



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τεύχος 199 - Σεπτέμβριος - Οκτώβριος - Νοέμβριος 2016



40
χρόνια
ΣΕΣ



ΠΑΡΟΡΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ
Τοχ. Γραφείο
Κέντρο
Λεωφόρος
Αρτέμιδος Αθηνών
3207

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



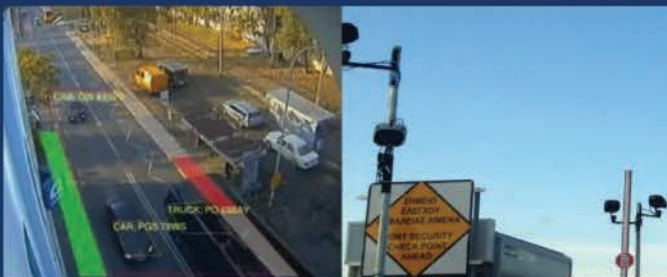
Machine Vision



Loop Radars



Licence Plate Readers



Bluetooth



ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

- Ανίχνευση Συμβάντων
- Συλλογή Κυκλ/κών Δεδομένων
- Παραβίαση φωτεινού σηματοδότη
- Παραβίαση λεωφορειολωρίδων και Λ.Ε.Α.
- Αναγνώριση πινακίδων κυκλοφορίας
- Αναγνώριση μάρκας/μοντέλου οχήματος
- Vehicle Tracking
- Weigh in motion
- Επενέργεια σε διασταυρώσεις
- Χρόνος Ταξιδιού
- Origin / Destination Matrix
- Διαχείριση χώρων στάθμευσης
- White Lists / Black Lists

ΧΡΗΣΕΙΣ

- Αυτοκινητόδρομοι, Σήραγγες, Γέφυρες
- Γρήγορη εγκατάσταση - Υψηλή αξιοπιστία
- Εύρος προϊόντων
- Ασύρματη και Ενσύρματη Λειτουργία

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Εγκατάσταση – ρύθμιση – συντήρηση
- Άμεση Τοπική Υποστήριξη

ATS Traffic Systems

12 Petridou street, 111-43 Athens, Tel: +30.210.2016933, Fax: +30.210.2010498

URL: www.imagesensing.com, www.neurosoft.de, www.deepbluesensor.com

Email: ats_ts@yahoo.com

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Παναγιώτης Παπαντωνίου

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κωνσταντίνος Κεραπασόγλου

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Μπάνου Γκαμπριέλα Μαρία
Αντιγόννης 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.

Πρόεδρος: Κωνσταντίνος Κεραπασόγλου
τηλ.:210 7723984, e-mail: kkepap@central.ntua.gr

Αντιπρόεδρος: Δημήτριος Κατσώχης
τηλ.:210 6905049, e-mail: dkats@planet.gr

Γενικός Γραμματέας: Ευάγγελος Μίντσας
τηλ.:2310 498483, e-mail: vmintsis@certh.gr

Ειδικός Γραμματέας: Παναγιώτης Παπαντωνίου
τηλ.:210 7721376, e-mail: ppapant@central.ntua.gr

Ταμίας: Κωνσταντίνος Κουρέτας
e-mail: kostis.kouretas@gmail.com

Α' Αναπληρωματικό Μέλος: Ευθύμιος Μπακογιάννης
τηλ.:210 7721153, e-mail: ebako@mail.ntua.gr

Β' Αναπληρωματικό Μέλος: Μαρία Σαρτζετάκη
e-mail: msartze@econ.duth.gr

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

Στέλνεται δωρεάν σε όλους τους συγκοινωνιολόγους.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 0,01 ΕΥΡΩ

περιεχόμενα

σελ.2 Αφιέρωμα: 40 χρόνια ΣΕΣ. Άρθρα παιδι-
ότερων Προέδρων του ΣΕΣ για τις εμπειρίες, από-
ψεις και σκέψεις σε σχέση με το παρελθόν, το
παρόν και το μέλλον του Συλλόγου, των συναδέλ-
φων και της χώρας **σελ. 28** 30 Σεπτεμβρίου
2016 «Βραδιά του Ερευνητή 2016» από τη Μο-
νάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ **σελ.29**
Νέα του Δ.Σ.

EDITORIAL

ΣΕΣ: Σαράντα χρόνια προσφοράς στην Ελλάδα

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κηλείει φέτος 40 χρόνια ενεργής παρουσίας στα Ελληνικά επιστημονικά, επαγγελματικά και κοινωνικά δρώμενα. Πρόκειται για μια λαμπρή πορεία τεσσάρων δεκαετιών προσφοράς στον τόπο, στην επιστήμη του Συγκοινωνιολόγου και στα μέλη του. Σε αυτό το διάστημα, ο Σύλλογος συνέδεσε με επιτυχία το όνομά του καθώς και των μελών του, με το σύνολο σχεδόν των αποφάσεων και δράσεων (επιστημονικών και επαγγελματικών) που σχετίζονταν και σχετίζονται με τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές στην Ελλάδα. Η συμμετοχή πάλη σε σημαντικές πολιτικές και διοικητικές θέσεις ευθύνης, αλλά και η εξέχουσα ακαδημαϊκή, επιστημονική, επαγγελματική και κοινωνική πορεία μελών του Συλλόγου, καταδεικνύει το υψηλό επίπεδο και τη διάθεση για προσφορά των ανθρώπων που απαρτίζουν τον ΣΕΣ. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο Σύλλογος είναι πρώτιστα και πρώτα από όλα τα μέλη του.

Σε αυτά τα σαράντα χρόνια ο Σύλλογος διατήρησε μια επιστημονικά ενιαία, πολιτικά αχρωμάτιστη και συμπαγή στάση απέναντι στα θέματα αρμοδιότητάς του. Η στάση αυτή ήταν πάντοτε ανεξάρτητη από τις όποιες (θεμιτές) επαγγελματικές, επιστημονικές ή ιδεολογικές διαφορές των μελών του. Είμαστε περήφανοι όλοι μας γιατί ο ΣΕΣ στάθηκε πέρα και πάνω από στενές και παρωχημένες αντιλήψεις, πρακτικές και παρωπίδες, οι οποίες χαρακτήριζαν και χαρακτηρίζουν άλλους φορείς του εγχώριου κοινωνικού και επιστημονικού γίγνεσθαι. Επίσης, δεν πρέπει να λησμονούμε τους φίλους και συναδέλφους μέλη μας (ανάμεσά τους και παλαιοί πρόεδροι και μέλη του ΔΣ), που έφυγαν από κοντά μας τα προηγούμενα έτη.

Στην ωριμότητά του πλέον ο ΣΕΣ, έχοντας ένα δυναμικό περίπου 800 υψηλά κατρητισμένων επιστημονικά μελών, είναι εδώ για να στηρίξει έμπρακτα την έξοδο της χώρας από την οικονομική και κοινωνική κρίση των τελευταίων ετών. Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι θα συμβάλλουν όπου και όταν τους ζητηθεί ώστε να επανέλθει η Ελλάδα στην κανονικότητα και να οδηγηθεί σε συνθήκες βιώσιμης οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας.

Το παρόν τεύχος είναι επετειακό και περιλαμβάνει άρθρα παιδιότερων Προέδρων του ΣΕΣ. Ζητήθηκε από τον κάθε Πρόεδρο να γράψει ελεύθερα και κατά το δοκούν για τις εμπειρίες, απόψεις και σκέψεις του σε σχέση με το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον του Συλλόγου, των συναδέλφων και της χώρας. Δεδομένης και της περιόδου που διανύουμε. εύχομαι σε όλους καλές γιορτές, δημιουργικό και καλύτερο το νέο έτος. Ελπίζω ολόψυχα να είμαστε όλοι καλά ώστε να δούμε το Σύλλογό μας να διανύει πολλές επόμενες δεκαετίες επιτυχούς δραστηριοποίησης στην επιστήμη του Συγκοινωνιολόγου στα κοινά αυτού του τόπου.

“Η καλύτερη προετοιμασία για το αύριο είναι να κάνεις το καλύτερο σήμερα”, Η. Jackson Brown, Jr.

Δρ. Κωνσταντίνος Κεραπασόγλου
Πρόεδρος ΣΕΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ 40 ΧΡΟΝΩΝ

Γεώργιος Γιαννόπουλος

(Πρόεδρος ΣΕΣ 1982 - 1986)

Στην κούρσα της καθημερινής «πάλης» για κατάκτηση στόχων, προοπτικών, και αναγνώρισης, υπάρχουν στιγμές και γεγονότα που σε κάνουν να στέκεσαι και να κάνεις έναν απολογισμό, να παίρνεις μια ανάσα και να κοιτάς πίσω, να δεις το δρόμο που έκανες και να αξιολογήσεις τη μέχρι σήμερα πορεία σου.

Μια τέτοια «στιγμή» πιστεύω ότι είναι για όλους τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους, η παρούσα περίοδος κατά την οποία γιορτάζουμε τα 40 χρόνια από την ίδρυση του Συλλόγου μας, του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων ή όπως όλοι τον ξέρουμε, ΣΕΣ.

Πριν 40 χρόνια μια μικρή ομάδα νεαρών Συγκοινωνιολόγων, μεταξύ των οποίων και ο υπογράφων, ξεκίνησαν την ιδέα δημιουργίας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και την έκαναν πράξη σε σύντομο χρονικό διάστημα υπερπηδώντας πολλά εμπόδια και παγιωμένες καταστάσεις όπως συνήθως συμβαίνει στα Ελληνικά δεδομένα. Στα 40 χρόνια που πέρασαν, η εδραίωση και καθιέρωση του Συλλόγου με τη ραγδαία αύξηση των μελών του και την εθνική και διεθνή αναγνώρισή του, είναι η καλύτερη δικαίωση για όλους εκείνους που αγωνίστηκαν για να τα καταφέρει ο ΣΕΣ, ιδίως στους πρώτους δύσκολους χρόνους. Η αναγνώριση αυτή δεν ήρθε ούτε αυτόματα, ούτε χωρίς δυσκολίες. Απαίτησε δουλειά - πολύ δουλειά - και συνεργασία πολλών συναδέλφων που έβαλαν κοινούς στόχους και είχαν κοινό όραμα και συνεργάστηκαν αρμονικά για να τα επιτύχουν. Έτσι, αν χαρακτηρίζει κάτι τον Σύλλογό μας ήταν πάντα και είναι - ευτυχώς - ακόμη, η χωρίς ιδεολογικές διαφορές ή κομματικές ή άλλες εξαρτήσεις λειτουργία του και η ανεξαρτησία γνώμης και στάσης όλων των στελεχών και μελών του. Αυτή η ακομμάτιστη και ελεύθερη επιρροών λειτουργία του ΣΕΣ, όλα αυτά τα χρόνια, είναι ίσως το μεγαλύτερο επίτευγμα του Συλλόγου μας αλλά και ένα δίδαγμα ιδιαίτερα επίκαιρο στη σημερινή οδυνηρή συγκυρία που βιώνει η χώρα. Μια συγκυρία που χαρακτηρίζεται από την άνευ προηγουμένου μακροχρόνια οικονομική και κοινωνική κρίση στην Ελλάδα και την

παράλληλη κρίση θεσμών και αξιών σε όλο τον προηγμένο κόσμο, και την οποία δεν καταφέραμε ακόμη να ξεπεράσουμε ακριβώς γιατί δεν υπάρχει καθολικά αποδεκτό σχέδιο και εθνική στάση για την αντιμετώπισή της. Είμαι δε, από εκείνους που πιστεύουν ότι η ελεύθερη πολιτικών σκοπιμοτήτων και ιδεολογικών αγκυλώσεων αντιμετώπιση των οικονομικών μας προβλημάτων θα είχε απαλλάξει προ πολλού τη χώρα μας από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει.

Είναι συνεπώς αναγκαίο, πρέπον αλλά και πολύ επίκαιρο να σταθούμε για λίγο και να δούμε τα «δίδαγματα» που μας δίνει η πολυετής εμπειρία της κοινής μας ενασχόλησης με τη συλλογικότητα που είναι ο ΣΕΣ. Θα έλεγα μάλιστα ότι τόσο τα λάθη μας όσο και οι πολλές επιτυχίες μας σαν Σύλλογος, όλα αυτά τα χρόνια, είναι διδακτικά και χρήσιμα όχι μόνο για τα επαγγελματικά μας θέματα αλλά και γενικότερα για τη συλλογική μας συμπεριφορά στη χώρα και την κοινωνία που ζούμε.

Στο επίπεδο του έμπυχου δυναμικού, από την πρώτη στιγμή ο ΣΕΣ προσέληκε το σύνολο των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων που σύμφωνα με το καταστατικό του μπορούσαν να γραφούν μέλη του. Σήμερα ο Σύλλογος έχει 790 μέλη, που είναι εντυπωσιακό μέγεθος. Αν μάλιστα τα κριτήρια εισδοχής μελών ήταν περισσό-



τερο προσαρμοσμένα στις σύγχρονες συνθήκες που ορίζουν το επάγγελμα και την εμπειρία κάποιου σαν Συγκοινωνιολόγου, τα μέλη μας θα ήταν πολυπληθής. Αξιοσημείωτη επίσης είναι η συσπείρωση όλων των Συγκοινωνιολόγων γύρω από ένα και μοναδικό Σύλλογο, χωρίς διάσπαση, με μία φωνή. Είμαι απόλυτα πεπεισμένος ότι η ύπαρξη αυτού του σωματίου και καλά συνειδητοποιημένου σώματος μελών, είναι η μεγάλη μας δύναμη. Μια δύναμη που έχει αποδείξει στην πράξη ότι είναι ικανή να υποστηρίξει έργο υψηλού επιστημονικού επιπέδου, να διεκδικεί και να επιτυγχάνει αλληγάς και βελτιώσεις στη δομή και αναγνώριση του επαγγέλματος και να δημιουργεί τις προϋποθέσεις για νέους ορίζοντες ανάπτυξης.

Στο επίπεδο της παραγωγής έργου ο απολογισμός της 40ετίας είναι νομίζω κάτι παραπάνω από ικανοποιητικός. Ο ΣΕΣ πραγματικά έχει παράξει πολύτιμο και πολυσιδεές έργο τόσο σε επιστημονικό επίπεδο όσο και στα καθαρά επαγγελματικά και εργασιακά θέματα που μας απασχολούν. Αναφέρω χαρακτηρισικά τις κύριες εκδηλώσεις (επιστημονικού περιεχομένου) που διοργάνωσε ο Σύλλογος τα 10 πρώτα χρόνια της ζωής του τις οποίες αντιγράφω από ένα - συλλεκτικού χαρακτήρα πλέον - αντίτυπο ενός τριπτύχου που είχαμε εκδώσει το 1985 σαν ΔΣ του Συλλόγου με αφορμή την επέτειο των 10 χρόνων από την ίδρυσή του:

- Ιανουάριος 1977, «Το Συγκοινωνιακό και Κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Ελλάδα», Δημόσια Συζήτηση.
- Απρίλιος 1978, «Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και τι μπορούμε να κάνουμε», θέσεις του ΣΕΣ.
- Σεπτέμβριος 1978, «Μελέτη διοικητικής αναδιοργάνωσης του τομέα της Κυκλοφορίας», τομεακή μελέτη σε συνεργασία με την ΕΛΠΑ.
- Δεκέμβριος 1978, «Μεταφορές και Ενέργεια», Ημερίδα.
- Φεβρουάριος 1980, «Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στις πόλεις της επαρχίας», έρευνα και μελέτη ΣΕΣ σε όλη την Ελλάδα.
- Μάρτιος 1982, «Μεταφορές και περιβάλλον: Μέτρα και προοπτικές για την Ελλάδα», Ημερίδα.
- Μάρτιος 1984, «Μεταφορές και ατυχήματα», Ημερίδα.
- Ιούλιος 1985, «Επιμορφωτικά Σεμινάρια για τους μηχανικούς της Δωδεκανήσου», Ρόδος (σε συνεργασία με το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, το ΤΕΕ τμήμα Δωδεκανήσου και τον Δήμο Ρόδου).
- Οκτώβριος-Νοέμβριος 1985, «Επιμορφωτικά Σεμινάρια στις Μεταφορές», Σεμινάρια για άνεργους μηχανικούς, οικονομολόγους, και άλλες ειδικότητες με επιδότηση του ΕΚΤ της ΕΕ.
- Δεκέμβριος 1985, «Οι Υπεραστικές Μεταφορές στην Ελλάδα»,

Διεθνές Συμπόσιο στην Αθήνα.

