενο), δεν αντιστοιχούν σε ένα Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών που μπορεί να εκπονηθεί παράλληλα με το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Απαιτούνται προδιαγραφές από το Περιφερειακό έως το Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών σύμφωνα με την αναπτυξιακή και κοινωνική πολιτική της χώρας και τους στόχους της διασυνδεδεμένης Ευρώπης.

Συμπερασματικά απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση χωρικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού που να αντιμετωπίζει με επιστημονικό τρόπο τη συνθετικότητα των μεταφορικών συστημάτων, την απαιτητικότητα των θεμάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και απρόσκοπτης κίνησης πεζών και ΑΜΕΑ και την αλληλεξάρτησή τους με το μοντέλο χωρικής οργάνωσης.

***Μόνικα Θέμου**

Συγκοινωνιολόγος - Πολεοδόμος Μηχανικός
monika.themou@gmail.com

PUZZLED ABOUT PLANNING?





Νέοι κυκλικοί κόμβοι του Βόλου

Μία απόλυτα επιτυχημένη παρέμβαση κυκλοφοριακής ανασυγκρότησης και αστικής ανάπτυξης

Κωνσταντίνος Απ. Καραγιάννης*

Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής έως και 64%, μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου έως και 43%, αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης έως δύο κατηγορίες, σημαντικός περιορισμός των τροχαίων ατυχημάτων και εκμηδενισμός των περιστατικών που συνδυάζονται με επιπτώσεις στην ανθρώπινη ζωή.

Οι τέσσερις νέοι κυκλικοί κόμβοι, που κατασκευάστηκαν στον Δήμο Βόλου, εγκαινιάστηκαν από τη νέα Δημοτική Αρχή και τέθηκαν σε πλήρη λειτουργία, έχουν απόλυτα θετικό αποτύπωμα, όχι μόνο στο κυκλοφοριακό, αλλά εν γένει στο αστικό περιβάλλον. Τα στοιχεία αυτά προέκυψαν ως **συμπεράσματα εκτεταμένης επιστημονικής έρευνας η οποία υλοποιήθηκε από τη Διεύθυνση Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Βόλου με την πολύτιμη υποστήριξη Καθηγητών & Φοιτητών του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας**. Η έρευνα συμπεριελάμβανε συστηματικές καταγραφές, αναλυτικές μετρήσεις και τεκμηρίωση αποτελεσμάτων μέσω επιστημονικών δεικτών.

Η κατασκευή και η απόδοση σε λειτουργία των τεσσάρων σύγ-

χρονων ισόπεδων κυκλικών κόμβων στην πόλη του Βόλου, ο πρώτος στη διασταύρωση των οδών Λαρίσης, Δερβενακίων, Μπότσαρη (**κόμβος Διμηνίου**), ο δεύτερος στη διασταύρωση των οδών Λαμνράκη & Ξέκερη (**κόμβος ΚΤΕΛ**), ο τρίτος στη διασταύρωση των οδών Λαμνράκη, Παπαδιαμάντη, Πυράσσου (**κόμβος Τελλωνείου**) και ο τέταρτος στη διασταύρωση των οδών Δημητριάδος, Μπόρελ, Λαμνράκη & Ιάσονος (**κόμβος Δημαρχείου**), άλλαξε ριζικά το κυκλοφοριακό μοντέλο της πόλης και αποτέλεσε ουσιαστικά ένα ιδιαίτερο σημείο αναφοράς με θετική απήχηση τόσο εντός όσο και εκτός συνόρων. Δόθηκε παράλληλα η δυνατότητα να καταγραφεί θεαματική βελτίωση στο επίπεδο εξυπηρέτησης, στη ροή της κυκλοφορίας και στην οδική ασφάλεια και ουσιαστική πτώση στο επίπεδο παραγόμενου περιβαλλοντικού θορύβου.

Στους παραπάνω άξονες πραγματοποιήθηκαν συστηματικές διαδικαστικές μετρήσεις από ομάδες φοιτητών καθώς και εξωτερικών συνεργατών και περαιτέρω ανάλυση των αποτελεσμάτων υπό την επιμέλεια του Συντονιστή Βιώσιμης Κινητικότητας & Προϊσταμένου του Τμήματος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών του Δήμου Βόλου κ. Κωνσταντίνου Καραγιάννη.

Οι νέες μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν σε διάστημα τεσσάρων μηνών, ημέρα & νύχτα, καθημερινές & Σαββατοκύριακα από τον Νοέμβριο του 2019 έως τον Φεβρουάριο του 2020. Ακολουθούν τα **κυριότερα συμπεράσματα**, συνδυαστικά και με τις αρχικές μετρήσεις που είχαν υλοποιηθεί στους δύο πρώτους κόμβους:

Το επίπεδο εξυπηρέτησης αναβαθμίστηκε από C σε A, στους κόμβους Διμηνίου, ΚΤΕΛ & Τελωνείου και **από C σε B** στον κόμβο του Δημαρχείου.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων, οι κυκλικόι κόμβοι συνέβαλαν στη **βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής σε ποσοστό από 47% έως και 64%**. Η μεγαλύτερη βελτίωση 64% παρατηρείται στον κόμβο Τελωνείου, 55% στον κόμβο Διμηνίου, 52% στον κόμβο των ΚΤΕΛ και 47% στον κόμβο του Δημαρχείου.

Σημαντικά είναι και τα αποτελέσματα που αφορούν στη **μείωση**

του περιβαλλοντικού θορύβου, μείωση που κυμαίνεται από 32% έως 43%. Στον κόμβο Τελωνείου παρατηρείται μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου κατά 43%, στον κόμβο Διμηνίου κατά 39%, στον κόμβο των ΚΤΕΛ κατά 36% και στον κόμβο του Δημαρχείου κατά 32%.

Καταγράφηκε τέλος και **το επίπεδο της οδικής ασφάλειας το οποίο εμφανίζεται να έχει αυξηθεί σημαντικά**. Ενώ κατά μέσο όρο κάθε χρόνο και σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία στα σημεία που σήμερα λειτουργούν κόμβοι σημειώνονταν περίπου 20-25 τροχαία σημαντικών υλικών ζημιών (μεταξύ των οποίων και δύο θανατηφόρα), πλέον τα τροχαία έχουν περιοριστεί σε 7-8 μικρών υλικών ζημιών από την έναρξη της λειτουργίας των κόμβων.

Ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο που καταγράφηκε ήταν **η οδηγική συμπεριφορά υπό τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα**, καταγραφή που αποτέλεσε μία ιδιαίτερα ευχάριστη έκπληξη παρά τις αρχικές αναμενόμενες ανησυχίες. Το πρώτο στοιχείο είχε να κάνει με τον εναρμονισμό στην ορθή πορεία των οχημάτων, όπως αυτή προδιαγράφεται κατά την είσοδο, κατά την παραμονή και κατά την αποχώρηση από τον κόμβο, ένα δεύτερο με την κατανόηση και τον σεβασμό της προτεραιότητας και ένα τρίτο με την ουσιαστική δυνατότητα ασφαλούς & απρόσκοπτης διέλευσης πεζών & ΑΜΕΑ.

ΦΟΡΗΤΟΙ ΜΕΤΡΗΤΕΣ ΟΠΙΣΘΑΝΑΚΛΑΣΗΣ
Ελέγχουμε την ποιότητα της οδικής σήμανσης



www.roadsensors.com

ΜΕΤΡΑΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΦΟΡΗΤΑ ΟΡΓΑΝΑ DELTA ΔΑΝΙΑΣ

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

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



Στην πρώτη περίπτωση το ποσοστό εναρμονισμού των οδηγών με την ορθή πορεία κίνησης στον κόμβο έφτασε το 82% στον κόμβο Διμηνίου, 84% στον κόμβο των ΚΤΕΛ, 86% στον κόμβο Τελωνείου & 85% στον κόμβο του Δημαρχείου, με Μέσο Ευρωπαϊκό Όρο το 75%.

Στη δεύτερη περίπτωση διαπιστώθηκε **σεβασμός της προτεραιότητας** σε ποσοστά που ανέρχονται 90% στον κόμβο Διμηνίου, 94% στον κόμβο ΚΤΕΛ, 92% στον κόμβο Τελωνείου & 91% στον κόμβο Δημαρχείου, με Μέσο Ευρωπαϊκό Όρο το 82%.

Στην τρίτη περίπτωση επιχειρήθηκε να αποτυπωθεί η δυνατότητα ασφαλούς και απρόσκοπτης διέλευσης πεζών & ΑΜΕΑ με τα ευρήματα να είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά καθώς **τακτική πλην περιορισμένων εξαιρέσεων ήταν η διακοπή πορείας των οχημάτων στη θέα πεζών & ΑΜΕΑ που ανέμεναν για να διέλθουν**

από τις υφιστάμενες πεζοδιαβάσεις.

Τέλος, ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει και στο **υψηλό ποσοστό αποδοχής του συνολικού σχεδιασμού των νέων κυκλικών κόμβων**. Σύμφωνα με τα πρώτα στοιχεία μία νέας έρευνας που διεξάγεται ήδη με χρήση ερωτηματολογίων, το **85% πολιτών & επισκεπτών εμφανίζονται απόλυτα ικανοποιημένοι** και αναγνωρίζουν, αφενός την επιτυχημένη κυκλοφοριακή παρέμβαση, αφετέρου την αισθητική αστική αναβάθμιση που έχει επιτευχθεί μέσω του ολοκληρωμένου ορθού & επιστημονικού σχεδιασμού υπό την καθοδήγηση του Καθηγητή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας κ. Νικολάου Ηλιού.

***Κωνσταντίνος Απ. Καραγιάννης**

Πολιτικός Μηχανικός - Μ.Σc. Συγκοινωνιολόγος

Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Μέλος Δ.Σ. Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων



Κυκλικός Κόμβος - Διμηνίου



Κυκλικός Κόμβος - ΚΤΕΛ



Κυκλικός Κόμβος - Δημαρχείου



Κυκλικός Κόμβος - Τελωνείου

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων



Την Τετάρτη 3 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε η Ετήσια Τακτική και Εκλογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και ακολούθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

Την Παρασκευή 5 Ιουνίου 2020 συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου με την ακόλουθη σύνθεση:

Πρόεδρος: **Παναγιώτης Παπαντωνίου**
Αντιπρόεδρος: **Ναταλία Ντάσιου**
Γενικός Γραμματέας: **Θανάσης Τσιάνος**
Ειδικός Γραμματέας: **Κωνσταντίνος Κουρέτας**
Ταμίας: **Ιωάννα Παγώνη**
Α' Αναπλ. Μέλος: **Δέσποινα Αλεξανδροπούλου**
Β' Αναπλ. Μέλος: **Κωνσταντίνος Καραγιάννης**

Σύντομα βιογραφικά των μελών του νέου Διοικητικού Συμβουλίου παρουσιάζονται παρακάτω:



ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου είναι διδάσκων στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, επιστημονικός συνεργάτης στο ΕΜΠ και μετα-Διδάκτωρ ερευνητής στο Technical University of Munich (TUM). Είναι Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, έχει 11 έτη ερευνητικής εμπειρίας, έχει συμμετάσχει σε 20 ερευνητικά έργα και έχει δημοσιεύσει 84 επιστημονικές εργασίες σε επιστημονικά περιοδικά και διεθνή συνέδρια. Ως ελεύθερος επαγγελματίας αναλαμβάνει μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων με έμφαση στην κυκλοφορία, την οδική ασφάλεια και τη βιώσιμη κινητικότητα.



ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΘΑΝΑΣΗΣ ΤΣΙΑΝΟΣ

Ο Θανάσης Τσιάνος είναι Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος του ΕΜΠ. Διατηρεί γραφείο μελετών συγκοινωνιακού σχεδιασμού, κυκλοφοριακών μελετών, ΣΒΑΚ, μελετών οδοποιίας και οδικής ασφάλειας με την επωνυμία "ΤΣΙΑΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ". Από το 2003 είναι μόνιμος συνεργάτης της Denco A.E. Κατά την 17ετή του επαγγελματική σταδιοδρομία ασχολήθηκε με περισσότερες από 200 μελέτες συγκοινωνιακών έργων πολλής εκ των οποίων αποτελούν μελέτες εξαιρετικά σημαντικών και σύνθετων έργων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.



ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΑΤΑΛΙΑ ΝΤΑΣΙΟΥ

Η Ναταλία Ντάσιου είναι Πολιτικός Μηχανικός - Msc Συγκοινωνιολόγος ΑΠΘ. Γεννήθηκε στη Λάρισα. Στην 14ετή επαγγελματική της σταδιοδρομία, εργάστηκε στην ALATZAS ASOCIADOS S.A. στην Μαδρίτη, σε κυκλοφοριακές - συγκοινωνιακές μελέτες διεθνών έργων (Ισπανία, Πορτογαλία, Παναμάς, Τυνησία, Τουρκία). Εργάστηκε στην ισπανική FERROVIAL AGROMAN S.A. στην Αθήνα, ως βοηθός μηχανικός του C.E.O. για τα έργα παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων.

Σήμερα κατέχει τη θέση της Μηχανικού Λειτουργίας των εταιρειών παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων ΝΕΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.



ΕΙΔΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΡΕΤΑΣ

Ο Κωνσταντίνος Κουρέτας είναι Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος MSc με σπουδές στο ΕΜΠ και το University of Virginia των ΗΠΑ. Έχει εργαστεί σε μελέτες κυκλοφοριακές, οδοποιίας, σχεδιασμού μέσων μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα και το εξωτερικό (κυρίως υποσαχάρια Αφρική, ΝΑ Ασία). Συνεχίζει να εργάζεται σαν σύμβουλος μηχανικός, ενώ ταυτόχρονα είναι υποψήφιος διδάκτορας στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της Σχολής Αγρονόμων - Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ, ερευνώντας την αξιοποίηση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών στις μεταφορές.



ΤΑΜΙΑΣ ΙΩΑΝΝΑ ΠΑΓΩΝΗ

Η Ιωάννα Παγώνη είναι Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός ΕΜΠ και εργάζεται ως μεταδιδακτορική ερευνήτρια στο Εργαστήριο Μεταφορών & Λήψης Απόφασης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ενώ είναι διδάσκουσα στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών. Ως ερευνήτρια έχει συμμετάσχει σε διάφορα ερευνητικά έργα με αντικείμενο τις αερομεταφορές και την εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών και υπηρεσιών κινητικότητας. Ως σύμβουλος έχει συμμετάσχει σε πλήθος συγκοινωνιακών μελετών και μελετών οδοποιίας.



Α' ΑΝΑΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ

Η Δέσποινα Αλεξανδρούλου είναι Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος, με περισσότερα από 27 χρόνια σε κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές μελέτες. Έχει ασχοληθεί στο ΕΜΠ ως ερευνήτρια σε πλήθος Ευρωπαϊκών και Ελληνικών Συγκοινωνιακών Προγραμμάτων με έμφαση σε θέματα Νέων Τεχνολογιών, Εφαρμογών Τηλεματικής στις Μεταφορές, Συστημάτων Κυκλοφοριακής Πληροφόρησης και Συνδυασμένων Μεταφορών, Αστικών Συγκοινωνιών καθώς και σε διδασκαλία μαθημάτων.



Β' ΑΝΑΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ

Ο Κωνσταντίνος Απ. Καραγιάννης είναι Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ. - M.Sc. Συγκοινωνιολόγος - Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Μεταπτυχιακές Σπουδές με άριστα στη διαχείριση έργων, τον χωρικό & κοινωνιακό σχεδιασμό και την οργάνωση μεταφορών. Περιφερειακός Συντονιστής Βιώσιμης Κινητικότητας. Προϊστάμενος στη Διεύθυνση Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Βόλου. Βραβευμένος για το σχεδιασμό σύνθετων έργων υποδομής και για την προώθηση των αρχών της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πρ. Πρόεδρος Πολιτικών Μηχανικών Μαγνησίας. Σύμβουλος Ο.Λ.Β.



Νέα Αναβαθμισμένη Ιστοσελίδα

Η ιστοσελίδα του Συλλόγου ανασχεδιάστηκε και αναβαθμίστηκε τεχνολογικά και αισθητικά. Ακολουθήστε τον σύνδεσμο ώστε να πληροφορηθείτε στη νέα μας ιστοσελίδα: <http://www.ses.gr/>

Στην ιστοσελίδα θα υπάρχει άμεση ενημέρωσή σας σχετικά με όλες τις δράσεις του Συλλόγου ενώ θα μπορείτε να βλέπετε Νέα και Ανακοινώσεις του Συλλόγου.

Επίσης, σας καλούμε να συνδεθείτε με τους λογαριασμούς του Συλλόγου στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.



Σ.Ε.Σ.



Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)



Σ.Ε.Σ.

Για να επικοινωνήσετε άμεσα με τα μέλη του Δ.Σ. του Συλλόγου, μπορείτε να στείλετε ηλεκτρονικό μήνυμα στην παρακάτω διεύθυνση: info@ses.gr



Οι θέσεις του ΣΕΣ για τον «Μεγάλο Περίπατο»

Η πανδημία του 10ύ COVID 19 έχει αναπόφευκτα επιφέρει αλλαγές στις αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις των πολιτών. Η νέα - μερική - κανονικότητα θα πρέπει να υποστηρίζεται από βιώσιμες λύσεις, ώστε οι επιπτώσεις στην κοινωνία, το περιβάλλον και την οικονομία να είναι όσο το δυνατόν μικρότερες.

Παράλληλα η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στο οδικό δίκτυο σε σχέση με την «προ - COVID» εποχή αποτελεί καταλύτη και ένα παράθυρο ευκαιρίας για αλλαγή παλαιωμένων αντιλήψεων και εφαρμογή σύγχρονων πολιτικών διαχείρισης κυκλοφορίας και δικαιότερης ανακατανομής του δημόσιου χώρου, όπως συμβαίνει σήμερα σε πολλές πόλεις στην Ευρώπη και στον κόσμο. Η εφαρμογή βιώσιμων πολιτικών κυκλοφορίας και στάθμευσης θα πρέπει να έχει ως στόχο:

- την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των κατοίκων, των εργαζόμενων και των επισκεπτών με έμφαση στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των ατόμων με ειδικές ανάγκες καθώς και στην ανάγκη για τροφοδοσία των καταστημάτων
- τη δικαιότερη ανακατανομή του δημόσιου χώρου που θα επιφέρει με συντονισμένο συγκοινωνιακό και αρχιτεκτονικό

σχεδιασμό την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής

- την απόδοση περισσότερου χώρου στον πεζό, τον ποδηλάτη και εν γένει τα ήπια μέσα μετακίνησης
- την αύξηση της ελκυστικότητας και της επισκεψιμότητας του κέντρου
- την ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων και χώρων μεγάλης επισκεψιμότητας
- την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των ΜΜΜ
- τη δημιουργία εκτεταμένων περιοχών περιορισμού της χρήσης ΙΧ
- την αποτροπή των διαμπερών κινήσεων με ΙΧ από το κέντρο της πόλης
- τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των τροχαίων ατυχημάτων μέσω περιορισμού της χρήσης του ΙΧ.