Τα 10 πρώτα και κρίσιμα, θα έλεγα, χρόνια του Συλλόγου έκαναν την ειδικότητα του Συγκοινωνιολόγου γνωστή, αποδεκτή, και αναγνωρίσιμη σε όλες τις κυβερνητικές / διοικητικές βαθμίδες της χώρας, τόσο σε κεντρικό όσο και τοπικό επίπεδο (Δήμοι - Κοινοότητες). Σε αυτό συνέβαλαν αποφασιστικά:

- Α) Οι συνεχείς παραστάσεις και συναντήσεις εκπροσώπων της διοίκησης αλλά και μελών του ΣΕΣ με αρμόδιους κυβερνητικούς παράγοντες σε κεντρικό ή τοπικό επίπεδο.
- Β) Η ύπαρξη και λειτουργία των Πανεπιστημιακών τμημάτων που παρείχαν εκπαίδευση και έβγαζαν καταρτισμένους αποφοίτους στα θέματα των Μεταφορών σε όλα τα μεγάλα Πανεπιστήμια της χώρας.
- Γ) Η ένταξη της χώρας στην (τότε) ΕΟΚ και η σταδιακή υποχρεωτική εφαρμογή από την Ελληνική δημόσια διοίκηση νέων διαδικασιών για τον Σχεδιασμό, προγραμματισμό και αξιολόγηση των Συγκοινωνιακών υποδομών. Επίσης η πληθώρα σχετικών κανονιστικών και νομοθετικών διατάξεων για το σύστημα των Μεταφορών που ξεκινούσαν από τις Βρυξέλλες αλλά ήταν υποχρεωμένα να τις εφαρμόσει και η Ελληνική δημόσια διοίκηση.

Σε πιο πρόσφατες εποχές η αρχική αυτή ανοδική πορεία του Συλλόγου όχι μόνο δεν ανακόπηκε, με την εισδοχή νέων των μελών και την επίτευξη του στόχου της γενικής αναγνώρισης, αλλά αντίθετα εντάθηκε και οι νεότεροι συνάδελφοι που ανελήμβαναν θέσεις ευθύνης στο Σύλλογο δραστηριοποιούνταν εντονότερα και αποφασιστικότερα μέσα από τη συλλογικότητα του ΣΕΣ.

Από τις μεγάλες επιτυχίες και ορόσημα του Συλλόγου μας, την περίοδο μετά το 1990, ξεχωρίζω:

1. Τα μεγάλα διεθνή και εθνικά Συνέδρια που διοργάνωσε ή συνδιοργάνωσε ο ΣΕΣ όλη αυτή την περίοδο σε μόνιμη σχεδόν βάση, πάντα με ξεχωριστή επιτυχία. Δεν μπορώ να μην ξεχωρίσω από αυτά το μεγάλο Συνέδριο για την έρευνα στις Μεταφορές που συνδιοργανώνει ο ΣΕΣ με το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών του ΕΚΕΤΑ (ΙΜΕΤ) κάθε 2 χρόνια. Το Συνέδριο αυτό που ξεκίνησε πριν 15 και πλέον χρόνια έχει γίνει πλέον θεσμός στην Ελλάδα και είμαι υπερήφανος που υπήρξα ένας από τους πρωτεργάτες και εμπνευστές του.
2. Το «Οδοπορικό για τις μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας». Μια πρωτότυπη και αρκετά εκλαϊκευμένη μελέτη του ΣΕΣ που έθεσε ξεκάθαρα και αρκετά έγκαιρα, το 2008, τα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας και των πολιτικών που πρέπει να ακολουθηθούν στην Ελλάδα. Μάλιστα περιλάμβανε

συγκεκριμένο «οδικό χάρτη» με πινακοποιημένες και χρονολογημένες ενέργειες.

3. Την έκδοση με τίτλο «Οι θέσεις του ΣΕΣ για το Συγκοινωνιακό σύστημα της Θεσσαλονίκης» την οποία ξεχωρίζω για ευνότους λόγους. Η έκδοση αυτή που έγινε επίσης το 2008, ακολούθησε την πρώτη (και μοναδική μέχρι σήμερα) μελέτη Σχεδιασμού του συστήματος των Μεταφορών της Θεσσαλονίκης που έγινε το 2000 και μαζί με αυτήν αποτελεί βασικές πηγές πληροφοριών και προτάσεων για το συγκοινωνιακό - κυκλοφοριακό σύστημα της Θεσσαλονίκης.
4. Τις πολλές άλλες παρεμβάσεις και εκδόσεις σε καυτά θέματα Μεταφορών όπως η οδική ασφάλεια, το περιβάλλον, η κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές, και άλλα.

Υπάρχουν όμως και θέματα που δεν καταφέραμε και που θα πρέπει ακόμη να προσπαθήσουμε. Περιλαμβάνω σε αυτά:

- Την αδυναμία μας να παρέμβουμε αποφασιστικά στη διαμόρφωση και υλοποίηση συγκεκριμένης εθνικής πολιτικής μεταφορών που να έχει συγκεκριμένους στόχους, μέτρα και ενέργειες πλήρως εναρμονισμένη με την Ελληνική πραγματικότητα και προτεραιότητες.
- Το γεγονός ότι, πολύ περισσότερο, δεν καταφέραμε η πολιτική αυτή και τα μέτρα που λαμβάνονται, να είναι διαχρονικά και διακομματικά και όχι ευκαιριακά και αποσπασματικά.
- Την μη υλοποίηση των αναγκαίων αλλαγών και αναδιορθώσεων στην Ελληνική διοικητική και οργανωτική διάρθρωση του συστήματος των Μεταφορών ιδίως στους τομείς του Σχεδιασμού, μελέτης και υλοποίησης Μεταφορικών υποδομών. Χωρίς μια αναβάθμιση των αρμοδίων Υπηρεσιών και απλοποίηση των διαδικασιών κανένας μακροχρόνιος Σχεδιασμός η μέτρο δεν μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία. Τα έχω πει αυτά πάρα πολλές φορές αλλά δυστυχώς οι πολιτικοί μας ψάχνουν πάντα «μάγους» και «μαγικές» λύσεις και δεν βλέπουν πέρα από τα στενά χρονικά όρια της θητείας τους.
- Τέλος την αδυναμία μας, σαν Σύλλογος, να ανανεώσουμε επαρκώς και να ανασυντάξουμε την εσωτερική οργάνωση και τον τρόπο λειτουργίας μας μέσα από μια κοινά αποδεκτή και καλά μελετημένη επικαιροποίηση του Καταστατικού μας. Με κολληκεί βέβαια να σκέφτομαι ότι το Καταστατικό που φτιάξαμε εγώ και μερικοί συνάδελφοι πριν 40 χρόνια είναι σχεδόν αυτοούσιο

σε ισχύ ακόμη, αλλά σίγουρα αυτό πρέπει να εγείρει και εύλογες ανησυχίες και ερωτήματα σχετικά με το αν ο ΣΕΣ διαθέτει τα κατάλληλα εργαλεία για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις. Γνωρίζω φυσικά τις προσπάθειες που έγιναν στο παρελθόν και απέτυχαν, αλλά γνωρίζω και ότι αν δούμε τα θέματα λίγο αποστασιοποιημένα και ανεπηρέαστα, όπως κάναμε σε τόσες άλλες περιπτώσεις στο παρελθόν, θα προχωρήσουμε θετικά και στον τομέα αυτόν.

Είμαι βέβαιος ότι οι νεότερες γενιές Συγκοινωνιολόγων που έχουν πάρει σήμερα στα χέρια τους τις τύχες του ΣΕΣ θα εργαστούν για να καλύψουν τις εκκρεμότητες αυτές αρχίζοντας ίσως από την τελευταία...

Τελειώνοντας, ας μου επιτραπεί να σημειώσω ότι θεωρώ τον εαυτό μου πραγματικά τυχερό και είμαι ευτυχής γιατί μπόρεσα και είδα σχεδόν ταυτιζόμενη με την καριέρα μου όλη την εξέλιξη - ανέλιξη θα έλεγα - του επαγγέλματος και της επιστήμης του Συγκοινωνιολόγου στην Ελλάδα. Μια πορεία που ταυτίζεται με τη ζωή και ανέλιξη του ΣΕΣ και που ξεκίνησε από μια περίοδο πλήρους άγνοιας και απαξίωσης της ειδικότητας και του επαγγέλματος, για να φτάσει στη σημερινή περίοδο καθολικής σχεδόν αναγνώρισης του Συγκοινωνιολόγου και της επιστήμης του. Η καθολική αυτή αναγνώριση επιβεβαιώθηκε μάλιστα με τον ποιο πανηγυρικό τρόπο από την απόφαση της ολομέλειας της Ακαδημίας Αθηνών, το 2012, να ιδρύσει έδρα στο γνωστικό αντικείμενο: «Επιστήμη των Μεταφορών και Συγκοινωνιών» στην Τάξη των Θετικών Επιστημών και να εκλέξει το 2013 τον πρώτο Συγκοινωνιολόγο Ακαδημαϊκό¹.

Εύχομαι στο Σύλλογό μας να συνεχίσει να μεγαλώνει και να δυναμώνει τη φωνή του και τις κάθε είδους παρεμβάσεις του στα Ελληνικά Μεταφορικά δρώμενα. Εύχομαι επίσης, οι νεότεροι συνάδελφοι να συνεχίσουν να μεταφέρουν τη σημαία του ΣΕΣ, απελευθερωμένοι από κομματικές ή προσωπικές ιδιοτέλειες και να κάνουν τον ΣΕΣ δυνατό και σεβαστό και για τα επόμενα 40 χρόνια!!!

Γιώργος Γιαννόπουλος

Ομότιμος καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής ΑΠΘ
Αντ. Μέλος της Ακαδημίας Αθηνών

¹ Αξίζει να σημειωθεί ότι περιγραφή του γνωστικού αντικείμενου της «επιστήμης των Μεταφορών και Συγκοινωνιών» κατά την Ακαδημία περιλαμβάνει την έννοια των «μεταφορών» ως σύστημα παροχής μεταφορικού έργου για επιβάτες και εμπορεύματα και την έννοια των

«συγκοινωνιών» ως σύστημα παροχής υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών με τακτά δρομολόγια με όλα τα μεταφορικά μέσα ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία και δίνεται έμφαση στις έννοιες των «βιώσιμων μεταφορών» και των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων.



Η ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

Κωνσταντίνος Ηλιόπουλος

(Πρόεδρος ΣΕΣ 1986 - 1988)

Αποτελεί πεποίθηση των μελετητών της ιστορίας ότι *“ησού ή κοινωνικές ομάδες που αγνοούν την ιστορία τους δεν έχουν μέλλον”*. Ο ΣΕΣ με μία μακρόχρονη και παραγωγική για τα ελληνικά δεδομένα διαδρομή, οφείλει να σεβαστεί τη διαπίστωση αυτή και στα πλαίσια αυτά θα επιχειρήσω μία σύντομη αναδρομή στην *“προϊστορία”* του Συλλόγου, δηλαδή στα γεγονότα που προηγήθηκαν της τυπικής σύστασής του.

Όλα ξεκίνησαν από την *“ομάδα των 4”*, στα μέσα του 1975, όταν 4 νεαροί τότε συγκοινωνιολόγοι αποφάσισαν να κάνουν τακτικές συναντήσεις (μία ή δύο φορές τον μήνα) και να συζητούν συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά θέματα. Οι τέσσερις αυτοί συγκοινωνιολόγοι ήταν: Γ. Γιαννόπουλος, Κ. Ηλιόπουλος, Κ. Ζέκκος, Π. Κασσάπης. Ήταν όλοι με μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό, με τον Γ. Γιαννόπουλο να κατέχει Ph.D, ενώ οι υπόλοιποι τρεις πτυχία M.Sc. Οι τακτικές αυτές συναντήσεις εγίνοντο στο ζαχαροπλασείο *“CREDIRE”* (δεν υπάρχει σήμερα) στην Λ. Βασιλίδως Κωνσταντίνου, πηλσίον του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών.

Στις συναντήσεις της *“ομάδας των 4”*, γεννήθηκε η ιδέα της δημιουργίας ενός συλλόγου. Σύντομα η ιδέα ωρίμασε και ταχύτατα συντάχθηκε ένα καταστατικό, αναζητήθηκαν 20 ιδρυτικά μέλη (τόσα απαιτεί η σχετική ελληνική νομοθεσία) και η σύζυγός μου Δήμητρα Παπαμιχαήλ-Ηλιοπούλου ανέλαβε ως πληρεξούσιος δικηγόρος τις νομικές διαδικασίες (απόφαση Πρωτοδικείου, δημοσιεύσεις κ.λπ.). Όλες οι εργασίες ολοκληρώθηκαν σχετικά σύντομα και τον Αύγουστο του 1976, έγινε η δημοσίευση του Καταστατικού και συνεπώς η επίσημη έναρξη της

ζωής του Συλλόγου.

Το προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο που συστήθηκε το 1975 για τις ανάγκες των σχετικών νομικών διαδικαστικών αποτελέσθηκε από τους εξής:

Πρόεδρος:	Γ. Γιαννόπουλος
Γεν. Γραμματέας:	Κ. Ηλιόπουλος
Ταμίας:	Π. Κασσάπης
Μέλος:	Κ. Ζέκκος

Ένα ιδιαίτερο θέμα που ενθυμούμαι ότι μας απασχόλησε, ήταν το όνομα του Συλλόγου. Υπήρξε τότε συζήτηση για το αν θα επιλεγεί ο όρος *“κυκλοφοριολόγος”*, που χρησιμοποιούσαν οι παλαιότεροι, ή ο όρος *“συγκοινωνιολόγος”*. Επικράτησε ο δεύτερος όρος ως περισσότερο περιεκτικός και επομένως το όνομα οριστικοποιήθηκε ως *“Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων”*.

Λίγους μήνες μετά (Φεβρουάριος 1977) έγιναν οι πρώτες εκλογές και προέκυψε το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο με την ακόλουθη σύνθεση:

Πρόεδρος: Ι. Φραντζεσκάκης
Γεν. Γραμματέας: Κ. Ηλιόπουλος
Ταμίας: Π. Κασσάνης
Μέλη: Ν. Δάμας
Φ. Καραμήτσος

Η πρώτη δημόσια εκδήλωση του πρώτου Δ.Σ. ήταν μία δημόσια συζήτηση που πραγματοποιήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 1977 στην αίθουσα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (τότε στην οδό Καραγεώργη Σερβίας 4) με θέμα: "Συγκοινωνιακά & Κυκλοφοριακά Προβλήματα στην Ελλάδα", όπου κάθε μέλος του Δ.Σ. παρουσίασε ένα επιμέρους θέμα. Οι παρουσιάσεις που έγιναν στη συζήτηση αυτή αποτέλεσαν και την πρώτη έκδοση του ΣΕΣ, που φέρει αύξοντα αριθμό 1 και ημερομηνία έκδοσης Φεβρουάριο 1977.