Σε αυτό το πλαίσιο ο **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων**, αποτελώντας βασικό συνομιλητή της πολιτείας σε θέματα μεταφορών και βιώσιμης κινητικότητας και με συναίσθηση του ρόλου του ως του κατεξοχήν επιστημονικού φορέα που εκπροσωπεί τους Έλληνες συγκοινωνιολόγους, θεωρεί ότι **το σχέδιο του «Μεγάλου Περιπάτου» του Δήμου Αθηναίων κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.**

Από την όλη διαδικασία, αναδεικνύεται ακόμα μια φορά, η κρισιμότητα του ρόλου των **Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών** στη διαμόρφωση των **προτάσεων των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων**, στην **εκτίμηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων** και στην πρόβλεψη των αλληλαγών των χαρακτηριστικών μετακίνησης (π.χ. τρόπος και χρόνος μετακίνησης). Επίσης, δεδομένου ότι οι μετακινήσεις αποτελούν ένα δυναμικό φαινόμενο το οποίο εξελίσσεται και επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, η συμβολή των συγκοινωνιολόγων μηχανικών είναι καθοριστικής σημασίας και στην οργάνωση της **επιτήρησης της κυκλοφορίας, κατά τις πρώτες μέρες εφαρμογής των μέτρων και στην αξιολόγηση των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε τακτά χρονικά διαστήματα.**

Όπως και σε όλες τις μεγάλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις που έχουν γίνει κατά το παρελθόν, **τις πρώτες μέρες εφαρμογής των μέτρων οι επιπτώσεις στην κυκλοφορία (όπως και οι αντιδράσεις) είναι σημαντικές αλλά μειώνονται δραστικά τις επόμενες μέρες / εβδομάδες.** Τελικό στόχο αποτελεί η ισορροπία του συστήματος Μεταφορών της πόλης, όχι με διοχέτευση της κυκλοφορίας σε άλλους άξονες, αλλά με περιορισμό της χρήσης του ΙΧ και την επιλογή άλλων μέσων για τη μετακίνηση προς και από το κέντρο της Αθήνας. Ο στόχος αυτός δεν επιτυγχάνεται σε διάστημα λίγων ημερών καθώς προϋποθέτει την επαρκή ενημέρωση των μετακινούμενων για τα νέα μέτρα κινητικότητας και την αλληλαγή της συμπεριφοράς και του τρόπου μετακίνησης, η οποία απαιτεί σαφώς μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Επίσης, **δεν αρκεί η εφαρμογή μέτρων που αφορούν μόνο την κεντρική περιοχή, αλλά η συστηματική και σταδιακή εφαρμογή βασικών συμπληρωματικών μέτρων όπως η αναβάθμιση του συστήματος ΜΜΜ, η δημιουργία αξόνων πεζών και ποδηλάτου προς και από το κέντρο της Αθήνας, η λήψη μέτρων για την προστασία των ευάλωτων ομάδων χρηστών (πεζοί, ΑΜΕΑ, ποδηλάτες, δι-κυκλιστές), η διαχείριση της στάθμευσης.**

Το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου στον Δήμο Αθηναίων είναι μια μεγάλη παρέμβαση, με φιλοσοφία που κατ' αρχήν εξυπηρετεί τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας και της καλύτερης ποιότητας ζωής στην πόλη. **Το εγχείρημα είναι μεγάλο και έπρεπε να είχε επιχειρηθεί τουλάχιστον μια δεκαετία πριν** (π.χ. με την εφαρμογή του σχεδίου ενοποίησης των αρχαιοδομικών χώρων). Ωστόσο η διαδικασία μελέτης και εφαρμογής αυτού του μεγάλου εγχειρήματος **ανέδειξε την έλλειψη Μητροπολιτικού Φορέα Πολεοδομίας και Μεταφορών στην Αττική** με αρμοδιότητες σε θέματα Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Κυκλοφορίας και Δημόσιας Συγκοινωνίας και στόχο την ενιαία αντιμετώπισή τους, ώστε να επιτυγχάνεται μεταξύ των άλλων:

- *Ενιαίος και ολοκληρωμένος σχεδιασμός των μεταφορικών υποσυστημάτων της Αττικής.*
- *Αποδοτικότερη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος.*
- *Συντονισμός φορέων κατά τη μελέτη και εφαρμογή μεγάλων αστικών παρεμβάσεων.*

(Σημειώνεται ότι ο Μητροπολιτικός Φορέας Αττικής αποτελεί πάγια θέση του ΣΕΣ εδώ και δύο δεκαετίες και θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμος στη μελέτη και εφαρμογή του «Μεγάλου Περιπάτου»).

Η **πιλοτική εφαρμογή** του «Μεγάλου Περιπάτου» δίνει τη δυνατότητα **αξιολόγησης των μέτρων και λήψης διορθωτικών παρεμβάσεων** όπου κριθεί σκόπιμο. Αυτήν τη στιγμή είναι νωρίς να κρίνουμε τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κατά τη φάση υλοποίησης του πιλοτικού έργου. Η σωστή αξιολόγηση των επιμέρους παρεμβάσεων ή και ολόκληρου του Σχεδίου θα πρέπει να γίνεται περιοδικά με βάση τα δεδομένα που προκύπτουν από τη διαρκή παρακολούθηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων και την **επίτευξη των στόχων** που περιγράφονται στην αρχή. Και σε κάθε περίπτωση, η τελική αξιολόγηση θα γίνει από τους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής.

Επισημαίνεται ότι την πιλοτική εφαρμογή θα πρέπει να ακολουθήσει (αμέσως μετά την αξιολόγηση) η **οριστική εφαρμογή αφού πρώτα εκπονηθούν όλες οι απαραίτητες μελέτες** (αρχιτεκτονικές, συγκοινωνιακές, πολεοδομικές, περιβαλλοντικές κτλ), ώστε να

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. 2310 797.880
ΑΘΗΝΑ: Ναυπλίου 21, 144 52 Μεταμόρφωση-Αττική, Τηλ. 210 2846.904, FAX. 210 2846.906
<http://www.odosimansi.gr>, e-mail: odosimansi@tee.gr



επιτευχθεί τόσο ο στόχος της αισθητικής αναβάθμισης του κέντρου, όσο και η δημιουργία κατάλληλων συμπληρωματικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων.

Σε κάθε περίπτωση, πιλοτική εφαρμογή δεν σημαίνει πρόχειρη εφαρμογή. Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι τηρούνται οι προδιαγραφές και οι οδηγίες μελετών οδικών έργων, με την όποια ευελιξία λόγω της πιλοτικής εφαρμογής, και σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να διασφαλίζεται το επίπεδο της οδικής ασφάλειας όλων των χρηστών.

Δεδομένων των έως τώρα δειγμάτων εφαρμογής της κυκλοφοριακής μελέτης (άστοχες επιλογές χρωμάτων και χωροθέτησης ποδηλατοδρόμων, μη επαρκής συντονισμός, έλλειψη ενημέρωσης κτλ), **ο ΣΕΣ επισημαίνει την ανάγκη υποστήριξης του Δήμου Αθηναίων από κατάλληλο μελετητικό επιστημονικό δυναμικό συγκοινωνιολόγων** που θα συνδράμουν τόσο στην πιλοτική, όσο και

στην οριστική εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης που ήδη έχει εκπονηθεί. Ο ρόλος των συγκοινωνιολόγων είναι ιδιαίτερα κρίσιμος και καθοριστικός στην κυκλοφοριακή μελέτη και στη μελέτη εφαρμογής της (ακόμα και αν πρόκειται για πιλοτική εφαρμογή).

Εκτιμώντας ότι ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας μπορεί να αποτελέσει τη βάση και τη σπίθα για την ανάπτυξη και άλλων βιώσιμων πολιτικών, όχι μόνο στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας, αλλά σε Δήμους όλης της Χώρας, ο **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων** με σοβαρή και τεκμηριωμένη συνεισφορά στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας για περισσότερα από 40 χρόνια, **στηρίζει την επιστημονική διάσταση του εγχειρήματος** του Δήμου Αθηναίων, θα είναι παρών με εποικοδομητική κριτική, και είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του ανθρώπινο δυναμικό στην εφαρμογή και στην αξιολόγηση του «Μεγάλου Περιπάτου».



Το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων συναντήθηκε με τον Δήμαρχο Αθηναίων κ. Μπακογιάννη με αφορμή το υπό υλοποίηση σχέδιο του "Μεγάλου Περιπάτου" στην Αθήνα.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, παρουσιάστηκαν στον Δήμαρχο οι θέσεις του Συλλόγου όπως αυτές αποτυπώθηκαν στο ανωτέρω Δελτίο Τύπου, μεταφέρθηκε η στήριξη στην επιτυχία του εγχειρήματος και επισημάνθηκαν επιμέρους προβληματισμοί κατά την εφαρμογή των παρεμβάσεων. Ο Δήμαρχος Αθηναίων ενημέρωσε τους εκπροσώπους του Συλλόγου για τον προγραμματισμό των παρεμβάσεων και τα επόμενα βήματα υλοποίησης του έργου. Αποφασίστηκε να συνεχιστεί η στενή επαφή του Συλλόγου με τον Δήμο Αθηναίων.



Μειωμένες τιμές στα ενεργά μέλη του Συλλόγου για τα εκπαιδευτικά σεμινάρια της Aimsun

Η εταιρία Aimsun προσφέρει σε όλα τα μέλη του ΣΕΣ μειωμένες τιμές (-20%) στα μαθήματα κατάρτισης του λογισμικού προσομοίωσης κυκλοφορίας Aimsun Next. Θα βρείτε τα προγραμματισμένα σεμινάρια στον παρακάτω σύνδεσμο: <https://www.aimsun.com/training/#course-calendar>

Η έκπτωση ισχύει μόνο για το επίπεδο «Core Skills» το οποίο αποτελεί μια ολοκληρωμένη εισαγωγή στις βασικές αρχές της δημιουργίας ενός μοντέλου Aimsun Next, με έμφαση στην προσομοίωση σε μικροσκοπικό επίπεδο. Σκοπός του σεμιναρίου είναι η κατάρτιση του συγκοινωνιολόγου μηχανικού στα βασικά στάδια της διαδικασίας δημιουργίας ενός συγκοινωνιακού μοντέλου κυκλοφορίας για την ανάπτυξη και αξιολόγηση συγκοινωνιακών προτάσεων με τη χρήση του λογισμικού Aimsun Next.