Το κύριο μέλημα του πρώτου Δ.Σ. του Συλλόγου, ήταν η προσπάθεια ο ΣΕΣ να γίνει γνωστός στο ευρύτερο κοινό, σε συναφείς οργανώσεις καθώς και στα στελέχη του δημόσιου τομέα. Στα πλαίσια αυτά μου έρχεται στη μνήμη μία από τις αρχικές ενέργειες του Δ.Σ. που ήταν να ενημερώσουμε επίσημα το ΤΕΕ. Για την ενημέρωση αυτή μας παρέπεμψαν σε μία μόνιμη επιτροπή του ΤΕΕ, που έφερε τον τίτλο "Εθνική Επιτροπή Οδών" (ΕΕΟ). Η εμπειρία από τη συνάντηση αυτή ήταν απολύτως αρνητική: η άποψη που διατυπώθηκε από μέλη της ΕΕΟ ήταν ότι "αφού υπάρχει η ΕΕΟ, τι χρειάζεται ο ΣΕΣ;" Η απογοήτευσή μας ήταν μεγάλη. Η ειρωνεία της ζωής όμως επεφύλαξε μία έκπληξη (αλλά πολύ αργότερα): μερικά από τότε τα μέλη της ΕΕΟ έκαναν αίτηση αργότερα και έγιναν μέλη του ΣΕΣ!

Η θητεία μου ως Προέδρου του ΣΕΣ ήταν την περίοδο 1986-1988 με την ακόλουθη σύνθεση του Δ.Σ.:

Πρόεδρος: Κ. Ηλιόπουλος
Αντιπρόεδρος: Ν. Δάμας
Γεν. Γραμματέας: Α. Αργυράκος
Ειδικός Γραμματέας: Μ. Χατζοπούλου
Ταμίας: Μ. Βλαχόπουλος

Η κύρια επιστημονική εκδήλωση της περιόδου αυτής ήταν η Επιστημονική Διημερίδα "Θαλάσσιες Μεταφορές" (Απρίλιος 1987), που παραμένει μέχρι σήμερα η μοναδική σχετική εκδήλωση του ΣΕΣ για το σημαντικότερο αυτό θέμα για τη Χώρα μας.

Σημαντική επίσης δημοσιότητα έλαβαν οι 4 δημόσιες συζητήσεις που οργανώθηκαν την ίδια περίοδο με θέματα:

1. Κυκλοφοριακή Αγωγή στα Σχολεία (Αθήνα, 05.11.1986).
2. Το πρόβλημα της στάθμευσης στην Αθήνα (Αθήνα, 26.01.1987).
3. Το πρόβλημα της στάθμευσης στη Θεσσαλονίκη (Θεσσαλονίκη, 25.09.1987). (Ήταν η πρώτη παρουσία του ΣΕΣ στη Θεσσαλονίκη).
4. Δίκυκλο & κυκλοφορία (Αθήνα, 07.12.1987).

Τα συμπεράσματα των δημόσιων αυτών συζητήσεων περιέχονται σε ειδικό τεύχος που εκδόθηκε από τον ΣΕΣ και φέρει αριθμό έκδοσης 10 / Φεβρουάριος 1988.

Επίσης πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι την ίδια περίοδο οργανώθηκε για πρώτη φορά συγκέντρωση των μελών του Συλλόγου για το κόψιμο την πρωτοχρονιάτικης πίτας, εκδήλωση που από τότε καθιερώθηκε ως μόνιμη ετήσια εκδήλωση του ΣΕΣ.

Την ίδια περίοδο εντάθηκε η προσπάθεια για τακτικές και ενημερωμένες εκδόσεις του περιοδικού του Συλλόγου, που εκδίδετο σε πρωτότυπη μορφή, με τις ομοηγουμένως αξιέπαινες προσπάθειες του νεαρότερου μέλους τότε του Δ.Σ., της Μανιώς Χατζοπούλου.

Καταλήγοντας το ενημερωτικό αυτό σημείωμα, θα ήθελα να διατυπώσω μία διαπίστωση και μία ευχή. Η διαπίστωση είναι ότι ο ΣΕΣ στα 40 χρόνια της ζωής του επέδειξε σοβαρότητα, υπευθυνότητα και αποστασιοποίηση από πολιτικές και κομματικές απόψεις. Η ευχή μου είναι, τα ίδια χαρακτηριστικά να διακρίνουν τη δραστηριότητα του Συλλόγου και στο μέλλον.

Κωνσταντίνος Ηλιόπουλος
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Συγκοινωνιολόγος M.Sc



ΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟ ΤΟ ΒΕΛΙΓΡΑΔΙ!

ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΠΕΡΙ ΤΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΣΤΟ ΒΕΛΙΓΡΑΔΙ: 2008 - 2016

Βασίλης Ευμοηπίδης

(Πρόεδρος ΣΕΣ 1994 - 1998)

Αγαπητοί συνάδελφοι μέλη του ΣΕΣ. Στις 6 Ιανουάριου 2017 συμπληρώνονται 10 ακριβώς χρόνια που λείπω από την Ελλάδα και εργάζομαι από τότε σχεδόν μόνιμα στο εξωτερικό: η αρχή έγινε με τα Σκόπια, ακολούθησε το Βουκουρέστι και από 1 Ιουλίου 2008 βρισκομαι μόνιμα στο Βελιγράδι.

Από την όμορφη Πρωτεύουσα της Σερβίας είχα την ευκαιρία στα 8,5 χρόνια που πέρασαν να διευθύνω 3 διαφορετικά μεγάλα έργα της ΕΕ με θέματα όπως η αναδιοργάνωση των σιδηροδρόμων, η οδική ασφάλεια, η ανάπτυξη υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, του περιβάλλοντος και των κοινωνικών εγκαταστάσεων που αφορούσαν στις 7 χώρες των Δυτικών Βαλκανίων: Σερβία, Κροατία, ΠΓΔΜ, Κόσσοβο, Μαυροβούνιο, Βοσνία-Ερζεγοβίνη και Αλβανία.

Από καιρό στριφογύριζε στο μυαλό μου να σας ενημερώσω για τις εμπειρίες μου περί τα συγκοινωνιακά στην Πρωτεύουσα της Σερβίας. Αφορμή μου έδωσε το σαμάτημα της λειτουργίας των πινακίδων μεταβαλλόμενων μηνυμάτων στην Αθήνα λόγω της οικονομικής κρίσης και της διακοπής λειτουργίας του Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας του τέως ΥΠΕΧΩΔΕ. Μάλιστα τον Μάρτιο 2016 είχα μιλήσει με την τότε ταμία του ΣΕΣ για τη σκέψη μου, που όμως δεν μπόρεσα να υλοποιήσω. Όταν όμως πήρα το γράμμα του Προεδρείου και μίλησα με τον Δημήτρη Κατσώχη κατάλαβα ότι δεν θα έπρεπε να αργήσω άλλο. Τα 40 χρόνια του ΣΕΣ αποτελούν μια καλή ευκαιρία να σας ενημερώσω, μια και δυστυχώς δεν θα μπορού να παραβρεθώ και να μιλήσω στην ειδική συνάντηση της 21 Δεκεμβρίου 2016 που θα γίνει για τον εορτασμό της σημαντικής αυτής επετείου.

Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, να καλύψω τα σημαντικότερα

θέματα που αφορούν τις υποδομές και τη λειτουργία των μεταφορών στο Βελιγράδι -επομένως και την επίπτωσή τους στην ποιότητα ζωής- και να σας στείλω και μερικές σχετικές φωτογραφίες. Χωρίζω την παρουσίασή μου σε 6 ενότητες ώστε να αναδείξω την κατά την άποψή μου σημαντική πρόοδο που υπήρξε σε διάστημα 8.5 χρόνων σε μια χώρα που βρίσκεται οικονομικά πολύ χαμηλότερα από τη χώρα μας, πέρασε αντίστοιχη οικονομική κρίση και εφαρμόζει με μεγάλη συνέπεια το πρόγραμμα προσαρμογής που της έχει επιβάλει το ΔΝΤ και έχει σημαντική ανεργία (~20%) και εκτεταμένη «μη επίσημη» οικονομία.

1. Μητροπολιτική περιοχή

Το Βελιγράδι έχει πληθυσμό περί τα 2.0 εκατομμύρια. Διαθέτει Μητροπολιτική Διοίκηση που καλύπτει έκταση 322 χιλιάδες εκτάρια, με 10 αστικούς και 7 περιαστικούς Δήμους. Η Μητροπολιτική Διοίκηση είναι υπεύθυνη για τις βασικές υποδομές στην πόλη (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροδρόμιο, λιμάνια), τη στάθμευση εντός και εκτός οδού, τις αστικές μεταφορές σε επίπεδο πολιτικής, σχεδιασμού, εφαρμογής και λειτουργίας. Η λειτουργία των υποδομών σε τοπικό επίπεδο αποτελεί αρμοδιότητα των 17 Δήμων. Το Βελιγράδι έχει Πολεοδομικό Σχέδιο που συντάχθηκε το 2003 και ισχύει μέχρι το 2021 και εφαρμόζεται! Όλα τα στοιχεία του πολεοδομικού σχεδίου είναι διαθέσιμα στο διαδίκτυο. Τα έργα χρηματοδοτούνται από ίδιους πόρους και από δάνεια (ΕΙΒ, ΕΒΡΔ) μιας και η Μητροπολιτική Διοίκηση έχει υψηλή οικονομική αυτόρκεια και πιστοληπτική ικανότητα. Τα τελευταία 6 χρόνια έχουν μπει στη Σερβία σημαντικοί δανειακοί πόροι από την Κίνα (σιδηρόδρομοι, δρόμοι), το Αζερμπαϊτζάν (δρόμοι), τη Ρωσία (σιδηρόδρομοι) και τα ΗΑΕ (Air Serbia, Beograd na Vodi). Κάποιοι από τους πόρους αυτούς χρησιμοποιούνται και για την υλοποίηση έργων στο Βελιγράδι (Beograd na Vodi¹, γέφυρα Borca).

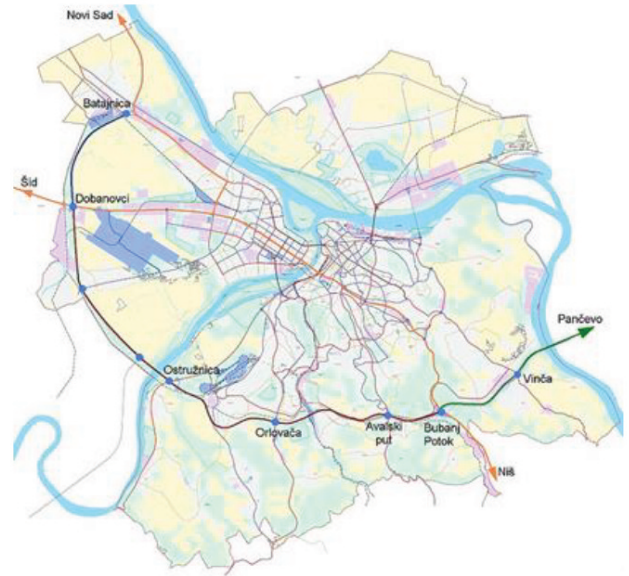
¹ Ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου στον ποταμό Σάβα, ανάλογη με την ανάπτυξη του Ελληνικού. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε €6δισ.



2. Υποδομές οδικών μεταφορών

Στα χρόνια που βρίσκομαι στο Βελιγράδι, η πόλη απέκτησε την τρίτη οδική γέφυρα (Γέφυρα Ada, κατασκευή 2008-2011) που διαθέτει από τρεις λωρίδες κυκλοφορίας, μπορεί να δεχτεί σιδηροδρομική γραμμή, έχει αμφίπλευρο ποδηλατοδρόμο και ασανσέρ για ποδήλατα και πεζούς. Η γέφυρα αυτή που βρίσκεται πάνω από τον ποταμό Σάβα αποσυμφόρνησε αρκετά τις 2 άλλες οδικές γέφυρες με 3 λωρίδες ανά κατεύθυνση που βρίσκονται επίσης πάνω από τον ίδιο ποταμό, μια από τις οποίες είναι μέρος του Άξονα 10 (αυτοκινητόδρομος Αθήνα-Ζάγκρεμπ). Η τελευταία αυτή γέφυρα μεγάλης ηλικίας συντηρήθηκε και βελτιώθηκε επίσης κατά τα χρόνια που βρίσκομαι στο Βελιγράδι. Η γέφυρα Ada είναι καλωδιωτή, έχει μήκος 998 μέτρα και έχει το χαρακτηριστικό να έχει διαφορετικά μήκη εκατέρωθεν του μοναδικού κεντρικού πυλώνα που είναι και ο υψηλότερος στο κόσμο. Το κόστος κατασκευής έφθασε τα €161 εκ. Αποτελεί μέρος του εσωτερικού δακτύλιου της πόλης. Ο εξωτερικός δακτύλιος του Βελιγραδίου βρίσκεται για πολλά χρόνια υπό κατασκευή. Στα χρόνια που βρίσκομαι στο Βελιγράδι υλοποιήθηκαν τα 46 από τα συνολικά 68 χλμ της νότιας παράκαμψης της πόλης, εν μέρει με διατομή αυτοκινητοδρόμου και εν μέρει με διατομή μισού αυτοκινητοδρόμου (stage construction). Όλα τα φορτηγά υποχρεωτικά χρησιμοποιούν την παράκαμψη της πόλης.

Ο εξωτερικός δακτύλιος του Βελιγραδίου βρίσκεται για πολλά χρόνια υπό κατασκευή. Στα χρόνια που βρίσκομαι στο Βελιγράδι υλοποιήθηκαν τα 46 από τα συνολικά 68 χλμ της νότιας παράκαμψης της πόλης, εν μέρει με διατομή αυτοκινητοδρόμου και εν μέρει με διατομή μισού αυτοκινητοδρόμου (stage construction). Όλα τα φορτηγά υποχρεωτικά χρησιμοποιούν την παράκαμψη της πόλης.



Παράλληλα κατασκευάστηκε και η γέφυρα Borca πάνω από τον ποταμό Δούναβη ως μέρος του εξωτερικού δακτύλιου της πόλης προς Βορράν, με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση και αμφίπλευρο ποδηλατόδρομο. Η γέφυρα αυτή έχει μήκος 1507 μέτρα και κόστος κατασκευής €170 εκ. Η κατασκευή άρχισε τον Οκτ. 2011 και τελείωσε τον Δεκ. 2014. Αποτελεί το πρώτο μεγάλο έργο υποδομής που υλοποιείται στην Ευρώπη με Κινεζικούς πόρους.



3. Αστικές μαζικές μεταφορές

Οι αστικές μαζικές μεταφορές εξασφαλίζονται από ένα ευρύτατο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών οι μισές από τις οποίες προσφέρονται από τη δημόσια επιχείρηση GSP ενώ οι υπόλοιπες προσφέρονται από ιδιωτικές εταιρείες (π.χ. Veolia) με συμβάσεις παραχώρησης που εκτελούνται στα πλαίσια συμβάσεων performance based ώστε να παρακολουθείται και να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Ιδιωτικές εταιρείες επίσης προσφέρουν υπηρεσίες εξπρές με μικρά λεωφορεία.



Η εταιρεία GSP προσφέρει υπηρεσίες και με τρόλεϊ όπως και με τραμ. Το δίκτυο έχει συνολικό μήκος 1732χλμ γραμμών λεωφορείων, 56 χλμ γραμμών τρόλεϊ και 114χλμ γραμμών τραμ (μετρική γραμμή). Τα λεωφορεία βρίσκονται σε διαδικασία συνεχούς ανανέωσης του στόλου και η βελτίωση της ποιότητας είναι εμφανής. Πολύ πρόσφατα η GSP προμηθεύτηκε 5 ηλεκτρικά λεωφορεία. Ανανέωση έγινε και στα τραμ όπου τα πεπαλαιωμένα οχήματα από το 2011 αντικαθίστανται σταδιακά από νέου τύπου ισπανικά οχήματα της εταιρείας CAF. Παράλληλα βελτιώνεται και το δίκτυο των γραμμών τραμ με στόχο να τοποθετούνται οι γραμμές στο κέντρο των λεωφόρων που διασχίζουν και όχι στις πλευρές αυτών (λεωφόροι Kralja Aleksandra, Vojvode Stepe). Σημειώνω ότι λόγω των τοπικών κλιματολογικών συνθηκών (πολύ χαμηλές θερμοκρασίες το χειμώνα, και πρόσφατα και πολύ υψηλές θερμοκρασίες τους θερινούς μήνες) οι γραμμές υφίστανται μεγάλη καταστροφή και απαιτείται η συντήρηση των παιδιών γραμμών σχεδόν κάθε 2-3 χρόνια.



Από την 1η Φεβρουάριου 2012 μπήκε σε λειτουργία σε όλα τα μέσα μαζικών μεταφορών το ηλεκτρονικό εισιτήριο BUSPLUS, που ανατέθηκε με σύμβαση παραχώρησης σε Τουρκική εταιρεία (Kentkart). Το παλιό σύστημα χρησιμοποιούσε μηχανάκια στα λεωφορεία όπου οι επιβάτες «τρυπούσαν» χάρτινο εισιτήριο σε τιμή περίπου 50 λεπτά. Το νέο σύστημα με κάρτες (prepaid cards) συγκεκριμένου αριθμού ταξιδιών που θέλει κάθε χρήστης και μηνιαίες, αύξησε άμεσα τη διαφυγή χρεώσεων αφού και η τιμή ορίστηκε σε 75 λεπτά. Αυτό δημιούργησε την ανάγκη εκτεταμένων ελέγχων κυρίως τις στάσεις, με σταματημένα τα οχήματα. Αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε μείωση της ποιότητας προσφερόμενων υπηρεσιών λόγω εκτεταμένων καθυστερήσεων και εμπλοκών μεταξύ κοινού και ελεγκτών. Για πρώτη φορά είδα διαδηλώσεις -σε μια κατά τα άλλα ειρηνική κοινωνία- εναντίον του BUSPLUS και του τρόπου λειτουργίας του. Η πόλη του Βελιγραδίου αναγκάστηκε πρώτα να διακόψει τη σύμβαση παραχώρησης έναντι σοβαρού τιμήματος και στη συνέχεια να αναλάβει η ίδια τη λειτουργία του. Σταδιακά το σύστημα βελτιώθηκε με εισαγωγή πληροφοριακών πινακίδων για τη θέση του επόμενου οχήματος ανά γραμμή (πόσες στάσεις πριν βρίσκεται) και προ-

σφορά ανάλογης υπηρεσίας τηλεφωνικά και στο ίντερνετ. Πρόσφατα η υπηρεσία βελτιώθηκε ακόμη περισσότερο με την εισαγωγή της ζωνικής χρέωσης καθώς και τη δυνατότητα χρήσης της ίδιας κάρτας για περισσότερους από έναν επιβάτες. Πρόσφατα επίσης τέθηκαν σε εφαρμογή κάρτες για 1 ή 3 μέρες απευθυνόμενες στους επισκέπτες της πόλης. Το BUSPLUS χρησιμοποιείται και στα περιαιστικά λεωφορεία και στις προαστιακές σιδηροδρομικές γραμμές. Πρέπει εδώ να σημειώσω ότι 5 μεγάλες επιχειρήσεις στο Βελιγράδι προσφέρουν σημαντικές εκπτώσεις στους πελάτες τους που είναι μόνιμοι χρήστες της BUSPLUS και ότι για μη εξοικειωμένους με το BUSPLUS επιβάτες είναι ακόμη δυνατή η προμήθεια μεμονωμένου εισιτηρίου από τους οδηγούς των οχημάτων, σε τιμή διπλάσια του κανονικού εισιτηρίου.

4. Στάθμευση

Η στάθμευση στο Βελιγράδι, επί της οδού (25,000 θέσεις) και εκτός οδού (10,000 θέσεις) διοικείται, αξιοποιείται και ελέγχεται από τη Δημοτική Επιχείρηση Parking Service του Δήμου Βελιγραδίου. Η εταιρεία είναι από τις πλέον επιτυχείς και κερδοφόρες στη Σερβία. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες και τεχνογνωσία και σε άλλες πόλεις της Σερβίας αλλά και πρόσφατα στην πόλη των Σκοπίων. Είναι πιστοποιημένη κατά ISO 9001 και είναι μέλος της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εταιρειών Διαχείρισης Στάθμευσης.

Η στάθμευση επί της οδού γίνεται με απλούστατη χρήση κινητού τηλεφώνου, μια εφαρμογή που αναπτύχθηκε στη Σερβία. Ο χρήστης στέλνει μήνυμα με τον αριθμό πινακίδων του σε αριθμούς κλήσης που αντιστοιχούν σε 1, 2 και 3 ώρες στάθμευσης. Η χρέωση γίνεται στον λογαριασμό του κινητού τηλεφώνου. Απαγορεύεται ένα αυτοκίνητο να σταθμεύσει στην ίδια ζώνη περισσότερο από τον προβλεπόμενο χρόνο. Μπορεί όμως στη ζώνη π.χ. 3ων ωρών να σταθμεύσει 1 ή 2 ή 3 ώρες. Πέντε λεπτά πριν τη συμπλήρωση της διάρκειας στάθμευσης, ο χρήστης ενημερώνεται στο κινητό του για τη λήξη της περιόδου στάθμευσης. Ο έλεγχος της στάθμευσης γίνεται από συνεχώς περιφερόμενους υπαλλήλους της εταιρείας που ηλεκτρονικά βεβαιώνουν το νόμιμο της χρήσης ή την παράβαση, αν υπάρχει. Σε περίπτωση κατάληψης θέσης αναπήρου ή κάποιου συγκεκριμένου χρήστη, γερανός απομακρύνει το ποδή σε 20 λεπτά από τη σχετική εξακρίβωση της παράβασης το όχημα. Το πρόστιμο είναι €75-110 (ανάλογα με το βάρος του μετακινούμενου οχήματος) για τη μεταφορά με τον γερανό, πλέον το πρόστιμο της παράνομης στάθμευσης, το οποίο στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται στο

ακέραιο. Άλλα πρόστιμα καταβάλλονται σε 50% αν πληρωθούν σε 8 μέρες. Το ποσό αυτό σε μια πόλη που ο μέσος μισθός είναι €500 είναι εξαιρετικά υψηλό και αποτρεπτικό για παραβάσεις. Οι θέσεις στάθμευσης προσδιορίζονται με οριζόντια διαγράμμιση και με κατακόρυφες πινακίδες με ειδικό χρώμα που αντιστοιχεί στη μέγιστη διάρκεια στάθμευσης. Πολύ πρόσφατα σε κάποιες περιοχές του κέντρου τοποθετήθηκαν αισθητήρες στο οδόστρωμα και παρακολουθούν τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης επί της οδού, η οποία κοινοποιείται στους χρήστες με πινακίδες μεταβαλλόμενων μηνυμάτων που βρίσκονται σε κάθε δασαύρωση!



Η στάθμευση εκτός οδού γίνεται σε 52 πλήρως αυτοματοποιημένους κλειστούς χώρους στάθμευσης (γκαράζ). Η διάρκεια στάθμευσης μπορεί να είναι και απεριόριστη ή και μόνιμη με ανάλογη χρέωση. Στο ίντερνετ -και επομένως και σε έξυπνα κινητά τηλέφωνα- κάθε χρήστης μπορεί να δει τη διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο. Τα τελευταία 2 χρόνια η εταιρεία Parking Service έχει ξεκινήσει ένα πολύ φιλόδοξο πρόγραμμα ανακαίνισης, εκσυγχρονισμού, επέκτασης και παραπέρα αυτοματοποίησης των χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Παράλληλα προσπάθησε με χρήση ΣΔΙΤ και σε συνεργασία με την EBRD την ανέγερση 3 ακόμη κλειστών χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, χωρίς όμως επιτυχία. Πρόσφατα όμως ένα νέο γκαράζ άνοιξε και λειτουργεί σε συνεργασία με ιδιωτική εταιρεία (TITAN Ελλάδα!). Σε κάθε γκαράζ υπάρχει πινακίδα μεταβαλλόμενων μηνυμάτων που αναφέρει τον αριθμό των διαθέσιμων ελεύθερων θέσεων. Από την αρχή του 2016, σε κρίσιμους κόμβους όλης της κεντρικής περιοχής του Βελιγραδίου τοποθετήθηκαν αντίστοιχες πινακίδες που αναφέρουν τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης στα πλησιέστερα γκαράζ εξασφαλίζοντας πολύτιμη υπηρεσία στους υποψήφιους χρήστες των γκαράζ.



Η πολιτική χρέωσης των υπηρεσιών στάθμευσης σχετίζεται για τις θέσεις επί της οδού με τη διάρκεια στάθμευσης και τη θέση, όπως και στα γκαράζ όπου η ειδοποιός διαφορά στις χρεώσεις αφορά την περιοχή της πόλης όπου γίνεται η στάθμευση και το επίπεδο κορεσμού που παρατηρείται. Έτσι το ακριβότερο γκαράζ στο κέντρο της πόλης χρεώνει ωριαία 83 λεπτά ενώ σε αντίστοιχη θέση στάθμευσης επί της οδού για διάρκεια μιας ώρας το κόστος στάθμευσης είναι 47 λεπτά. Το ωριαίο κόστος σε γκαράζ στη περιφέρεια του κέντρου είναι 40 λεπτά. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ο πρώτος χώρος στάθμευσης σε διακεκριμένη περιοχή επί της οδού ειδικά για μετεπιβίβαση σε δημόσια μέσα μεταφοράς (park and ride). Οι κάτοχοι καρτών BUSPLUS σταθμεύουν στις θέσεις αυτές δωρεάν. Δεν υπάρχουν χρεώσεις στάθμευσης επί της οδού από της 2μμ του Σαββάτου μέχρι τις 7πμ της Δευτέρας. Όλα τα έργα ανάπτυξης, βελτίωσης, συντήρησης και ελέγχου της στάθμευσης επί της οδού και εκτός οδού χρηματοδοτούνται από την Parking Service. Σημειώνω ότι πρόσφατα άρχισε η μετατροπή όλων των ενημερωτικών πινακίδων για τη στάθμευση επί της οδού στο κέντρο της πόλης σε δίγλωσσες, δηλαδή και στα αγγλικά, εκτός από σέρβικα. Τέλος για στάθμευση επί της οδού ένας αλλοδαπός που δεν διαθέτει νότιο αριθμό κινητού τηλεφώνου μπορεί να προμηθευτεί κάρτα στάθμευσης από τα περίπτερα.



Θεωρώ ότι το σύστημα στάθμευσης στο Βελιγράδι είναι από τα πλέον αποτελεσματικά και απλά που έχω δει. Επίσης πρέπει να αναφέρω ότι οι πολίτες σπάνια σταθμεύουν σε μέρη που δεν επιτρέπεται (με κίτρινη διαγράμμιση, σε ράμπες ιδιωτικών γκαράζ,



σε γωνίες/στροφές με ράμπες για ΑΜΕΑ). Η διπλή στάθμευση αποτελεί μια πολύ πρόσφατη εξέλιξη που οφείλεται στην μεγάλη αύξηση της ιδιοκτησίας αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια, αλλά περιορίζεται σε φαρδιές λεωφόρους.

5. Κίνηση πεζών και ποδηλάτων

Το Βελιγράδι -αλλά και οι άλλες Σερβικές πόλεις- αποτελούν τον «παράδεισο» των πεζών. Οι πεζοί έχουν απόλυτη προτεραιότητα σε κάθε διασταύρωση όταν το πράσινο γι' αυτούς συμπίπτει με πράσινο για αριστερή στροφή (που επιτρέπεται σχεδόν παντού στην πόλη). Κυρίως όμως ισχύει σε όλες τις διασταυρώσεις χωρίς σηματοδότηση και βέβαια στις διαβάσεις πεζών, πολλές από τις οποίες φωτίζονται με έντονο φωτισμό (zebra crossing). Το ίδιο ισχύει για ΑΜΕΑ, γυναίκες με μωρά σε καροτσάκια και σε χρήστες πατινιών (τους καλοκαιρινούς μήνες).

Σε όλες τις διασταυρώσεις υπάρχουν ράμπες για να διευκολύνονται οι πιο πάνω κατηγορίες χρηστών των οδών. Στάθμευση στις θέσεις αυτές απαγορεύεται αυστηρά και αυτό τηρείται με απίστευτο σεβασμό από όλους τους οδηγούς. Η αίσθησή μου ως πεζός είναι ότι βρίσκομαι σε μια κεντροευρωπαϊκή πόλη.

Αλλά και οι πεζοί από τη μεριά τους ακολουθούν πιστά τους κανόνες του κώδικα κυκλοφορίας. Σπάνια θα δει κανείς πεζό να διασχίζει δρόμο εκτός διάβασης πεζών (δυστυχώς ούτε εγώ έχω συμμορφωθεί ακόμη πλήρως), ενώ στις σηματοδοτημένες διασταυρώσεις οι πεζοί περιμένουν υπομονετικά το πράσινο να ανάψει ακόμη και αν δεν περνά κανένα όχημα ή δεν έρχεται κάποιο από μακριά.

Οι πεζοί καταχρώνται όμως την υπομονή των οδηγών, διασχίζοντας τους δρόμους με αργό ρυθμό, χωρίς να βιάζονται, ακόμη και χρησιμοποιώντας το κινητό τους την ώρα που διασχίζουν τη διασταύρωση, επειδή γνωρίζουν ότι οι οδηγοί δεν θα κινηθούν προς αυτούς. Αυτή η συμπεριφορά των πεζών δημιουργεί μεγάλες συμφορήσεις σε κόμβους -ιδιαίτερα κυκλικούς- όπου τα οχήματα περιμένουν σε ουρές -χωρίς όμως να κορνάρουν- με σκοπό να περάσει και ο τελευταίος πεζός. Σε περίπτωση παράβασης της προτεραιότητας αυτής, οι αστυνομικοί -που συνήθως παραμονεύουν αμέσως μετά τους κόμβους- δίνουν κλήσεις και χρεώνουν με αυστηρά πρόστιμα τους οδηγούς. Το ίδιο όμως ισχύει και για τους πεζούς σε περίπτωση που αστυνομός της τροχαίας τους πιάσει να διασχίζουν δρόμους εκτός διάβασης πεζών ή με κόκκινο!

Θα κλείσω την αναφορά μου στην κυκλοφορία πεζών, αναφέροντας ότι σε περιπτώσεις χιονόπτωσης ή παγετού -που και τακτικές είναι τους χειμερινούς μήνες αλλά μπορεί να έχουν και μεγάλη διάρκεια- τα πεζοδρόμια καθαρίζονται άμεσα από τα συνεργεία των δήμων με απόλυτη προτεραιότητα όπως και όλες οι διαβάσεις πεζών. Τα οδοστρώματα επίσης διατηρούνται καθαρά με *προληπτική χρήση* αλατιού.

Η κίνηση των ποδηλάτων έχει διαφορετική αντιμετώπιση στο παλιό από το Νέο Βελιγράδι. Το παλιό Βελιγράδι, που είναι σχετικά πλατώδες, δεν διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων εκτός από τις όχθες των ποταμών Δούναβη και Σάβα. Έτσι οι οδηγοί οδηγούν με δικό τους ρίσκο χωρίς όμως να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο επιθετικό τρόπο που αντιμετωπίζονται οι ποδηλάτες στην Αθήνα. Όλοι βέβαια οι οδηγοί ποδηλάτων -και των μηχανοκινήτων δίκυκλων- χρησιμοποιούν κράνη.