Οι θεωρητικές ενότητες μαζί με τις πρακτικές ασκήσεις για την κατάκτηση των βασικών εννοιών καλύπτουν:

- τη δημιουργία ενός μοντέλου κυκλοφορίας,
- τη διαχείριση της κυκλοφορίας,
- τη δημιουργία εναλλακτικών σεναρίων,
- την ανάλυση των αποτελεσμάτων προσομοίωσης και
- τη διαδικασία βαθμονόμησης ενός μοντέλου κυκλοφορίας.

Το υλικό και οι παρουσιάσεις θα είναι στην Αγγλική γλώσσα. Μπορείτε να απευθυνθείτε στον ΣΕΣ στα email: secretary@ses.gr ή info@ses.gr και να δηλώσετε ενδιαφέρον για τα εκπαιδευτικά σεμινάρια του Aimsun Next. Εάν δεν είστε μέλος, μπορείτε να εγγραφείτε στον ΣΕΣ και να λάβετε την έκπτωση.

Έρευνα αξιολόγησης των υπηρεσιών του Συλλόγου

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης των υπηρεσιών του Συλλόγου στα μέλη του δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο αξιολόγησης, η συμπλήρωση του οποίου είναι ανώνυμη.

Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο στα μέλη του ΣΕΣ. Η συμμετοχή όλων των μελών είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη βελτίωση των υπηρεσιών του Συλλόγου. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα δημοσιευτούν προς όλα τα μέλη του Συλλόγου και θα αποτελέσουν τη βάση για το σχέδιο δράσης που αναπτύσσεται.

Μπορείτε να απαντήσετε το ερωτηματολόγιο στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://www.surveymonkey.com/r/GLBWCK3>

ΝΕΑ ΜΕΛΗ



ΤΣΑΜΗ ΜΑΡΙΑ εγγράφεται με Α.Μ. 834

ΑΜΠΡΑΣΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ εγγράφεται με Α.Μ. 835

ΛΥΜΠΕΡΑΚΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ εγγράφεται με Α.Μ. 836

ΓΚΕΣΟΥΛΗ ΑΝΘΟΥΛΑ εγγράφεται με Α.Μ. 837

ΤΣΙΓΔΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 838

ΠΑΝΟΥ ΜΑΙΡΗ εγγράφεται με Α.Μ. 839

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ εγγράφεται με Α.Μ. 840

ΤΖΟΥΡΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ εγγράφεται με Α.Μ. 841

ΚΟΥΤΑ ΜΑΡΙΝΑ εγγράφεται με Α.Μ. 842

ΝΕΣΣΗ ΠΑΥΛΙΝΑ εγγράφεται με Α.Μ. 843

ΚΑΦΦΕ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ εγγράφεται με Α.Μ. 844

ΗΛΙΑΔΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ εγγράφεται με Α.Μ. 845



Θανάσης Τσιάνος
Γενικός Γραμματέας ΣΕΣ



Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ και ο Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων συναντήθηκαν πρόσφατα με τον **Γενικό Γραμματέα Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος, κ. Ευθύμιο Μπακογιάννη**. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, συζητήθηκαν εκτενώς οι εξελίξεις σε θέματα άμεσου ενδιαφέροντος για τα μέλη του Συλλόγου, όπως τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το νομοσχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση, η χρηματοδότηση Δήμων για έργα αναπλάσεων και η πρόταση για σύσταση Μητροπολιτικού Φορέα Μεταφορών στην Αττική. **Αποφασίστηκε να συνεχιστεί η στενή επαφή του Συλλόγου με το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και να πραγματοποιηθεί το προσεχές διάστημα εκδήλωση με την παρουσία του κ. Μπακογιάννη για τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια.**



ΤΟ ΥΠΕΝ παρουσίασε πρόσφατα το Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΕΠΣ) για το Μάτι. Για τη σύνταξη του (ΕΠΣ) απαιτήθηκαν, πέραν της κύριας πολεοδομικής μελέτης, οκτώ άλλες υποστηρικτικές μελέτες μεταξύ των οποίων και συγκοινωνιακή μελέτη, παρότι στις τεχνικές προδιαγραφές των ΕΧΣ (ΦΕΚ 1976 Β/2017) δεν αναφέρεται η συγκοινωνιακή μελέτη. Ο ΣΕΣ θεωρεί ότι αυτό είναι μια σημαντική ένδειξη, ότι η πολιτεία κατανοεί πλέον την κρίσιμότητα της εκπόνησης μιας ξεχωριστής συγκοινωνιακής μελέτης από αντίστοιχης ειδικότητας επιστήμονες, στο πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού. **Προκειμένου οικισμοί και οικιστικά συγκροτήματα να αποκτήσουν ένα ανθεκτικό σχέδιο μεταφορών και υποδομών πριν θρηνήσουμε και άλλες ανθρώπινες ζωές είναι απαραίτητο να γίνει κατανοητό ότι ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι καταλύτης στη βιώσιμη ανάπτυξη και συμβάλλει στην ανθεκτικότητα έναντι πάσης φύσεως κινδύνων.**



Ο ΓΕΝΙΚΟΣ Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων εκπροσώπησε τον ΣΕΣ, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής των Ελλήνων, εκθέτοντας τις απόψεις του συλλόγου σχετικά με το **σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης»**. Ήδη στο πλαίσιο της διαβούλευσης του νόμου ο ΣΕΣ είχε στείλει σχόλια και προτάσεις πολλές από τις οποίες λήφθηκαν υπόψη στη διαμόρφωση του νομοσχεδίου. Επίσης σύμφωνα και με την έκθεση της διαβούλευσης, σχόλια του ΣΕΣ που αφορούσαν τεχνικά ζητήματα και λεπτομέρειες πρόκειται να ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση των κανονιστικών πράξεων και υπουργικών αποφάσεων (όπως πρότεινε και ο ΣΕΣ) που έπονται του νόμου. Η εισήγηση στην Επιτροπή της Βουλής καθώς και η επιστολή που είχε αποσταλεί στα πλαίσια της διαβούλευσης είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ.



Ο ΣΕΣ στο πλαίσιο του μεγάλου περιπάτου εξέδωσε σχετικό ΔΤ, συναντήθηκε με τον Δήμαρχο Αθηναίων, συμμετείχε σε συνεδρίαση Διαπαραταξιακής Επιτροπής Διαβούλευσης και είχε παρουσία σε ΜΜΕ. Στο site του ΣΕΣ είναι αναρτημένες όλες οι σχετικές ανακοινώσεις, τα σχόλια και οι παρατηρήσεις του

ΕΠΙΚΑΙΡΑ & ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΑ

ΣΕΣ. Σε όλες τις παρεμβάσεις του ο ΣΕΣ προσπαθεί να διατηρεί υπεύθυνη στάση έναντι του έργου του «Μεγάλου Περιπάτου», με **εποικοδομητική κριτική**, χωρίς σκοπιμότητες και ιδιοτέλειες, εκτιμώντας ότι ο «Μεγάλος Περίπατος» της Αθήνας μπορεί να αποτελέσει τη βάση και τη σπίθα για την ανάπτυξη και άλλων βιώσιμων πολιτικών στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις στην Ελλάδα.



Ο ΣΕΣ τον Μάιο του 2020 απέστειλε στα συναρμόδια υπουργεία προτάσεις για **μέτρα άμεσης εφαρμογής στην περίοδο του Covid-19** με σκοπό την απελευθέρωση δημόσιου χώρου για χρήση σε πεζούς και ποδηλάτες. Η σχετική επιστολή είναι αναρτημένη στο site του Συλλόγου.



ΠΡΟΘΕΣΗ του ΣΕΣ στο πλαίσιο της **διάχυσης της πληροφορίας**, και της μεγαλύτερης εξωστρέφειάς του, είναι να **αυξήσει την επικοινωνία με τα μέλη του** και με την κοινωνία, μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης (Facebook, twitter, linkedin). Συνεπώς για την άμεση ενημέρωσή σας (σχετικά με νέες νομοθεσίες, προδιαγραφές και δράσεις του Συλλόγου) παρακαλείστε όπως συνδεθείτε με τις παραπάνω πλατφόρμες.



Ο ΣΕΣ διενεργεί την παρούσα χρονική περίοδο **Έρευνα Αξιολόγησης του Συλλόγου** από τα μέλη του. Παρακαλούνται όλα τα μέλη του ΣΕΣ να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο που τους έχει αποσταλεί μέσω e-mail (και είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ) και να εκφράσουν ελεύθερα την άποψή τους, τα σχόλια και τις προτάσεις τους σχετικά με τη λειτουργία και τους στόχους του Συλλόγου.



ΠΡΟΘΕΣΗ του ΣΕΣ αποτελεί η **αύξηση των παραληπτών του Ενημερωτικού Δελτίου** (καθώς και η ανανέωσή του) ώστε να λαμβάνεται από όλες τις Ηγεσίες και τις Τεχνικές Υπηρεσίες Υπουργείων, Περιφερειών και Δήμων, καθώς και σε πλήθος ΜΜΕ, με σκοπό την αύξηση της εξωστρέφειας του ΣΕΣ.



Ο ΣΕΣ είναι πρόθυμος να **υποστηρίξει τα μέλη του** στην ανάδειξη προβλημάτων που αντιμετωπίζουν καθώς και σε πρωτοβουλίες που έχουν ως σκοπό την προώθηση και διάδοση της επιστημονικής και τεχνολογικής γνώσης στον τομέα των μεταφορών. Συνεπώς ενθαρρύνονται τα μέλη του ΣΕΣ να επικοινωνούν με τον Γενικό Γραμματέα του ΣΕΣ (Θανάση Τσιάνο) προκειμένου να συγκεντρώνονται όλα τα ζητήματα και να συζητούνται στα ΔΣ του Συλλόγου.



ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

Απρίλιος 2018 - Ιούνιος 2020

Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ

Τετάρτη 3 Ιουνίου 2020

Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου

Πρόεδρος: **Κώστας Κεραπτσόγλου**

Αντιπρόεδρος: **Λίλα Γαϊτανίδου**

Γενικός Γραμματέας: **Παναγιώτης Παπαντωνίου**

Ειδικός Γραμματέας: **Μαρία Σαρτζετάκη**

Ταμίας: **Θανάσης Τσιάνος**

Αναπληρωματικά Μέλη: **Δημήτρης Κατσώχης**
Χρήστος Κιδικούδης

A. Γενικός Σχεδιασμός και Δραστηριότητες

1. Πρόγραμμα Δράσης του ΣΕΣ 2018-2020

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

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

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

2. Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση ΣΕΣ 2019

Σύμφωνα με το καταστατικό του ΣΕΣ, στο πέρας του 1^{ου} έτους από την εκλογή του ΔΣ του ΣΕΣ, θα έπρεπε να γίνει Γενική Συνέλευση για την παρουσίαση των πεπραγμένων του ΔΣ. Η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση του ΣΕΣ, πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 10 Απριλίου 2019 στις 17:30 στο γραφείο του ΣΕΣ (Πανόρμου 61). Το κείμενο του Ετήσιου Απολογισμού των Πεπραγμένων 2018 - 2019 δημοσιεύτηκε στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΣΕΣ.

B. Εσωτερική Οργάνωση ΣΕΣ

1. Συνεδριάσεις Διοικητικού Συμβουλίου

Στις 28 Μαρτίου 2018 πραγματοποιήθηκε η επαναληπτική Τακτική Εκλογοαπολογιστική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Μετά τον απολογισμό της διετίας 2016 - 2018 και την απαληθαγή του ΔΣ εκ των ευθυνών του, διεξήχθησαν οι εκλογές για την ανάδειξη του νέου ΔΣ.

Την Τρίτη 10 Απριλίου 2018, το ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα με την ακόλουθη σύνθεση, η οποία εγκρίθηκε ομόφωνα:

Πρόεδρος: **Κώστας Κεραπτσόγλου**

Αντιπρόεδρος: **Λίλα Γαϊτανίδου**

Γενικός Γραμματέας: **Παναγιώτης Παπαντωνίου**

Ειδικός Γραμματέας: **Μαρία Σαρτζετάκη**

Ταμίας: **Θανάσης Τσιάνος**

Α' Αναπληρωματικό μέλος: **Δημήτρης Κατσώχης**

Β' Αναπληρωματικό μέλος: **Χρήστος Κιδικούδης**

Το ΔΣ κατά τη διάρκεια της θητείας του, δηλαδή κατά την περίοδο Απρίλιος 2018 - Ιούνιος 2020 πραγματοποίησε συνολικά **22 συνεδριάσεις** (21 τακτικές και 1 έκτακτη λόγω αναβολής εκλογών). Επιθυμία των τακτικών μελών του ΔΣ ήταν η ενεργός συμμετοχή και των αναπληρωματικών, τα οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν στο σύνολο 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 ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τηλεφώνου επιτρέποντας έτσι την έγκαιρη προετοιμασία των συνεδριάσεων του ΔΣ. Τα αρχεία του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που ανταλλάχθηκαν μεταξύ των μελών έχουν αποθηκευτεί για μελλοντική αναφορά σε πρώτη ζήτηση.

2. Συστηματική ενημέρωση Αρχείου Μελών

Το αρχείο μελών του ΣΕΣ **ενημερώνεται συστηματικά** και σήμερα περιλαμβάνει στοιχεία για τα **845** μέλη του ΣΕΣ.

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

Ταυτόχρονα, συντηρούνται τα δύο αρχεία που περιλαμβάνουν τα αναλυτικά στοιχεία για **διακεκριμένους φίλους** του ΣΕΣ και **δημοσιογράφους** που ασχολούνται με θέματα του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Τα αρχεία αυτά εμπλουτίζονται με πρόσθετα στοιχεία και ενημερώνονται τακτικά (αλληλαγές 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.

Ο ΣΕΣ συμμορφώθηκε πλήρως με τον **Γενικό Κανονισμό Προσωπικών Δεδομένων** (GDPR) και τηρεί όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των μελών, διακεκριμένων φίλων και δημοσιογράφων που διατηρεί.

3. Εγγραφές νέων μελών

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2018 - Μάρτιος 2020 εγκρίθηκε η εγγραφή **29 νέων μελών** (από Αριθμό Μητρώου 817 έως 845). Σημαντική δραστηριότητα του ΔΣ ήταν η εκστρατεία ενημέρωσης όλων των ασχολούμενων στον Τομέα των Συγκοινωνιολόγων για την εγγραφή τους στον ΣΕΣ εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπει το καταστατικό του Συλλόγου.

4. Λειτουργία Γραφείου ΣΕΣ

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

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

Οι λογιστικές και φοροτεχνικές απαιτήσεις υποστηρίζονται από το **Λογιστικό Γραφείο** του κ. Δημήτρη Νικολέα.

Γ. Οικονομική Αυτοδυναμία του ΣΕΣ

1. Οργάνωση Ταμείου

Ο ΣΕΣ αντεπεξέρχεται κανονικά στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις του έναντι τρίτων. Ο Σύλλογος διατηρεί δύο τραπεζικούς λογαριασμούς στην ALPHA BANK στο υποκατάστημα στην Πλατεία Αμερικής. Οι τραπεζικοί λογαριασμοί είναι προσβάσιμοι από όλα τα μέλη του Δ.Σ. Για όλες τις συναλλαγές μέσω φυσικού καταστήματος τράπεζας απαιτείται η υπογραφή του Ταμιά του ΔΣ και του Προέδρου ή του Γενικού Γραμματέα του ΔΣ. Οι κινήσεις μέσω Web Banking μπορούν να εκτελούνται μόνο από τον Ταμιά. Για όλες τις κινήσεις μέσω Web Banking ενημερώνονται αυτόματα μέσω email από το σύστημα της τράπεζας, όλα τα μέλη του ΔΣ.

Όλες οι συναλλαγές γίνονται ηλεκτρονικά, με σκοπό τη διαφάνεια και τον καλύτερο έλεγχο και εποπτεία των ταμειακών ροών. Σε περιπτώσεις εσόδων σε μετρητά (π.χ. συνδρομές συμμετοχής σε εκδηλώσεις, κλπ.) τα χρήματα κατατίθενται στον λογαριασμό του ΣΕΣ ή αξιοποιούνται για άμεσες ανάγκες (π.χ. έξοδα γραφείου).

2. Κατάσταση Ταμείου

Από την 10^η Απριλίου 2018 (ημερομηνία ανάληψης ταμείου από τον τρέχοντα Ταμιά), μέχρι και την 3^η Ιουνίου 2020 (ημερομηνία τρέχοντος απολογισμού), ως προς την κατάσταση του ταμείου αναφέρεται ότι κατά τη θητεία του παρόντος ΔΣ διαπιστώνεται σημαντική αύξηση του ταμειακού αποθέματος με υπερακελισμό εσόδων - εξόδων, ενώ αναμένεται περαιτέρω ενίσχυση του ταμείου από την συγκέντρωση συνδρομών στην εκλογο-απολογιστική συνέλευση. Η αναλυτική κατάσταση του οικονομικού απολογισμού της περιόδου 2018-2020, θα παρουσιασθεί από τον Ταμιά κατά τη γενική συνέλευση της 3^{ης} Ιουνίου 2020.

3. Πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών

Κατά την παρούσα θητεία έγινε προσπάθεια διεύρυνσης της βάσης αναζήτησης χορηγών για την ενίσχυση των δραστηριοτήτων και τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοδυναμίας σε σχέση με τα πάγια λειτουργικά έξοδα του ΣΕΣ. Το πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών περιελάμβανε τρεις κατηγορίες χορηγών:

- 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.),
- ιδιωτικούς φορείς, εταιρίες λειτουργίας και εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των μεταφορών (χορηγίες για σχετικές εκδηλώσεις και καταχώρηση διαφημίσεων που καλύπτουν τα έξοδα έκδοσης του αναβαθμισμένου Ενημερωτικού Δελτίου),
- ιδιωτικά μη κερδοσκοπικά ιδρύματα και μεγάλες επιχειρήσεις (χορηγίες για σχετικές εκδηλώσεις),
- γραφεία μελετητών Συγκοινωνιολόγων (χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων).

Πλέον το σύνολο του κόστους εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου του ΣΕΣ καλύπτεται από χορηγούς διαφημίσεων, κυρίως φορείς και εμπορικές εταιρείες του τομέα των Μεταφορών. Με τον τρόπο αυτό ελαφρύνεται σημαντικά ο σχετικός προϋπολογισμός του ΣΕΣ.

Επιπρόσθετα, όλες οι εκδηλώσεις της περιόδου αναφοράς καλύφθηκαν από χορηγίες. Οι εκδηλώσεις κοπής της πίτας για τα μέλη του ΣΕΣ στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη χρηματοδοτήθηκαν στο μεγαλύτερο μέρος από τους παρευρισκόμενους, με μικρή συμμετοχή στα έξοδα των διοργανώσεων από το ταμείο του ΣΕΣ.