Στο Νέο Βελιγράδι, που είναι εντελώς επίπεδο, υπάρχει εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων που κατασκευάστηκε στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 2000 είναι σωστά σημασμένο και σε μεγάλη έκταση υπάρχει διαχωρισμός κίνησης πεζών, ποδηλάτων και βέβαια οχημάτων. Τα ποδήλατα οφείλουν να τηρούν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας και δεν έχουν προτεραιότητα έναντι των άλλων οχημάτων και βέβαια έναντι των πεζών.

Όπως ανέφερα και νωρίτερα όλες οι γέφυρες έχουν τουλάχιστον στη μια πλευρά τους λωρίδα για ποδήλατα (παράλληλη με τη λωρίδα για τους πεζούς) σε 2 δε από αυτές υπάρχουν και ασανσέρ για αποκλειστική χρήση των ποδηλατών.

Το συνολικό μήκος ποδηλατοδρόμων στο Νέο Βελιγράδι φθάνει τα 50 χλμ. Το μήκος του δικτύου ποδηλατοδρόμων στις όχθες των ποταμών Δούναβη και Σάβα στο παλιό Βελιγράδι μαζί και με το εξαιρετικό δίκτυο στο νησί Ada Ciganlija φθάνει τα 15 χλμ. Σημειώνω ότι στην πόλη υπάρχουν πινακίδες που υποδεικνύουν και τις υπεραστικές ποδηλατικές διαδρομές που καλύπτουν μεγάλο μέρος ιδιαίτερα της Βοϊβοδίνια που είναι, όπως και το Νέο Βελι-

γράδι, εντελώς επίπεδη. Θα κλείσω την αναφορά αυτή λέγοντας ότι σε πολλά σημεία της πόλης υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης ποδηλάτων.

6. Αεροδρόμιο (Α/Δ) και άλλες υποδομές

Το αεροδρόμιο του Βελιγραδίου ανήκει στην αρμοδιότητα της Διοίκησης της Μητροπολιτικής Περιοχής του Βελιγραδίου. Το αεροδρόμιο Νίκολα Τέσλα που βρισκόταν μέχρι πριν 4 χρόνια σε κατάσταση ανάλογη με αυτή του παλιού Ελληνικού (της ΟΑ) σήμερα έχει σε ποσοστό 70% ανακαινισθεί και εκσυγχρονισθεί με ίδιους πόρους. Σε αυτό βέβαια σημαντικά συνετέλεσε η εξαγορά του 49% της JAT από την ETIHAT στις 1 Αυγούστου 2013 και η δημιουργία της Air Serbia. Η αλλαγή αυτή συνοδεύτηκε από τη μετατροπή του Α/Δ αυτού από περιφερειακό για τα Δυτικά Βαλκάνια σε κομβικό για όλα τα Βαλκάνια (hub) με αποτέλεσμα η κίνηση επιβατών τριπλασιάζεται από τα 2.6 εκ επιβάτες το 2008, πρώτη χρονιά που ήρθα στο Βελιγράδι και 3.4 εκ το 2012, σε περίπου 5 εκ το 2016. Αντίστοιχα η επιβατική κίνηση της Air Serbia που ήταν μικρότερη από 1.4 εκ επιβάτες το 2014 έφθασε το 2015 τα 2.6 εκ επιβάτες με συνεχείς ανοδικές τάσεις. Τέλος, να αναφέρουμε ότι το Α/Δ του Βελιγραδίου από τον Απρίλιο 2016 συνδέεται κατευθείαν με υπερατλαντικές πτήσεις και χρήση του νέου Airbus 330 της Air Serbia με τη Νέα Υόρκη. Οι πτήσεις αυτές είχαν διακοπεί από το 1992. Έτσι το Α/Δ του Βελιγραδίου έχει αποκτήσει τεράστια σημασία ως κόμβος αερομεταφορών της ΝΑ Ευρώπης, σε σύγκριση π.χ. με το Α/Δ της Θεσσαλονίκης που οραματιζόμασταν από τη δεκαετία 1990 να αποκτήσει ανάλογο ρόλο με την κατασκευή του λιξού διαδρόμου, έργο που ακόμη δεν έχει τελειώσει. Συγκριτικά να αναφέρω ότι το Α/Δ της Θεσσαλονίκης το 2008 εξυπηρέτησε 4.1 εκ επιβάτες (+57% από το Α/Δ Βελιγραδίου), ενώ το 2015 εξυπηρέτησε 5.3 εκ επιβάτες (μόλις +6% από το Α/Δ Βελιγραδίου).

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν παίζουν σημαντικό ρόλο στο Βελιγράδι. Η πόλη διαθέτει τον ίδιο Κεντρικό Σιδηροδρομικό σταθμό όπως και πριν από 100 χρόνια, ενώ η χρήση των συρμών σε υπεραστικό και προαστιακό επίπεδο είναι περιορισμένη, οι υπηρεσίες που προσφέρονται κακές, οι δε ταχύτητες κίνησης είναι χαμηλές. Σε αυτό βέβαια φταίει η μέτρια έως κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, η βελτίωση του οποίου προχωρά με εξαιρετικά αργά βήματα. Πρόσφατα αγοράστηκαν από τη Ρωσία στα πλαίσια δανείου \$800 εκ κλειστοί προαστιακοί συρμοί ντιζελοκίνητοι, ενώ το δίκτυο στο μεγαλύτερο μέρος του είναι

ηλεκτροδοτημένο! Ήδη προγραμματίζεται η μεταφορά τόσο του σταθμού σιδηροδρόμων όσο και του προαστιακού και υπεραστικού σταθμού λεωφορείων από το παλιό Βελιγράδι στο Νέο Βελιγράδι, σε συνδυασμό με την προοπτική κατασκευής μετρό, η υλοποίηση του οποίου φαίνεται σαν ένα μακρινό όνειρο αν η χώρα δεν καταστεί μέλος της ΕΕ και δεν έχει πρόσβαση σε μεγάλα και δωρεάν ποσά χρηματοδότησης για την ανάπτυξη τόσο σημαντικών, πολύπλοκων και ακριβών υποδομών.

7. Επίλογος και συμπεράσματα

Ελπίζω η σύντομη αυτή αναφορά στις προσωπικές μου εμπειρίες για τη λειτουργία και τις υποδομές μεταφορών στην Πρωτεύουσα της Σερβίας, το Βελιγράδι, να έδωσε στα μέλη του ΣΕΣ ένα μέτρο σύγκρισης των εδώ πεπραγμένων σε σχέση με τις αντίστοιχες εξελίξεις στην Αθήνα, την Πρωτεύουσα της Ελλάδας. Οι εμπειρίες μου αφορούν τα τελευταία 8.5 χρόνια που πρακτικά είμαι κάτοικος Βελιγραδίου και δεν περιλαμβάνουν όσα δεν έχω προσωπικά αντιληφθεί, που μπορεί να είναι εξίσου σημαντικά και αρκετά περισσότερα, ή όσα λησμόνησα να αναφέρω.

Ο προβληματισμός μου δεν αφορά τη σημαντική βελτίωση των υποδομών και της λειτουργίας τους στο Βελιγράδι που είναι καθόλα θεμιτός, όσο μάλλον το ότι τα αποτελέσματα αυτά επιτυγχάνονται σε συνθήκες ανάλογες με εκείνες που ζούμε στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Οι συνθήκες αυτές που στη χώρα μας καλύπτονται από τον όρο «οικονομική κρίση» των τελευταίων 8 χρόνων, πρέπει να συγκριθούν με την κατάσταση στη Σερβία που βρισκόταν σε εμπόλημα κατάσταση από το 1992 μέχρι το 2000 και που οι κάτοικοί της συνήθισαν να ζουν στις συνθήκες της δικής μας «οικονομικής κρίσης» από τότε μέχρι και σήμερα. Άποψή μου είναι επίσης ότι στις θετικές εξελίξεις που περιέγραψα, σημαντική είναι η ύπαρξη και η αποτελεσματική λειτουργία της Μητροπολιτικής Διοίκησης στην πόλη καθώς και η οικονομική ευεξία και ανεξαρτησία της, όπως συμβαίνει σε πολλές μεγαλουπόλεις της Δυτικής Ευρώπης. Δυστυχώς στην Ελλάδα ούτε η Αθήνα ούτε η Θεσσαλονίκη έχουν αποκτήσει Μητροπολιτική Διοίκηση με ανάλογες αρμοδιότητες και οικονομική αυτάρκεια.

Με χαρά σας περιμένω στο Βελιγράδι όποτε θέλετε να μοιραστούμε τις εμπειρίες που σας περιέγραψα.

Βασίλης Ευμοθηδης
Βελιγράδι, 30 Νοεμβρίου 2016



Ο ΚΟΣΜΟΣ ΑΛΛΑΖΕΙ, ΟΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΙ ΑΛΛΑΖΟΥΝ;

Γιώργος Γιαννής

(Πρόεδρος ΣΕΣ 2000 - 2002)

Επειδή η ζωή είναι σύντομη και δεν περισσεύει χρόνος για να κοιτάμε για πολύ προς τα πίσω, θα προσπαθήσω να απαντήσω στο ερώτημα του τίτλου με την αντίστοιχη αναλογία σκέψων: μία σκέψη για τον ρόλο των Συγκοινωνιολόγων μέχρι σήμερα και τέσσερις σκέψεις για τον ρόλο των Συγκοινωνιολόγων στον κόσμο που αλλιάζει.

Σκέψη πρώτη. Οί Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι αποτελούν μία μοναδική και διαφορετική κατηγορία επιστημόνων.



Τις τελευταίες δεκαετίες, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι συστηματικά και αθόρυβα **στηρίζουν την ανάπτυξη** και λειτουργία των σύγχρονων συγκοινωνιακών συστημάτων στην Ελλάδα και είμαστε όλοι ιδιαίτερα περήφανοι γι' αυτό. Οι αυτοκινητόδρομοι, τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, ο σιδηρόδρομος, το μετρό, οι συγκοινωνίες στις πόλεις και τόσα άλλα συγκοινωνιακά συστήματα κρύβουν από πίσω τους ατελείωτες προσπάθειες και τεκμηριωμένη επιστημονική συνεισφορά των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι έχουν **τεκμηριωμένες πολιτικές απόψεις**, διαχρονικά ισχυρότερες από πρόσκαιρες κομματικές σκοπιμότητες. Έχουν άποψη για τα μεγάλα κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα των συγκοινωνιακών συστημάτων στην Ελλάδα, την οποία υποστηρίζουν με διαχρονική συνέπεια. Στην κατεύθυνση αυτή βοηθάει ιδιαίτερα και το σοφά διατυπωμένο καταστατικό του Συλλόγου των Συγκοινωνιολόγων που δεν δίνει χώρο σε κομματικές διαιρέσεις και παρεμβάσεις.

Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι **διαφυλάττουν τις αρχές τους** και την επιστημοσύνη τους ακόμη και εις βάρος των βραχυπρόθεσμων προσωπικών φιλοδοξιών τους. Παραμερίζουν τις επιστημονικές διαφωνίες τους και συνθέτουν δίκαιες συνισταμένες προτάσεις ώστε να είναι επιστημονικά τεκμηριωμένες και χρήσιμες για την κοινωνία και την ανάπτυξη της Ελλάδας.

Οί Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι είναι **καταξιωμένοι επιστήμονες** στη συνείδηση των Αρχών και της Κοινωνίας και για τον λόγο αυτό ιστορικά διατελούν σύμβουλοι της Πολιτείας με ιδιαίτερη βαρύτητα γνώμης σε όλα τα επίπεδα, από Υπουργοί, Γενικοί Γραμματείς και Διοικητές Συγκοινωνιακών Οργανισμών έως στελέχη σε όλα τα Υπουργεία και τους φορείς των συγκοινωνιών και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Οί Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι είναι εκείνοι που μεταφέρουν στην Ελλάδα όλες τις σύγχρονες τάσεις από τις ανεπτυγμένες συγκοινωνιακά χώρες.

Σκέψη δεύτερη. Οί Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι είναι αντιμέτωποι με τη νέα ψηφιακή συγκοινωνιακή πραγματικότητα.



Η **ψηφιακή εποχή** (digitalisation) φέρνει τεράστιες νέες δυνατότητες στα συγκοινωνιακά συστήματα και στις μεταφορές. Για πρώτη φορά οι Συγκοινωνιολόγοι έχουν τόσα πολλά δεδομένα και μάλιστα δυναμικά διαθέσιμα, χρήσιμα τόσο για τον σχεδιασμό όσο και για τη διαχείριση και λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων και μάλιστα σε πραγματικό χρόνο.

Τα **αυτόνομα οχήματα**, το **διαδίκτιο των πραγμάτων** (Internet of Things - IoT) και των πάντων (Internet of Everything - IoE) μετασχηματίζουν ήδη τον χαρακτήρα των μεταφορών. Όλα τα μεταφορικά μέσα και οι συγκοινωνιακές υποδομές είναι πλέον συνεχώς περισσότερο διασυνδεδεμένα με τις υπηρεσίες που προσφέρουν και μάλιστα συχνά αυτόματα χωρίς την παρέμβαση οδηγών και άλλων χειριστών.

Η **Κινητικότητα ως Υπηρεσία** (Mobility as a Service - MaaS) αντικαθιστά σταδιακά τα ιδιόκτητα οχήματα με ολοκληρωμένες υπηρεσίες μετακίνησης στις έξυπνες πόλεις. Δεν αργεί η εποχή που τα οχήματα δεν θα παρκάρουν σχεδόν ποτέ (σε αντίθεση με τα σημερινά) και θα αρκεί να σηκώνουμε το χέρι μας στο δρόμο για να σταματήσει ένα όχημα χωρίς οδηγό να μας μεταφέρει στον προορισμό που θα του ζητήσουμε, ανοίγοντας τεράστιους νέους ορίζοντες στις μετακινήσεις των παιδιών και των ηλικιωμένων αλλά και στη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Οι **νέες τεχνολογίες και τα νέα υλικά**, όπως η ηλεκτρική κίνηση και οι νέες μπαταρίες οδηγούν σε μεταφορές ασφαλέστερες, οικονομικότερες και φιλικότερες ενεργειακά και περιβαλλοντικά. Δεν αργεί άλλωστε και η εποχή της μαζικής κυκλοφορίας μικρών ενεργών μέσων μεταφοράς προσώπων και αγαθών με ή χωρίς πιλότο.

Σκέψη τρίτη. Ο Έλληνας Συγκοινωνιολόγος έχει να αντιμετωπίσει τις μεγάλες προκλήσεις της μετάβασης στη νέα ψηφιακή συγκοινωνιακή πραγματικότητα.



Για πολλά χρόνια, η **μικτή κυκλοφορία** αυτόνομων και μη οχημάτων, μαζί με τις μοτοσυκλέτες, τα ποδήλατα και τους πεζούς θα απαιτεί ειδική μεταχείριση. Οι Συγκοινωνιολόγοι και οι άλλοι Ειδικοί είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθούν και να διαχειρίζονται τη συμπεριφορά των οδηγών και των πεζών ταυτόχρονα με τη συμπεριφορά των μηχανών, αντιμετωπίζοντας με ιδιαίτερη προσοχή τον προγραμματισμό των δυναμικών επιλογών που θα κάνουν οι μηχανές των αυτόνομων οχημάτων στη μικτή κυκλοφορία.