Δ. Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα Συγκοινωνιακά θέματα

1. Επιτροπές ΣΕΣ

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

Τον Ιούνιο 2016, το ΔΣ δρομολόγησε την αναδιάρθρωση των **επιτροπών** του ΣΕΣ και προέβη σε μερική αναθεώρηση του κανονισμού λειτουργίας τους. Η λειτουργία των Επιτροπών του ΣΕΣ συνέχισε να στοχεύει στις ακόλουθες πάγιες αρχές:

- **τεκμηριωμένη ανάπτυξη** θέσεων του ΣΕΣ,
- **πληρότητα** των θέσεων αυτών με βάση τη συγκυρία και τις προοπτικές της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς και της ευρωπαϊκής πολιτικής, αλλά και τις διεθνείς τάσεις,
- **ενεργό συμμετοχή** των μελών στις δράσεις του ΣΕΣ για συνδιαμόρφωση κοινών θέσεων με αξιοποίηση της διαθέσιμης γνώσης και εμπειρίας με ταυτόχρονη διασφάλιση της πολυφωνίας,
- **διαδραστικότητα** μεταξύ των Επιτροπών και καλύτερος συντονισμός, και
- 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: Κινητικότητας
- Θ2: Εμπορευματικών Μεταφορών και Logistics
- Θ3: Ασφάλειας των Μεταφορών
- Θ4: Ενέργειας και Περιβάλλοντος
- Θ5: Αεροπορικών Μεταφορών
- Θ6: Θαλασσίων Μεταφορών

Επιτελικές Επιτροπές

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

Η θητεία των Επιτροπών έχει οριστεί σε τριετή και λήγει το Σεπτέμβριο 2020.

2. Δελτία Τύπου

Κατά τη διάρκεια του παρόντος έτους, ο ΣΕΣ παρακολούθησε σταθερά όλες τις εξελίξεις επί θεμάτων του επιστημονικού του ενδιαφέροντος και προχώρησε σε έκδοση **Δελτίων Τύπου** σε περιστάσεις όπου κρίθηκε σκόπιμο, όπως παρουσιάζεται παρακάτω:

- **Ανάπτυξη δικτύων πεζών** και ποδηλάτων στην περίοδο της πανδημίας - Απρίλιος 2020
- Σταδιακή άρση των περιοριστικών μέτρων λόγω **κορωνοϊού** από το ΥΠΥΜΕ - Απρίλιος 2020
- Προτάσεις για το **Ειδικό Χωρικό** για το Μάτι - Σεπτέμβριος 2019
- **Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** - Μάρτιος 2019

- Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τις προτεινόμενες αλλαγές στον **Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας** - Απρίλιος 2018
- **Μικρο-κινητικότητα** - Μάρτιος 2019
- Τελετή έναρξης του **οδοιοπορικού ΣΕΣ** με τίτλο "Ασφαλείς και Έξυπνες Μετακινήσεις στη Δεκαετία 2020 - 2030" - Φεβρουάριος 2019
- Συνάντηση του **Προέδρου της Δημοκρατίας** με το ΔΣ του ΣΕΣ - Νοέμβριος 2018
- Απουσία Συγκοινωνιολόγου από το Επιστημονικό Γνωμοδοτικό Συμβούλιο της εταιρίας «**Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.**» - Νοέμβριος 2018
- **Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** - Αύγουστος 2018

Ε. Προώθηση του ΣΕΣ και των θέσέων του

1. Συνέδρια και Ημερίδες

Η διοργάνωση ή συνδιοργάνωση **επιστημονικών συνεδρίων** και ημερίδων αποτελεί βασική δράση του ΣΕΣ και για τον λόγο αυτό το ΔΣ έθεσε ως προτεραιότητα τον προγραμματισμό και τη διεξαγωγή ημερίδων, ενημερωτικών εκδηλώσεων, δημόσιων συζητήσεων και συνεδρίων. Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απριλίου 2018 - Μαρτίου 2020 πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και το Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, συνδιοργάνωσαν το **7^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας**, το οποίο διεξήχθη στη Λάρισα το διάστημα 11-12 Οκτωβρίου 2018.
- Η ετήσια Διημερίδα της ITS Hellas με θέμα «**Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και εξελίξεις στην Ελλάδα**», διοργανώθηκε την Τρίτη 18 και την Τετάρτη 19 Δεκεμβρίου 2018, στο Κεντρικό Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υπό την αιγίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.).
- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων διοργάνωσε ημερίδα με τίτλο «**Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων στην Ελλάδα. Μπροστά στην επόμενη δεκαετία**» την Τετάρτη 27 Φεβρουαρίου 2019 στο Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων διοργάνωσε ημερίδα με τίτλο «**Μικρο-κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις: Τάσεις, Ρυθμιστικό Πλαίσιο και Προοπτικές**» την Τετάρτη 8 Μαΐου 2019 στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ στην Αθήνα.
- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και το Ελληνικό Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ) διοργάνωσαν ημερίδα με θέμα «**Μεταφορές και Τουρισμός**» την Τετάρτη 4 Σεπτεμβρίου 2019 στη Ρόδο.
- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων διοργάνωσε ημερίδα με τίτλο «**Αστικές Μεταφορές στην Αττική: Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές**» την Τετάρτη 25 Σεπτεμβρίου 2019 στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ στην Αθήνα.
- Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) και το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) συνδιοργάνωσαν το **9^ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές** με κεντρικό θέμα: «**Μεταφορές 4.0: Η Ευφυής Εξέλιξη**» το οποίο διεξήχθη στην Αίγινα Ζαππείου, το διάστημα 24-25 Οκτωβρίου 2019.
- Η ετήσια Διημερίδα της ITS Hellas με θέμα «**Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και εξελίξεις στην Ελλάδα**», διοργανώθηκε το διήμερο 17-18-19 Δεκεμβρίου 2019, στο Κεντρικό Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υπό την αιγίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.).

2. Συμμετοχή σε Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας

Στο πλαίσιο των δράσεων για την προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ, εντάσσονται και η συμμετοχή μελών του σε Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας καθώς και η υποστήριξη πρωτοβουλιών και δράσεων σχετικών Φορέων. Έτσι, στο διάστημα Απρίλιος 2018 - Ιούνιος 2020, ο ΣΕΣ:

- Συμμετέχει στο νεοσύστατο **Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας** εκπροσωπούμενος από τον Παναγιώτη Παπαντωνίου με αναπληρωματικό τον Δημήτρη Κατσώχη.
- Συμμετέχει στη νεοσύστατη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή του **Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας** εκπροσωπούμενος από τον Παναγιώτη Παπαντωνίου με αναπληρωματικό τον Θανάση Τσιάνο.
- Συμμετείχε στην κριτική επιτροπή του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών με τίτλο «**Ανάπλαση του κέντρου της Αθήνας**» εκπροσωπούμενος από την Ελένη Βλαχογιάννη με αναπληρωματικό τον Θανάση Τσιάνο.
- Συνεχίζεται η επιτυχημένη συνεργασία του ΣΕΣ με την ECOCITY στο πρόγραμμα «**Οικολογική Μετακίνηση**», όπου συμμετέχουν μαθητές γυμνασίων της χώρας και διενεργούνται διαγωνισμοί εκθέσεων ιδεών και σχετικές εκδηλώσεις. Για το διάστημα 2018-2020 εκπροσωπούν τον ΣΕΣ στην επιστημονική επιτροπή ο Κώστας Κεραπτσόγλου, στην οργανωτική επιτροπή ο Γιώργος Λυμπερόπουλος και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου, και στην Επιτροπή Αξιολόγησης ο Κώστας Κεραπτσόγλου και η Δέσποινα Αλεξανδροπούλου. Παράλληλα, ένας αριθμός μελών του ΣΕΣ εκπροσωπούν τον ΣΕΣ ως αξιολογητές στις διάφορες περιοχές όπου υπάρχουν συμμετοχές.
- Θα συμμετέχει στην νεοσύστατη γνωμοδοτική επιτροπή της ΥΟΤ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ. Το ΔΣ αποφάσισε την εκπροσώπηση του από τον Θανάση Τσιάνο με αναπληρωματικό τον Κωνσταντίνο Αποστολήρη.
- Συμμετέχει στην ομάδα εργασίας «**Τεχνικές Οδηγίες Μελετών για τον σχεδιασμό αστικών οδών και υπαίθριων δημόσιων χώρων**» του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας εκπροσωπούμενος από τον Θανάση Τσιάνο με αναπληρωτή τον Κώστα Κεραπτσόγλου.

3. Οδοιοπορικό ΣΕΣ

Ο ΣΕΣ ξεκίνησε οδοιοπορικό με τίτλο "Ασφαλείς και Έξυπνες Μετακινήσεις στη Δεκαετία 2020 - 2030". Συντονιστής του οδοιοπορικού είναι ο Θανάσης Τσιάνος.

Στο πλαίσιο του Οδοιοπορικού διοργανώθηκαν:

- τελετή έναρξης του οδοιοπορικού στις 13 Μαρτίου 2019, στο Μέγαρο της Παλαιάς Βουλής, η οποία τέλεσε υπό την αιγίδα της Α.Ε. του

Προέδρου της Δημοκρατίας κυρίου Προκοπίου Παυλιποπούλου

- ημερίδα με τίτλο «Μικρο-κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις: Τάσεις, Ρυθμιστικό Πλαίσιο και Προοπτικές» την Τετάρτη 8 Μαΐου 2019 στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ στην Αθήνα
- ημερίδα με θέμα «Μεταφορές και Τουρισμός» την Τετάρτη 4 Σεπτεμβρίου 2019 στη Ρόδο
- ημερίδα με τίτλο «Αστικές Μεταφορές στην Αττική: Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές» την Τετάρτη 25 Σεπτεμβρίου 2019 στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ στην Αθήνα.

Το οδοιπορικό προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί εντός του 2020 με τη διοργάνωση δύο ακόμα εκδηλώσεων και την τελική λήξης.

4. Βραβεία Οδικής Ασφάλειας

Τα βραβεία Οδικής Ασφάλειας, θεσπίστηκαν το 2018 από το Ελληνικό Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ), την HELLASTRON και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), και είναι δύο:

- το βραβείο **“Καλύτερης Δημοσίευσης Οδικής Ασφάλειας νέου ερευνητή”** που απευθύνεται σε φοιτητές, πτυχιούχους, μεταπτυχιακούς, διδακτορικούς ή μεταδιδακτορικούς ερευνητές. *Νέος ερευνητής θεωρείται οποιοσδήποτε έχει ερευνητική δραστηριότητα έως και 10 χρόνια μετά την απόκτηση πτυχίου ή έως 5 χρόνια μετά την απόκτηση διδακτορικού τίτλου σπουδών*
- το βραβείο **“Καλύτερης Δράσης Οδικής Ασφάλειας”** που απευθύνεται σε Φορείς (Δημόσιους, Ιδιωτικούς, Μικτά-Νομικά πρόσωπα) για σχετική δράση τους που έχει ξεκινήσει ή βρίσκεται σε διαδικασία υλοποίησης εντός των 12 προηγούμενων μηνών από την καταληκτική ημερομηνία λήξης συμμετοχών.

Και τα 2 βραβεία κρίνονται από τριμελή επιτροπή, αποτελούμενο από 1 στέλεχος του κάθε φορέα.

Για το 2018, τα βραβεία απονεμήθηκαν:

- το βραβείο **“Καλύτερης Δημοσίευσης Οδικής Ασφάλειας νέου ερευνητή”** στους Α. Αναγνωστόπουλο και Φ. Κεχαγιά για την εργασία τους με τίτλο: Turbo-roundabouts as an alternative to roundabouts in terms of traffic safety, capacity and pollutant emissions,
- το βραβείο **“Καλύτερης Δράσης Οδικής Ασφάλειας”** στο 1^ο Γυμνάσιο Τρικάλων για την ευαισθητοποίηση και τις πλούσιες δράσεις του σε σχέση με την οδική ασφάλεια.

Για το 2019, τα βραβεία απονεμήθηκαν:

- το βραβείο **“Καλύτερης Δημοσίευσης Οδικής Ασφάλειας νέου ερευνητή”** στον Χρήστο Κατρακάζα, για την εργασία του με τίτλο «Μια νέα ολοκληρωμένη Μεθοδολογία εκτίμησης κινδύνου σύγκρουσης για αυτόνομα οχήματα».
- το βραβείο **“Καλύτερης Δράσης Οδικής Ασφάλειας”** στην Τροχαία Θεσσαλονίκης για τις καινοτόμες εφαρμογές και δράσεις που ανέπτυξε και υλοποίησε στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας τον περασμένο χρόνο και συγκεκριμένα για το πρόγραμμα «Μικροί τροχονόμοιεν δράσει!».

5. Άλλες εκδηλώσεις

Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε επίσης από μέλη του ΔΣ σε σειρά εκδηλώσεων και ημερίδων. Ειδικότερα:

- Δημήτρης Κατσώκης εκπροσώπησε τον ΣΕΣ απευθύνοντας χαιρετισμό και συμμετέχοντας στις εργασίες **Ημερίδας Οδικής Ασφάλειας** που διοργάνωσε ο Λογογραφικός Σύλλογος Ντόπιων Μακροχωρίου & Περιχώρων στη Βέροια στις 14 Απριλίου 2018, στο πλαίσιο εκδηλώσεων μνήμης του δυστυχήματος της 13/04/2003 με 21 θύματα μαθητές Λυκείου.
- Ο Κώστας Κεραπτσόγλου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στη συνεδρίαση της επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής με αφορμή το σχέδιο νόμου με τίτλο «**Σύσταση Φορέα Ανάπτυξης της Πόλης των Αθηνών**» στις 24 Απριλίου 2018.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου και ο Δημήτρης Κατσώκης εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ στην Ειδική Συνεδρίαση του **Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας** με θέμα το νομοσχέδιο για το νέο σύστημα εξετάσεων για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης στις 11 Μαΐου 2018.
- Ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησε τον ΣΕΣ απευθύνοντας χαιρετισμό στην τελική βράβευση των Ελληνικών συμμετοχών που διακρίθηκαν στην **Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας** στις 29 Μαΐου 2018.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ παρουσιάζοντας έρευνα με τίτλο «**Ασφάλεια των Οδικών Μεταφορών στην Ελλάδα**» στο πλαίσιο της 17^{ης} Πανελλήνιας Επιμελητηριακής Συνδιάσκεψης Μεταφορών που διοργανώθηκε από το Επιμελητήριο Βοιωτίας και τον ΕΕΣΥΜ στη Λιβαδειά στις 2 Ιουνίου 2018.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στην τελική απονομή βραβείων **“Supply Chain Awards 2018”** για την ανάδειξη της αριστείας και της καινοτομίας στον χώρο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και των Logistics, που διοργανώθηκε από το Supply Chain Institute και την εταιρία Boussias Communications στην Αθήνα στις 5 Ιουνίου 2018.
- Ο Κώστας Κεραπτσόγλου και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ στη Συνέντευξη Τύπου για την Οδική Ασφάλεια, με αφορμή την Πανευρωπαϊκή Ημέρα χωρίς θανατηφόρα Τροχαία (**Project EDWARD - European Day Without A Road Death**) που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα στις 19 Σεπτεμβρίου 2018 από την Ένωση των Ευρωπαϊκών Αυτοκινητοδρόμων (ASECAP) με την υποστήριξη του φορέα Ελληνικές Υποδομές & Οδοί με Διόδους (HELLASTRON).
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στο 2ο Auto Forum με τίτλο «**Αλλάξτε Αυτοκίνητο!**» που διοργάνωσε η Ethos Events σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», το οικονομικό και επιχειρηματικό portal banks.com.gr και το περιοδικό ΧΡΗΜΑ στην Αθήνα στις 7 Νοεμβρίου 2018.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ και απηύθυνε χαιρετισμό στη συνέντευξη τύπου για τα Ελληνικά **Βραβεία Οδικής Ασφάλειας** (που συνδιοργανώνουν το ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ, η HELLASTRON και ο ΣΕΣ) που πραγματοποιήθηκε στο κτίριο του ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ στη Θεσσαλονίκη στις 8 Νοεμβρίου 2018, και η Λίλια Γαϊτανίδου στην απονομή του βραβείου για την «Καλύτερη Δράση Οδικής Ασφάλειας» στη Θεσσαλονίκη στις 11 Νοεμβρίου 2018, στο πλαίσιο του ΙΜΕΤ Open Day.

- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ στην ημερίδα με θέμα «**Οδηγώ με ασφάλεια, χθες - σήμερα - αύριο**» που διοργάνωσε το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας και η διεύθυνση Τροχαίας Αττικής στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος στις 21 Νοεμβρίου 2018.
- Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ επισκέφτηκε στο Προεδρικό Μέγαρο, την Τετάρτη 28 Νοεμβρίου 2018 τον **Πρόεδρο της Δημοκρατίας**, κ. Προκόπη Παυλιδού για να τον ενημερώσει για το αντικείμενο και τους στόχους του Οδοιπορικού με τίτλο «Ασφαλείς και Έξυπνες Μετακινήσεις 2020-2030» που πρόκειται να ξεκινήσει το ΔΣ του ΣΕΣ το προσεχές διάστημα.
- Ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στην ημερίδα με θέμα «**Αστική αναγέννηση για την αειφορία και την ανθεκτικότητα. Αναγκαιότητα ενός ολοκληρωμένου και επιχειρησιακού θεσμικού πλαισίου για τις αστικές αναπλάσεις**» την Τετάρτη 5 Δεκεμβρίου 2018, Αμφιθέατρο ΥΠΕΝ.
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ σε επίσημη συνάντηση με τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της **ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑ Α.Ε.** κ. Νίκο Μπελαβίδη την Πέμπτη 6 Δεκεμβρίου 2018
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ σε επίσημη συνάντηση με τη **Γενική Γραμματέα του Υπουργείου Ενέργειας** κα Ρ. Κηπατσέα, στις 23/01/2019 στο πλαίσιο των αναμενόμενων διαγωνισμών για τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια. Στην συνάντηση συζητήθηκε, πέραν του σημαντικού ρόλου του συγκοινωνιολόγου στην εκπόνηση των ΤΧΣ, ο ορισμός, η ουσία και οι διαδικασίες εγκρίσεων των ΣΒΑΚ.
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ σε επίσημη συνάντηση με τον **Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών** κ. Θ. Βούρδα στις 04/02/2019 στο πλαίσιο του άρθρου 22 με τίτλο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», στο σχέδιο νόμου «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ σε επίσημη συνάντηση με τον **Υφυπουργό Ενέργειας** κ. Γ. Δημαρά, στις 06/02/2019, στο πλαίσιο του άρθρου 22 με τίτλο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», στο σχέδιο νόμου «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».
- Ο Κώστας Κεπατσόγλου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ στη συνεδρίαση της **επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής** στις 12/02/2019 με αφορμή το σχέδιο νόμου με τίτλο «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».
- Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησε τον ΣΕΣ συμμετέχοντας ως συντονιστής στο Συνέδριο με τίτλο «**Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις**», που διοργανώθηκε από τον Δήμο Λαρισαίων και την Πανελλήνια Ένωση Γενικών Γραμματέων Τοπικής Αυτοδιοίκησης «Κήλεισθνης», στις 15 & 16 Φεβρουαρίου 2019, στη Λάρισα.
- Ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στην ημερίδα «**Αθήνα ώρα για ποδήλατο**» που διοργάνωσαν σύλλογοι ποδηλατικών οργανώσεων στις 17 Μαρτίου 2019.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στις συναντήσεις της **Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ** για την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων βάση του άρθρου 28 του ν.4530/18.
- Ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στις συναντήσεις της **Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ** για την τροποποίηση των άρθρων 10 και 52 του ν.4530/18.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στη συνάντηση εργασίας με θέμα την Επισκόπηση **Βιομηχανικής Μετάβασης της Ελλάδας στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας**, μπαταριών/συσσωρευτών ηλεκτρικής ενέργειας και των εφαρμογών τους που διοργάνωσε το Κέντρο Ερευνών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Directorate-General Joint Research Centre, European Commission), στις 10 Οκτωβρίου 2019.
- Ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στις συναντήσεις της Ομάδας Εργασίας για τη **Σύνταξη Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Μελετών** για τον Σχεδιασμό αστικών οδών και υπαίθριων δημόσιων χώρων υπό τη Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του ΥΠΕΝ.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στο **3^ο Auto Forum** που πραγματοποιήθηκε από την Ethos Events την Πέμπτη 12 Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο «Η αυτοκίνηση σε σταυροδρόμι!» με την υποστήριξη του ΣΕΣ.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου εκπροσώπησε τον ΣΕΣ στο 5^ο συνέδριο του οργανισμού ITS Hellas με τίτλο «**Intelligent Transport Systems and developments in Greece**» που διοργανώθηκε στο αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στις 18 Δεκεμβρίου 2019.
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ με δύο παρουσιάσεις στη διημερίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «**Δώσε κίνηση στην πόλη**» για το νέο θεσμικό πλαίσιο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που πραγματοποιήθηκε στο αμφιθέατρο του Υπουργείου το διάστημα 16-17 Ιανουαρίου 2020. Η παρουσίαση στην εναρκτήρια συνεδρία είχε τίτλο «Εμπειρίες, προβλήματα και προοπτικές από την εκπόνηση των ΣΒΑΚ».
- Ο Παναγιώτης Παπαντωνίου και ο Θανάσης Τσιάνος εκπροσώπησαν τον ΣΕΣ στη συνάντηση της **Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ** για την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων βάση του άρθρου 28 του ν.4530/18 στις 17 Φεβρουαρίου 2020.