Οι πολίτες και οι επιχειρήσεις στρέφονται συνεχώς περισσότερο προς **ολοκληρωμένες λύσεις** τόσο στις συγκοινωνιακές υποδο-

μές και όσο και στη διαχείρισή τους. Το μέλλον των συγκοινωνιακών υποδομών είναι διατροφικό και για τις μετακινήσεις προσώπων και για τις μεταφορές εμπορευμάτων, με κρισιμότερη τη διασύνδεση των μέσων ειδικά στους τερματικούς σταθμούς. Επιπλέον, οι συνδυασμένες/διατροφικές μεταφορές στηρίζονται συνεχώς περισσότερο στις εκατοντάδες πλέον συγκοινωνιακές εφαρμογές στα έξυπνα τηλέφωνα, οι οποίες διασυνδέονται συνεχώς όλο και περισσότερο.

Οι **ιδιωτικές πρωτοβουλίες** δημιουργούν νέες πραγματικότητες με γρήγορους ρυθμούς και οι νέες αναδυόμενες συγκοινωνιακές βιομηχανίες δημιουργούν νέα δεδομένα στον τομέα των μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, οι εταιρείες ενέργειας (Tesla) και του ίντερνετ (Google) ανταγωνίζονται όχι μόνο τις βιομηχανίες οχημάτων αλλά τελικώς και την επιστήμη του Συγκοινωνιολόγου. Οι επιστήμονες πληροφορικής αποκτούν καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση των συγκοινωνιακών συστημάτων και οι Συγκοινωνιολόγοι οφείλουν να συντονιστούν μαζί τους.

Τέλος, οι Αρχές οφείλουν να παρακολουθούν και να ενθαρρύνουν ρυθμιστικά την εξέλιξη των συγκοινωνιακών συστημάτων, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη σωστή λειτουργία της κοινωνίας. Οι Αρχές, με τη συνεισφορά των Συγκοινωνιολόγων, οφείλουν να προωθούν την αποτελεσματικότητα των συγκοινωνιακών συστημάτων και ταυτόχρονα να ενθαρρύνουν τη βιωσιμότητά τους και να διαφυλάξουν την ιδιωτικότητα της προσωπικής ζωής.

Σκέψη τέταρτη. Ο Έλληνας Συγκοινωνιολόγος είτε θα μετεξελιχθεί είτε θα χαθεί



Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι είναι ιστορικά **ανοικτόμυαλοι και πρωτοπόροι επιστήμονες** όχι μόνο διότι έτσι απαιτείται στον τομέα των μεταφορών και του εμπορίου ιστορικά αλλά και διότι ανατρέχουν συνεχώς στις πιο σύγχρονες διεθνείς συγκοινωνιακές θεωρίες, εμπειρίες και πρακτικές. Ιστορική αποστολή των Συγκοινωνιολόγων είναι να προσαρμόζουν συνεχώς τις συγκοινωνιακές αρχές και την επιστήμη τους στις νέες συγκοινωνιακές συνθήκες.



Τα τελευταία 40 χρόνια, οι **Ακαδημαϊκοί και οι Ερευνητές Συγκοινωνιολόγοι** στην Ελλάδα πρωτοπορούν, φέρνοντας και προσαρμόζοντας συστηματικά τη νέα γνώση στην ελληνική πραγματικότητα. Οι επιδόσεις τους στο διεθνές ανταγωνιστικό επιστημονικό περιβάλλον τους κατατάσσουν ανάμεσα στους πρώτους και τα επιτεύγματά τους συχνά εφαρμόζονται και δοκιμάζονται πρώτα εκτός Ελλάδας.

Οι Συγκοινωνιολόγοι των **Δημόσιων και Ιδιωτικών Αρχών** αθόρυβα και αποτελεσματικά υποστηρίζουν έναν σύγχρονο και αναπτυξιακό ρυθμιστικό ρόλο των Φορέων τους, παρά τις αντιξοότητες και δυσλειτουργίες της Δημόσιας Διοίκησης στην Ελλάδα. Ο ρόλος τους τους καθιστά τους κρισιμότερους παράγοντες για τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου λειτουργίας των σύγχρονων συγκοινωνιακών συστημάτων και για τον λόγο αυτό έχουν χρέος να αποφεύγουν τις τυπολητρικές αγκυλώσεις και τις ανασταλτικές φοβίες και να βρίσκουν αποτελεσματικές λύσεις ικανοποίησης των νέων συγκοινωνιακών αναγκών.

Οι **Μελετητές Συγκοινωνιολόγοι** οφείλουν να αξιοποιούν όλες τις νέες δυνατότητες που φέρνει η νέα συγκοινωνιακή πραγματικότητα και να σχεδιάζουν βιώσιμες και αποτελεσματικές λύσεις. Είναι εκείνοι που δίνουν τον καθημερινό αγώνα ενάντια σε όλες τις καλοπροαίρετες αηθιά και τις υστερόβουλες αδράνειες, ενημερώνοντας και πειθώντας τις τοπικές κοινωνίες ότι τα μεσοπρόθεσμα οφέλη των προτάσεών τους είναι πολύ περισσότερα από τις βραχυπρόθεσμες δυσκολίες.

Σκέψη πέμπτη. Η νέα ψηφιακή συγκοινωνιακή πραγματικότητα φέρνει νέες ευκαιρίες για τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους.



Η αυξανόμενη πολυπλοκότητα των συγκοινωνιακών συστημάτων επιτείνει την ανάγκη για **Δι-επιστήμονες Συγκοινωνιολόγους**. Οι Συγκοινωνιολόγοι περισσότερο από ποτέ πρέπει να συνεργάζονται με τους επιστήμονες της οικονομίας, του περιβάλλοντος, της ενέργειας, της υγείας και των άλλων επιστημών, διότι οι λύσεις όλο και συχνότερα είναι δι-επιστημονικές.

Η μεγάλη κοινωνικο-οικονομική κρίση στην Ελλάδα ανέδειξε ξε-

κάθαρα την ανάγκη για **ισορροπημένη βιώσιμη ανάπτυξη και λειτουργία** των συγκοινωνιακών συστημάτων. Η κρίση ανάμεσα στα άλλα οφείλεται και στην κατά κανόνα υπερίσχυση του όχι και της αδράνειας έναντι των προτάσεων των Συγκοινωνιολόγων και στην υπερίσχυση των - συχνά περιορισμένων ή και αβάσιμων - περιβαλλοντικών και άλλων κοινωνικών ανησυχιών εις βάρος της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων συγκοινωνιακών συστημάτων και υπηρεσιών και της αναπτυξιακής και κοινωνικής προόδου που αυτά εμπεριέχουν. Η αναζήτηση της κοινής λογικής και του κατάλληλου μίγματος στις συγκοινωνιακές λύσεις είναι περισσότερο από ποτέ αναγκαίες για την έξοδο από την κρίση.

Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι είναι προσηλωμένοι στον **ολοκληρωμένο σχεδιασμό** με σαφείς στόχους και πάντοτε με επιστημονική και ποσοτικοποιημένη τεκμηρίωση. Είτε πρόκειται για τον απόλυτο εθνικό στρατηγικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό είτε πρόκειται για τα επίσης απόλυτα σοβαρά Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ο Συγκοινωνιολόγος οφείλει να πείσει τεκμηριωμένα τις Αρχές και την Κοινωνία για τις σωστές και ολοκληρωμένες λύσεις τόσο στην ανάπτυξη όσο και πρώτιστα στη λειτουργία και διαχείριση των συγκοινωνιακών συστημάτων.

Είναι κατά συνέπεια επιτακτική η ανάγκη οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι να **συνεργάζονται και να εκπαιδεύουν την κοινωνία** στην κατεύθυνση των σύγχρονων και ισορροπημένων συγκοινωνιακών λύσεων. Στην προσπάθεια αυτή βασικό εργαλείο τους είναι η σωστή τεκμηρίωση και ποσοτικοποίηση των προτάσεών τους αηθιά και η πλήρης διαφάνεια για τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα κάθε συγκοινωνιακής λύσης.

Στον κόσμο που αηθιάζει, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι πράγματι αηθιάζουν.

Κατά συνέπεια στο κόσμο που αηθιάζει, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι ήταν, είναι και θα είναι πάντα έτοιμοι να αηθιάζουν και να προσαρμόζονται στις νέες συγκοινωνιακές συνθήκες. Αυτός ήταν άλλωστε πάντα ο ρόλος τους. Οι Συγκοινωνιολόγοι δεν έχουν κανένα λόγο να αηθιάζουν τις αρχές τους, την πολιτική τους στάση και την επιστημοσύνη τους. Οφείλουν όμως να αφομοιώνουν γρήγορα τη νέα γνώση, να αηθιάζουν και να προσαρμόζουν τον τρόπο που αντιμετωπίζουν τις ταχύτατα μεταβαλλόμενες εξελίξεις, ιδιαίτερα στη νέα ψηφιακή εποχή. **Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι αηθιάζουν και συμβάλλουν στη νέα, μοντέρνα και αναπτυξιακή συγκοινωνιακή πραγματικότητα της Ελλάδας μετά την κρίση.**

Γιώργος Γιαννής
Καθηγητής ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
www.nrso.ntua.gr/geyannis

Ευτυχία Ναθαναήλ (Πρόεδρος ΣΕΣ 2002 - 2004)

Επιλέγοντας κανείς το αντικείμενο του συγκοινωνιολόγου μηχανικού, επιλέγει ταυτόχρονα να ταχθεί υπέρ της ενίσχυσης κάθε ενέργειας προς την προώθηση της επιστήμης στην υπηρεσία του πολίτη που ζει και εξυπηρετείται από τον τομέα των μεταφορών.

Αναγνωρίζει επίσης ότι ο τομέας των μεταφορών αντιμετωπίζει πολυδιάστατα προβλήματα που συνδυάζουν πολιτική και λήψεις στρατηγικών αποφάσεων, παροχή μεταφορικού έργου, τεχνολογία, απαιτήσεις για κινητικότητα ατόμων και μεταφορά εμπορευμάτων, διαβίωση κατοίκων μέσα στον συγκοινωνιακό ιστό. Είναι φανερό, ότι η επιτυχία του τομέα έγκειται στη σωστή και ισορροπημένη συνεργασία των εμπλεκόμενων σε όλες τις παραπάνω πτυχές.

Προς αυτήν την κατεύθυνση έχει εστιάσει το έργο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων από την ίδρυσή του, με ιδιαίτερες δράσεις στη διάχυση των επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων, τη θέσπιση συνεργασιών με συναφείς φορείς, οργανώσεις και συλλόγους, την ανταλλαγή απόψεων, την προαγωγή πνεύματος συνεργασίας, τη διευκόλυνση συνεργιών.

Τα χρόνια που συμμετείχα στο ΔΣ του ΣΕΣ από το 2000 έως το 2004, αρχικά ως αντιπρόεδρος και ως πρόεδρος μετέπειτα, αποτέλεσαν έναν σταθμό στην πορεία μου ως επαγγελματίας, αλλά και ως μέλος μίας επιστημονικής ομάδας με επίκαιρα ενδιαφέροντα που αφορούν τόσο στην τεχνολογική εξέλιξη όσο και στη μέριμνα για εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου.

Πολλές ήταν οι δράσεις που υλοποιήθηκαν μέσα στο διάστημα αυτό.

- Μία από τις κυριότερες ήταν η έκδοση των θέσεων του ΣΕΣ με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 25 χρόνων από την ίδρυση του, πάνω σε θέματα που είχαν απασχολήσει τη χώρα από το 1999 έως και το 2002 σχετικά με μεγάλα έργα των μεταφορών (ανισόπεδοι κόμβοι Λεωφόρου Κηφισίας, σύστημα μεταφορών κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, Αττική Οδός, Αττικό Μετρό, Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος) και με προδιαγραφές, οδηγίες, πολιτικές.
- Επίσης, διοργανώθηκαν αξιόλογα επιστημονικά συνέδρια και ημερίδες με ναυαρχίδα το Διεθνές Συνέδριο της Έρευνας στις Μεταφορές (21-22 Φεβρουαρίου 2002 το πρώτο και 26-27 Φε-

βρουαρίου 2004 το δεύτερο), το οποίο θεσπίστηκε και πραγματοποιείται από τότε αδιάλειπτα ανά δύο χρόνια.

- Πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με φορείς που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των μεταφορών, όπως η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Οργανωτικής Επιτροπής Αθήνα 2004, το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, η ΥΠΑ, η Τροχαία, ο ΟΑΣΑ, η Διεύθυνση Σχεδιασμού του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών με στόχο το άνοιγμα διαλόγου και την ανταλλαγή απόψεων σε θέματα επικαιρότητας.
- Ορίστηκαν εκπρόσωποι μέλη του ΔΣ του ΣΕΣ σε επιτροπές άλλων φορέων σε συνέχεια της πρακτικής προηγούμενων ετών (π.χ. Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Μεταφορών, Επιτροπή του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) και σε νέες επιτροπές (Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες», του Υπουργείου Μεταφορών).

Στην προσπάθεια εξωστρέφειας του συλλόγου, δημιουργήθηκε βάση δεδομένων παραληπτών των νέων του ΣΕΣ, μέσω του νέου ανανεωμένου ενημερωτικού δελτίου, με παραλήπτες, πέρα των μελών, στελέχη άλλων φορέων και δημοσιογράφους. Τις τυπογραφικές δαπάνες άρχισαν να καλύπτουν εξολοκλήρου χορηγοί, αποτελούμενοι από μέλη ή μη του ΣΕΣ, με ενδιαφέρον στον τομέα, μέσω διαφημιστικών καταχωρήσεων.

Επειδή η διαδικτυακή παρουσία θεωρήθηκε εξίσου σημαντική, αναβαθμίστηκε και εκσυγχρονίστηκε η ιστοσελίδα μας.



Στο πλαίσιο της άρσης δυσχεριών στη λειτουργία του συλλόγου, ξεκίνησε διαδικασία τροποποίησης του Καταστατικού του, χωρίς όμως να ολοκληρωθεί, μέχρι και σήμερα.

Τέλος, ο σύλλογος απέκτησε φυσική και οικονομική οντότητα, με δικό του γραφείο, γραμματέα και αριθμό φορολογικού μητρώου.

Δεν ξεχνιούνται οι επίσημες κοινωνικές διοργανώσεις, όπως ο εορτασμός των 25 χρόνων από την ίδρυση του συλλόγου, όπου έγινε και τιμητική βράβευση των μελών των προηγούμενων ΔΣ και η κοπή της πίτας σε εκλεκτές τοποθεσίες στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Δεν ξεχνιέται επίσης και η "επανασταστική" στάση του συλλόγου απέναντι στους κινδύνους που προκύπτουν από την απρεπή οδική συμπεριφορά, με "πικετοφορία" έξω από το κτίριο της Βουλής, στην Αθήνα και αξιοσημείωτη συμμετοχή μελών και φίλων.

Σήμερα, παρακολουθώντας στενά το έργο του ΔΣ, κατόπιν την ενεργής εμπλοκής μου σε αυτό, είμαι πολύ χαρούμενη που οι δράσεις του ΣΕΣ συνεχίζονται και επαυξάνονται ανανεωμένες και φρέσκιες από το «νέο αίμα» συναδέλφων, απαντώντας στις επίκαιρες τάσεις του επιστημονικού αντικειμένου του συγκοινωνιολόγου, των αναγκών της εποχής μας και των απαιτήσεων για διεπιστημονικότητα, διάλογο, κοινά πλαίσια λήψης αποφάσεων, συνεργασία και εκσυγχρονισμό.

Τα προβλήματα που καλείται να επιλύσει ή να συνεισφέρει το επάγγελμά μας, δεν αφορούν πλέον στενά τον χώρο των μεταφορών, παρά μία μεγαλύτερη διάσταση, αυτή του πλανήτη, με την κλιματική αλλαγή και την εξάντληση των ενεργειακών αποθεμάτων, να παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο. Οι μεταφορές αποτελούν μία από τις «πηγές» που προκαλούν τα παραπάνω προβλήματα, αλλά εκείνο που είναι σημαντικό είναι ότι αποτελούν δυνητικά και τις λύσεις σε μεγάλο μέρος αυτών.