6. Ενημερωτικό Δελτίο ΣΕΣ

Κατά την περίοδο Μάρτιος 2018 - Ιούνιος 2020 εκδόθηκαν **οκτώ τεύχη** του Ενημερωτικού Δελτίου (No. 205- No. 212).

Στα τεύχη που εκδόθηκαν δημοσιεύθηκαν κείμενα και **επιστημονικά άρθρα**, και συγκεκριμένα:

- Στο τεύχος 205 παρουσιάστηκαν οι θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τον Εκσυγχρονισμό του **Συστήματος Συλλογής**

Διοδίων στους Ελληνικούς Αυτοκινητοδρόμους, άρθρο σχετικό με το πώς δημιουργείται η Καινοτομία και γιατί στην Ελλάδα δεν την έχουμε, και η διερεύνηση των Επιπτώσεων της Χρήσης Κινητού Τηλεφώνου στην Οδηγική Συμπεριφορά κατά τη Διάρκεια της Νύχτας με Χρήση Προσομοιωτή Οδήγησης.

- Στο τεύχος 206, με θεματική ενότητα **μεταφορές και τουρισμός**, παρουσιάστηκαν άρθρα όπως η συνεισφορά των Μεταφορών στην Οικονομική Ανάπτυξη, οι Μελλοντικές Τεχνολογίες στον Τομέα των Μεταφορών της ΕΕ με Χρονικό Ορίζοντα το 2020-2050 και ο τουρισμός και Αερομεταφορές: η Περίπτωση της Κρήτης. Επίσης παρουσιάστηκαν το Δελτίο τύπου του ΣΕΣ για τα ΣΒΑΚ.
- Στο τεύχος 207 παρουσιάστηκε το **Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του ΕΜΠ**, και άρθρα όπως οι δράσεις για τη μετακίνηση ατόμων που θέλουν υποστήριξη η περίπτωση μετακινουμένων με διαταραχή του αυτιστικού φάσματος του Προγράμματος: Boarding Pass στον Αυτισμό και η ανάλυση της Επιρροής των αυτόνομων Οχημάτων στη Συμπεριφορά Μετακίνησης, Οδική Ασφάλεια σε Νησιωτικές Περιοχές και Μεταφορική Συμπεριφορά των Εφήβων.
- Στο τεύχος 208 με θεματική ενότητα **Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης και μεταφορές**, παρουσιάστηκαν άρθρα όπως ο ρόλος των μεταφορών στην επίτευξη των 17 στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ-SDG) και οι αερομεταφορές σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών. Επίσης παρουσιάστηκε το Δελτίο τύπου ΣΕΣ για τη μικροκινητικότητα.
- Στο τεύχος 209 με θεματική ενότητα **οδική ασφάλεια** παρουσιάστηκαν άρθρα όπως η συσχέτιση της χρήσης κινητού τηλεφώνου και της χρήσης ζώνης με την Εθνικότητα και τα χαρακτηριστικά του οδηγού.
- Στο τεύχος 210 με θεματική ενότητα **επαγγελματική Υγεία και Ασφάλεια** παρουσιάστηκαν άρθρα όπως η επαγγελματική Υγεία και Ασφάλεια στην εργασία στις εταιρίες μεταφορών, η μεταδιδακτορική έρευνα με τίτλο "Human Like Autonomous Vehicles" στο πλαίσιο του προγράμματος EuroTech Postdoc και οι βασικοί πυλώνες των περιφερειακών λιμένων με έμφαση στην ανάπτυξη του επιχειρησιακού σχεδίου του λιμένα Βόλου.
- Στο τεύχος 211 παρουσιάστηκαν άρθρα όπως οι παράγοντες που επηρεάζουν την **επιλογή προορισμού των τουριστών** στα Ελληνικά νησιά και τις συνθήκες μετακίνησης των τουριστών στη Χίο, και Καινοτομίες στα σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για αστικές μεταφορές χαμηλών εκπομπών Άνθρακα. Οδική ασφάλεια στην Ελλάδα ένας αγώνας ποδοσφαίρου χωρίς κανόνες.
- Τέλος στο τεύχος 212 το οποίο είναι αφιερωμένο στην **πανδημία της νόσου Covid-19** και στις επιπτώσεις της στις μεταφορές, παρουσιάστηκαν άρθρα όπως οι Επιπτώσεις στην επιβατική κίνηση και το δίκτυο αερομεταφορών την περίοδο της πανδημίας της νόσου Covid-19, έρευνα του Πολυτεχνείου Κρήτης για την επίπτωση του Κορωνοϊού στην κινητικότητα, Covid 19 μάθημα Πολιτικής, μεταφορές και οργάνωση ζωής με την εμπειρία του Κορωνοϊού και άρθρο σχετικά με προβληματισμούς για τις αλλαγές που θα επιφέρει η Πανδημία στο σύστημα μεταφορών της χώρας.
- Επιπλέον, παρουσιάστηκαν έργα του **IMET** όπως το ερευνητικό Έργο Εθνικό Σημείο Πρόσβασης (National Access Point–NAP), το έργο «Inter-Connect» - «Intermodality Promotion and Rail Renaissance in Adriatic – Ionian Region», τα Συνεργατικά Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (Cooperative Intelligent Transportation Systems - C-ITS) και το Ερευνητικό Έργο RESOLUTE (Resilience Management Guidelines and Operationalisation applied to Urban Transport Environment).
- Ακόμη, παρουσιάστηκαν κείμενα **θέσεων** και ειδικά αφιερώματα σε θέματα ειδικού ενδιαφέροντος όπως ο εκσυγχρονισμός του συστήματος συλλογής διοδίων στους αυτοκινητόδρομους, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η μικροκινητικότητα.
- Τέλος, παρουσιάστηκαν όλες οι **σχετικές εκδηλώσεις** που συμμετείχε ο Σύλλογος για το διάστημα που αναφέρεται το κάθε τεύχος και διάφορες ανακοινώσεις σχετικού ενδιαφέροντος. Την ευθύνη εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, διατήρησε η κα **Εύη Λιάππη** ως υπεύθυνη έκδοσης.

Το **κόστος** της έκδοσης του Ενημερωτικού Δελτίου καλύπτεται αποκλειστικά από χορηγίες διαφόρων φορέων προς τον ΣΕΣ για διαφημιστικές καταχωρήσεις. Οι κυριότεροι **σταθεροί χορηγοί** της έκδοσης ενημερωτικού δελτίου κατά την περίοδο 2018-2020 ήταν οι Hellastron (Τεύχη 205-212), IMET (Τεύχη 205-211) και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Τεύχη 207-212), ενώ κατ' αποκοπή υπήρξαν και χορηγίες άλλων φορέων.

Ο **κατάλογος των αποδεκτών** του Ενημερωτικού Δελτίου (περίπου 1.250 αποδέκτες σήμερα) περιλαμβάνει πλέον, εκτός των 845 μελών του ΣΕΣ, 400 στελέχη και περίπου 50 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.

7. Ιστοσελίδα ΣΕΣ

Στόχος του ΔΣ είναι η ιστοσελίδα να αποτελεί σημείο αναφοράς για την τακτική και ευρεία ενημέρωση τόσο των μελών του ΣΕΣ όσο και των άλλων ενδιαφερόμενων. Για τον λόγο αυτό το ΔΣ διατηρεί και ενημερώνει τακτικά την ιστοσελίδα του ΣΕΣ και ενημερώνει τα μέλη του μέσω μαζικής αποστολής ηλεκτρονικών μηνυμάτων. Ο κατάλογος των αποδεκτών των ηλεκτρονικών μηνυμάτων περιλαμβάνει πάνω από **1.350** αποδέκτες σήμερα.

Στο διάστημα από τον Απρίλιο 2018 έως τον Ιούνιο 2020 αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ **105 ανακοινώσεις** για δράσεις του συλλόγου, εκδηλώσεις ενδιαφέροντος και προσφορά εργασίας και εστάλησαν σχετικές ενημερώσεις με **76 ηλεκτρονικά μηνύματα** (Ηλεκτρονικά μηνύματα 214-289).

Επιπρόσθετα από τις 4 Μαΐου 2020 έχει ανανεωθεί η ιστοσελίδα του συλλόγου σε εντελώς νέο template η οποία παραμένει στη διεύθυνση www.ses.gr. Επίσης ανανεώθηκε γραφιστικά και το τακτικό newsletter του Συλλόγου.

8. Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2018 - Ιούνιος 2020 πραγματοποιήθηκε η προβολή των θέσεων του ΣΕΣ στα **μέσα μαζικής ενημέρωσης** με σειρά συνεντεύξεων των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σε τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς.

Όλη η Ελλάδα ένας ασφαλής αυτοκινητόδρομος