Εύχομαι ο ΣΕΣ να στέκεται πάντα στην αιχμή των εξελίξεων και να συνδράμει με τη στελέχωσή του στο μικρό δικό του κομμάτι, προς τη βιωσιμότητα των μεταφορών και συνεπώς του πλανήτη για όλους μας.

Ευτυχία Ναθαναήλ

Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός (PhD, MSc)
Αναπληρώτρια Καθηγήτρια

Διευθύντρια Εργαστηρίου Κυκλοφορίας, Μεταφορών και Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας - TTLog (Traffic, Transportation and Logistics Laboratory)
Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
www.ttlog.civ.uth.gr

Οι συγκοινωνίες,
πιο αξιόπιστες από ποτέ!

OASA Telematics App

Κατέβασε τώρα την εφαρμογή!



- Προγραμμάτισε με ακρίβεια τις διαδρομές σου στην Αθήνα.
- Κέρδισε χρόνο, χωρίς περιττές αναμονές.
- Βελτίωσε τις μετακινήσεις σου μέσα στην πόλη.



Με τη συνδρομοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



«Κυκλοφορώ με Ασφάλεια» και «Βασικές Γνώσεις για Νέους Οδηγούς» Εκπαιδευτικές Δράσεις του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ) με την ευγενική χορηγία του Διαδριατικού Αγωγού Φυσικού Αερίου (ΤΑΡ Α.Γ.)

Η περίοδος κατασκευής έργων που απαιτούν παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο ή ακόμα απλώς αυξάνουν την κίνηση βαρέων οχημάτων σε αυτό, αυξάνει την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων. Τα ατυχήματα δεν αφορούν μόνο στους εργαζόμενους στα εργοτάξια αλλά αποτελούν συνήθως παράπληρη επίπτωση της γενικότερης αλλαγής του κυκλοφοριακού προφίλ των περιοχών γύρω από αυτή.

Ένας μεγάλος αριθμός προληπτικών δράσεων έχει καθοριστεί από τη διεθνή βιβλιογραφία και πρακτική έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν τα ατυχήματα στις ζώνες και τις ευρύτερες περιοχές οδικών έργων. Ανάμεσά τους είναι και οι δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών και ιδιαίτερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων για το έργο που κατασκευάζεται και την ασφαλή οδική συμπεριφορά που θα πρέπει να υιοθετηθεί όταν διέρχονται από το έργο αυτό καθώς και δράσεις εκπαίδευσης επάνω σε θέματα οδικής και κυκλοφοριακής αγωγής.

Ένα από τα μεγαλύτερα έργα που βρίσκεται υπό υλοποίηση σήμερα στην Ελλάδα είναι ο Αγωγός Φυσικού Αερίου που διέρχεται από περιοχές της Β. Ελλάδας, στην πορεία του από την Αλεξανδρούπολη έως τα Αλβανικά σύνορα. Στην προσπάθεια ευαισθητοποίησης του κοινωνικού συνόλου επάνω σε θέματα οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής, η Εταιρία του Διαδριατικού Αγωγού Φυσικού Αερίου (ΤΑΡ Α.Γ.) ανέθεσε στο Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) τη διεξαγωγή εκπαιδευτικών δράσεων σε μαθητές Δημοτικού και Λυκείου. Οι εν λόγω δράσεις περιλαμβάνουν κυρίως την οργάνωση και υλοποίηση σεμιναρίων Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας σε Δημοτικά σχολεία και Λύκεια των Περιφερειών Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας- Θράκης, αλλά και σχετικά θεατρικά δράματα.

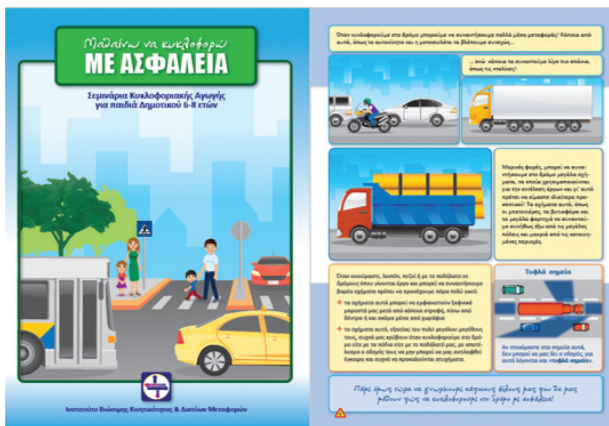
Από τον Μάιο του 2016 έως σήμερα έχουν υλοποιηθεί δύο χρονικές φάσεις σεμιναρίων Κυκλοφοριακής Αγωγής μέσα από επισκέψεις στον χώρο σχολικών μονάδων δημοτικών της Βορείου Ελλάδος. Πρόκειται για δίωρα σεμινάρια, τα οποία διεξάγονται από Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς και Εκπαιδευτικούς με ειδική κατάρτιση και με τη χρήση εκπαιδευτικού υλικού, προσαρμοσμένου στις ηλικιακές ομάδες των συμμετεχόντων.



Εικόνα 1. Στιγμιότυπο από σεμινάριο σε Δημοτικό Σχολείο

Πιο συγκεκριμένα, τα βασικά εκπαιδευτικά αντικείμενα που περιλαμβάνονται στο υλικό για τα δημοτικά αφορούν:

- Γνωριμία με τα διάφορα συμβατικά αλλά και βαρέα οχήματα
- Βασικές αρχές της πεζής μετακίνησης στο οδικό δίκτυο (φανάρι διαβάσεις πεζοδρόμιο κ.α.)
- Βασικά σήματα κυκλοφορίας και σημασία αυτών
- Κανόνες ασφαλείας για τη μετακίνηση με ποδήλατο
- Κανόνες συμπεριφοράς συνεπιβατισμού στο ΙΧ όχημα και επιβατισμού στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Βασικοί κανόνες ασφαλείας σε περιοχές εργοταξίων



Εικόνα 2. Εκπαιδευτικό έντυπο υλικό προσαρμοσμένο στις ηλικιακές ομάδες των μαθητών Δημοτικού

Παράλληλα με τη διεξαγωγή σεμιναρίων στις σχολικές μονάδες, το ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ σε συνεργασία με την ομάδα καλλιτεχνών SourLi-Boom, δημιούργησε τη θεατρική παράσταση «Φως Φανάρι», τη οποία και παρουσίασε στο Ecofestival του Δήμου Σερρών (05-08/06/2016), στο φεστιβάλ πολιτισμού Cosmopolis του Δήμου Καβάλας (23/07/2016) και στη βραδιά ερευνητή (30/09/2016) που πραγματοποιήθηκε στο εμπορικό κέντρο Cosmos στη Θεσσαλονίκη.

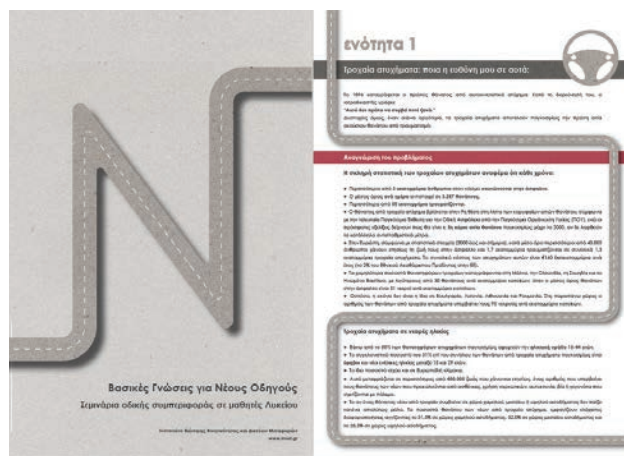


Εικόνα 3. Στιγμιότυπο από τη θεατρική παράσταση «Φως Φανάρι» όπως παρουσιάστηκε στο φεστιβάλ Cosmopolis του Δήμου Καβάλας

Το Νοέμβριο του 2016 ολοκληρώθηκε και η 2^η φάση διεξαγωγής των σεμιναρίων Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας στα δημοτικά σχολεία της Βορείου Ελλάδος. Συνοδικά, πραγματοποιήθηκαν 1.110 σεμινάρια, σε 145 σχολεία, τα οποία παρακολούθησαν 20.811 μαθητές. Η αξιολόγηση του προγράμματος, η οποία πραγματοποιήθηκε με τη διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου στους διδάσκοντες, κατέδειξε μεγάλη ικανοποίηση των ερωτηθέντων, όσον αφορά το περιεχόμενο, τους εκπαιδευτικούς στόχους και τα βασικά μηνύματα του σεμιναρίου και του εκπαιδευτικού υλικού. Το βασικό συμπέρασμα των εκπαιδευτών είναι ότι απαιτείται συνεχής επανάληψη των βασικών κανόνων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας έτσι ώστε μέσα από τέτοιου είδους σεμινάρια με συζήτηση, αφήγηση, παιχνίδι και κίνητρα να γίνεται βιωματικά η εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας καθώς υπάρχει τεράστια διαφορά ανάμεσα στη θεωρία (που κατά βάση είναι γνωστή στα περισσότερα παιδιά) και στην πράξη (εφαρμογή της θεωρίας στην καθημερινή ζωή.).

Τον Ιανουάριο του 2017 θα πραγματοποιηθεί η 3η φάση των εκπαιδευτικών σεμιναρίων με την επίσκεψη εξειδικευμένων εισηγητών σε Λύκεια των Νομών Κοζάνης, Φλώρινας, Καστοριάς, Πέλλας, Ημαθίας, Δυτικής Θεσσαλονίκης, Δράμας, Καβάλας, Σερρών, Έβρου, Ξάνθης και Ροδόπης. Η βασική θεματολογία των σεμιναρίων (και του εκπαιδευτικού υλικού, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί) περιλαμβάνει:

- Τροχαία ατυχήματα και ποια η ευθύνη του οδηγού σε αυτά
- Ανάλυση των βασικών αιτιών που μπορούν να προκαλέσουν ατυχήματα και αφορούν την κατάσταση του οδηγού (κόπωση, απόσπαση προσοχής από τη χρήση κινητού, κτλ.)
- Τους κινδύνους από την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλη ή άλλων ουσιών
- Την επίδραση της ταχύτητας στους χρόνους αντίδρασης και πέδησης
- Εναλλακτικές στο ΙΧ επιλογές μετακίνησης



Εικόνα 4. Εκπαιδευτικό υλικό για μαθητές Β' Λυκείου

Περισσότερες πληροφορίες για τα σεμινάρια είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα www.edu.imet.gr.

40 ΧΡΟΝΙΑ ΣΕΣ

Πάνος Παπαδάκος
(Πρόεδρος ΣΕΣ 2004 - 2006)

Ο ΣΕΣ, ο Σύλλογος που αντιπροσωπεύει τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους, ξεπερνώντας 40 χρόνια ύπαρξης, αλλά κυρίως δράσης, μας κάνει όλους να νιώθουμε μεγάλη ικανοποίηση για την πορεία όλων αυτών των χρόνων.

Σε όλη τη διαδρομή του ο ΣΕΣ μπόρεσε καταρχήν να «ενώσει» ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό επιστημόνων, που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς, πολλές φορές και διαφορετικές χώρες, με έναν τρόπο ιδιαίτερο και ξεχωριστό. Από την πρώτη, μικρή ομάδα των πρωτοπόρων-ρομαντικών «μηχανικών των μεταφορών» στη δεκαετία του 70, έφτασε σήμερα να περιλαμβάνει εκατοντάδες μέλη, από ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων και ένα ακόμα ευρύτερο επαγγελματικών χώρων.

Παρόλη την «πολυπολιτισμικότητα» αυτή, εκτιμώ ότι εκφράζει με απόλυτη επιτυχία την κοινή θέση όλων μας, τις αγωνίες μας για την πορεία των μεταφορών στη χώρα και εκτός αυτής, τις ελπίδες για αποτελεσματικότερες και αποδοτικότερες συγκοινωνίες κάθε μορφής. Έχει καταφέρει να συγκεράζει ακόμα και πολιτικές, ή άλλες, περισσότερο φιλοσοφικές, διαφορετικές προσεγγίσεις, χωρίς καμία δυσκολία. Αντίθετα μάλιστα, γεννώντας δημιουργικές συνθέσεις, που τελικά **ισχυροποιούν περαιτέρω τις θέσεις του.**

Βρέθηκε σχεδόν πάντοτε κριτικά απέναντι στην αδράνεια της Πολιτείας, υπερασπιζόμενος την ορθότητα και αναγκαιότητα εφαρμογής των προτάσεών του. Δικαιώθηκε σε όσες περιπτώσεις η Πολιτεία υιοθέτησε τις προτάσεις του, χωρίς να διεκδικήσει μερίδιο από κάποια επιτυχία. Τα μέλη του, ακόμα κι όταν ανέλαβαν όλα αυτά τα χρόνια (κι ακόμα και σήμερα) θέσεις ευθύνης στην εκτελεστική εξουσία, δεν αφήφισαν τις επιστημονικές αρχές και τα πιστεύω τους. Προσπάθησαν, κατά το δυνατόν,

να προωθήσουν όλα όσα μέχρι τότε πρέσβευαν και αγωνίζονταν να καταστήσουν πράξη, με την υποστήριξη άλλων συναδέλφων, αξιοποιώντας το δυναμικό που ήταν διαθέσιμο.

Κι όλες αυτές οι δράσεις έγιναν με έναν και μοναδικό στόχο. Το **κοινωνικό όφελος**, όχι μόνο με τη μορφή της αποτελεσματικότερης και ασφαλέστερης λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων, αλλά, τελικά, και της βέλτιστης αξιοποίησης των εκάστοτε διαθέσιμων πόρων για τη δημιουργία συγκοινωνιακών έργων.

Ο ΣΕΣ αποτέλεσε ίσως τον πρώτο φορέα, ο οποίος πολύ πριν εκδηλωθεί το κίνημα του εθελοντισμού και της κοινωνικής ευθύνης, βγήκε να διαδηλώσει για την οδική ασφάλεια έξω από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, σε μια συμβολική πικετοφορία ευθύνης.

Όλα αυτά και πολύ περισσότερα κατάφερε ο ΣΕΣ στην πορεία αυτή μέχρι σήμερα. Πολύ περισσότερα είμαι βέβαιος ότι θα καταφέρει τις επόμενες δεκαετίες, εφόσον πορευτεί με **σοβαρότητα, σύνθεση** και **δυναμισμό**, προσελκύνοντας ολοένα και νέα μέλη, που πρέπει να τον ωθήσουν σε νέες επιτυχίες και συνεχιζόμενη προσφορά στην Ελληνική κοινωνία.

Πάνος Χ. Παπαδάκος
Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος



40 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΣΕΣ

Γιάννης Χανδάνος
(Πρόεδρος ΣΕΣ 2006 - 2010)

Όταν με πήρε τηλέφωνο ο Πρόεδρος - πριν ένα μήνα περίπου - για να με ενημερώσει για την πρόθεση του ΔΣ να διοργανώσει τη σημερινή εκδήλωση, χάρηκα. Η πρώτη διαπίστωση βέβαια ήταν ότι για να με καλούν ως παλαιό Πρόεδρο... μεγαλώσαμε!!! Και μαζί ο σύλληλος. Από τον Μάρτιο του 2010 που παρέδωσα τον Σύλληλο μέχρι σήμερα γράφτηκαν περίπου 200 νέα Μέλη.

Περίπου 35 άτομα τον χρόνο, που μόλις συμπλήρωσαν 3ετή εμπειρία ή που μόλις ολοκλήρωσαν το μεταπτυχιακό τους σε ένα από τα αντικείμενα του Συγκοινωνιολόγου.

Σε αυτούς λοιπόν τους νεότερους θα ήθελα να απευθυνθώ

Για τις απόψεις που μοιραστήκαμε

- για την ανάγκη στρατηγικού σχεδιασμού του συστήματος μεταφορών,
- για τον Μητροπολιτικό Φορέα,
- για τη θεσμοθετημένη συμμετοχή των πολιτών σε όλα τα στάδια: σχεδιασμού – μελέτης – υλοποίησης – λειτουργίας και διαχείρισης των συγκοινωνιακών έργων

Για τις ιδέες που ανταλλάξαμε

- προσπαθώντας να βρούμε τον καλύτερο τρόπο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας
- για την ανάγκη ιεράρχησης του οδικού δικτύου και τη δημιουργία οδικών δακτυλίων περιφερειακής κίνησης
- για την προώθηση ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και την ανάπτυξη δικτύου πεζοδρόμων και ήπιων μορφών μετακίνησης ειδικά σε κατοικημένες περιοχές
- για την ανάπτυξη μοντέλων προσομοίωσης και κατανομής της κυκλοφορίας
- για τον σχεδιασμό, την οργάνωση και τις δυνατότητες συντονισμού που παρέχουν τα κέντρα Διαχείρισης Κυκλοφορίας
- για την ολοκληρωμένη διαχείριση της στάσης και στάθμευσης
- για τα έξυπνα συστήματα μεταφορών
- για την οδική ασφάλεια

Το πλήθος των παρεμβάσεων που κάναμε

- για την ενίσχυση των Μέσων μαζικής Μεταφοράς
- για το μετρό, το τραμ, τον προαστιακό, το δίκτυο λεωφορειοδωρίδων

- για τους σταθμούς μετεπιβίβασης
- για την τιμολογιακή πολιτική
- για τον χώρο που έχει καταλάβει το ΙΧ χωρίς να του ανήκει και για την ανάγκη για έναν διαφορετικό σχεδιασμό από αυτόν που ακολουθήθηκε τα προηγούμενα χρόνια με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων

Για τις συζητήσεις που γίνανε στο πλαίσιο των θεματικών επιτροπών

- Κινητικότητας
- Εμπορευματικών Μεταφορών & logistics
- Ασφάλειας Μεταφορών και
- Εέργειας & Περιβάλλοντος

Ή των επιτελικών επιτροπών

- Έρευνας
- Πλαισίου Λειτουργίας & Πιστοποίησης και
- Εκπαίδευσης & Επιμόρφωσης

Θα μπορούσα για ώρες να μιλάω για αυτά ή για την ιστορία του ΣΕΣ. Πως ιδρύθηκε από τους παλαιότερους στα μέσα της δεκαετίας του 70. Τότε που ο όρος συγκοινωνιολόγος ήταν άγνωστος και οι πρώτοι Συγκοινωνιολόγοι σε ένα ζαχαροπλαστείο στο Παγκράτι πήραν την απόφαση να ιδρύσουν τον Σύλληλο. Πως αργότερα αναπτύχθηκε και οργανώθηκε. Από εκεί που γραφείο του ΣΕΣ ήταν το γραφείο του εκάστοτε Προέδρου, εκεί γύρω στο 2000 απόκτησε έδρα μόνιμη και ΑΦΜ. Κάπου στα Εξάρχεια. Στον 5^ο όροφο της οδού Μαυρομικήλη. Στη «γιάφκα μας» όπως την αποκαλούσαμε συχνά όταν φεύγαμε νύχτα, ορισμένες φορές με μοτότοφ να σκάνε στα γύρω στενά, μετά από τα διοικητικά

συμβούλια ή όταν ολοκληρώναμε τον έλεγχο της ύλης για τις εκδόσεις που ετοιμάζαμε:

- το διμηνιαίο έντυπο δελτίο του ΣΕΣ, που από ένα διπλωμένο Α4 εξελίχθηκε σε Α3 με περισσότερη ύλη και αργότερα σε ένα φιλοτεκνημένο τεύχος που μάλιστα εδώ και μερικά χρόνια έχει τον χαρακτήρα ενός επιστημονικού περιοδικού φιλοξενώντας άρθρα Συναδέλφων
- τις θέσεις του ΣΕΣ που εκδόθηκαν το 2003, μια ειδική έκδοση με την ευκαιρία συμπλήρωσης 25 χρόνων από την ίδρυση του ΣΕΣ όπου για πρώτη φορά έγινε προσπάθεια να συγκεντρωθούν οι αποσπασματικές θέσεις του Συλλόγου για πλήθος θεμάτων σε ένα ενιαίο τεύχος. Θέσεις που για κάποιους λόγους ευτυχώς για κάποιους άλλους όμως δυστυχώς, παραμένουν επίκαιρες μέχρι σήμερα
- ή αργότερα το 2008, τις θέσεις του ΣΕΣ για το Συγκοινωνιακό Σύστημα της Θεσσαλονίκης, που παρουσιάστηκαν με πολύ επιτυχία στο ΕΒΕΘ
- και προς το τέλος του ίδιου έτους, τη δίγλωσση έκδοση με την ολοκλήρωση του οδοιοπορικού για τις μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας. Μια δράση που εξελίχθηκε με σειρά συνεδριάσεων, όπου φιλοξενήθηκαν ξένοι ειδικοί σε θέματα τιμολόγησης της χρήσης της οδικής υποδομής, του περιβάλλοντος και της βιώσιμης κινητικότητας

Και βεβαίως τις ημερίδες και τα Συνέδρια, μεταξύ των οποίων και κάποια συνέδρια που πλέον έχουν θεσμοθετηθεί, όπως το Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας και το Συνέδριο της Έρευνας για τις Μεταφορές.

Σίγουρα το διαθέσιμο 10λεπτο για τη σημερινή ομιλία δεν θα επαρκούσε για να αναπτύξω τα παραπάνω. Για τον λόγο αυτό προτίμησα να εστιαστώ σε κάποιες βασικές αρχές, που έμαθα τα 25 χρόνια που εργάζομαι ως Συγκοινωνιολόγος, αλλά και από όσα πέρασα ως μέλος του ΔΣ του ΣΕΣ.

Αρχή 1^η. Μην γίνεστε δογματικοί. Ακούστε την άλλη άποψη. Σπάνια μια λύση είναι απόλυτα σωστή. Όταν έχετε απέναντί σας έναν συνάδελφο, έναν υφιστάμενό σας ή ένα Πολίτη, έναν Δήμαρχο, έναν Πολιτικό ή έναν Δημοσιογράφο, περισσότερο να ακούτε παρά να μιλάτε. Οι καλύτεροι συγκοινωνιολόγοι, είναι άνθρωποι που ακούνε, που αλληλοεπιδρούν και που μαθαίνουν από τους Συναδέλφους τους αλλά και από την Κοινωνία.

Αρχή 2^η. Χρησιμοποιείστε τον κοινό νο. Όταν τελειώσουν οι αναλύσεις δείτε τα νούμερα και τη φυσική τους έννοια. Σκεφτείτε αν είναι λογικά, εφαρμόσιμα, σκεφτείτε αν εσείς οι ίδιοι τα καταλαβαίνετε, τα πιστεύετε και αν μπορείτε να τα υποστηρίξετε όχι μόνο

στα μέλη του ΔΣ της εταιρείας σας, αλλά στα μέλη της ίδιας της κοινωνίας. Αν αυτό μπορείτε να το πετύχετε, τότε και η λύση που προτείνετε θα είναι πετυχημένη.

Αρχή 3^η. Εκπαιδεύστε τον Κόσμο/Δημοσιοποιήστε τις θέσεις του ΣΕΣ. Ειδικά τα μέλη του σημερινού και των επόμενων Διοικητικών Συμβουλίων. Είναι μια διαδικασία επίπονη. Απαιτεί σκέψη, προετοιμασία, σχεδιασμό, αφοσίωση, χρόνο και βέβαια την έκθεσή σας. Είναι όμως μια διαδικασία που μπορεί να κάνει όλες τις πλευρές σοφότερες.

Και τέλος, ίσως η πιο ρομαντική αλλά η πιο ουσιαστική Αρχή, ειδικά για τους νέους Συγκοινωνιολόγους. **Εστιάστε στο αποτέλεσμα, αλλά μην χάσετε την απόλαυση που δεν είναι τίποτε άλλο παρά η διαδικασία της μάθησης.** Είναι σημαντικό να κερδηθεί ένας διαγωνισμός ή να ολοκληρωθεί ένα έργο στην ώρα του και βεβαίως να πληρωθεί στην ώρα του. Τα αποτελέσματα είναι πάντα σημαντικά. Πολύ σημαντικά! Μην κρίνετε όμως μόνο με αυτό. Δεν είναι μόνο η νίκη ή ήττα τα κριτήρια. Σημασία έχει και η προσπάθεια, η έρευνα που προηγήθηκε, η επιστημονική μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε, η γνώση που τελικά αποκτήθηκε, ώστε την επόμενη φορά η όλη διαδικασία να είναι ευκολότερη και το αποτέλεσμα καλύτερο ή να μπορέσετε να αντιμετωπίσετε πιο δύσκολα προβλήματα. Μην αμφισβητείτε λοιπόν την προσπάθεια, την αφοσίωση και τη συγκέντρωση που δείξατε τόσο εσείς όσο και οι συνεργάτες σας. Μην εστιάζετε μόνο στο αν κερδίσατε αλλά και στο αν μάθατε. Πολλές φορές η μάθηση είναι πιο αποτελεσματική στην ήττα. Είναι μια ευκαιρία να επιτρέψουμε σε όλους να εξελιχθούν. Ο στόχος κάθε νέου συγκοινωνιολόγου θα πρέπει να είναι να μάθει.

Αν αυτά τα πετύχουμε, θα είμαστε καλοί συγκοινωνιολόγοι διότι ό,τι παράγουμε θα είναι αποτέλεσμα μιας δουλειάς που αγαπάμε...

Στις τέσσερις θητείες που υπηρέτησα το ΔΣ του Συλλόγου μας και ειδικά στις 2 τελευταίες την περίοδο 2004-2010, ως Πρόεδρος, θέλω να πιστεύω ότι βάλαμε ένα λιθαράκι και με την ευκαιρία να ευχαριστήσω τον Πέτρο Κρητικό, την Αγγελική Κοψαχειλή, τον Κώστα Αντωνίου, τον Χρήστο Καραδήμα, το Θανάση Τσιάνο, την Άννα Γόγοη, τον Δημήτρη Δημητρίου, τον Στέλιο Ευσταθιάδη και τον Ηρακλή Ροϊλό, για την υποστήριξη καθ' όλη τη διάρκεια της κοινής μας πορείας.

Γιάννης Χανδάνος
Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος



Βασίλης Χαλκιάς

(Πρόεδρος ΣΕΣ 2010 - 2012)

Αγαπητοί φίλοι και συνάδελφοι,

Είχα την τύχη και την τιμή να εκλεγώ Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τη διετία του Απριλίου του 2010 μέχρι το Μάρτιο του 2012. Ευχαριστώ θερμά τον σημερινό Πρόεδρο και φίλο Κώστα Κεπατσόγλου και όλο το ΔΣ για την πρωτοβουλία να οργανώσουν την επετειακή αυτή εκδήλωση και να ευχαριστήσω για την τιμή και τη δυνατότητα να απευθυνθώ σε φίλους και συναδέλφους συγκοινωνιολόγους με τους οποίους έχουμε δεθεί επαγγελματικά και φιλικά.

Κάνοντας λοιπόν μια αναδρομή στο παρελθόν έρχονται στο μυαλό οι καταστάσεις που ζήσαμε και που χαρακτηρίζουν τη διετία εκείνη. Το ΔΣ την εποχή της Προεδρίας μου δεν δυσκολεύτηκε ιδιαίτερα, αφού ήμασταν τυχεροί να διαδεχθούμε ένα δραστήριο ΔΣ με επικεφαλής τον διαπρόεδρο Γιάννη Χανδάνο. Δεν είχαμε λοιπόν παρά να ακολουθήσουμε τις ίδιες βασικές αρχές και να δουλέψουμε περαιτέρω ακολουθώντας το Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ που βρήκαμε έτοιμο. Δώσαμε έτσι προτεραιότητα στην οργανωτική δουλειά προσπαθώντας να αναδείξουμε τον Σύλλογο και να τον καταστήσουμε κύριο εκφραστή των θεμάτων που αφορούν τις Μεταφορές και αξιόπιστο συνομιλητή της Ελληνικής Πολιτείας, όπου αυτό ήταν χρήσιμο και απαραίτητο.

Πρώτα από όλα, για την οργάνωση των δράσεων και τη συγκεκριμενοποίηση των στόχων δόθηκε έμφαση στην προσέγγιση τριών βασικών κατευθύνσεων:

- 1) την αυτοδύναμη και αποτελεσματική λειτουργία του ΣΕΣ,
- 2) την ολοκληρωμένη προσέγγιση στην αντιμετώπιση συγκοινωνιακών θεμάτων και
- 3) την αποτελεσματική προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ.

Αναπτύχθηκαν λοιπόν δράσεις για την καλύτερη λειτουργία του Συλλόγου σε διοικητικό, οικονομικό και οργανωτικό επίπεδο με σκοπό την προώθηση και την ανάδειξη των θέσεων του Συλλόγου.

Ξεκινήσαμε με τη μεταφορά των γραφείων μας εκτός του Κέντρου της Αθήνας σε νέο και μεγαλύτερο χώρο στη σημερινή διεύθυνση στην οδό Πανόρμου 61, με καθημερινή παρουσία στα γραφεία της Γραμματέως του Συλλόγου, τόσο για την υποστήριξη της αλληλογραφίας και τη διεκπεραίωση του διαδικαστικού

μέρους των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ, όσο και για την αναβάθμιση των υπηρεσιών προς τα μέλη του ΣΕΣ. Δεν ήταν δυνατόν την ηλεκτρονική εποχή και την εποχή των Μέσων Κοινωνικής Δικτύωσης να μείνουμε αδρανείς. Έτσι από πολύ νωρίς δημιουργήθηκε η ιστοσελίδα του Συλλόγου εκσυγχρονίζοντας τον τρόπο επικοινωνίας του Διοικητικού Συμβουλίου με τα μέλη

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



κινητή μονάδα
σήμανσης εργοταξίου



φωτεινές πινακίδες
τύπου χάρτου



Διαγραμμισίες υψηλής αντοχής και
παραγωγή πιστοποιημένων χρωμάτων



κινητές μονάδες
σήμανσης

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

αλλά και μεταξύ των μελών. Αυτό οδήγησε σε ταχύτερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση των ζητημάτων που προέκυπταν, ενώ παράλληλα η τακτική επαφή με τα μέλη του Συλλόγου είχε σαν αποτέλεσμα τη συστηματική ενημέρωσή τους για τις δράσεις του ΣΕΣ.

Οι προσωπικές και επαγγελματικές εμπειρίες κάθε ενός από εμάς σφραγίζουν επιλογές και δράσεις. Προερχόμενος λοιπόν από τον κλάδο των λειτουργιών αυτοκινητοδρόμων, είχα την τύχη και την τιμή να έχω την αμέριστη υποστήριξη των ανθρώπων που καθημερινά δουλεύαμε μαζί στην Αττική Οδό και στις Αττικές Διαδρομές. Αυτό ώθησε και άλλους συναδέλφους που επαγγελματικά δραστηριοποιούνταν σε θέματα λειτουργίας και συντήρησης οδικών αξόνων και έργων παραχώρησης να συνδράμουν την προσπάθεια του ΔΣ, ενώ παράλληλα προσέληκε πολλὰ μέλη που εμπλέκονταν άμεσα ή έμμεσα με το συγκεκριμένο κλάδο. Η εκστρατεία ενημέρωσης εργαζομένων στον συγκοινωνιακό τομέα για εγγραφή στον ΣΕΣ είχε σαν αποτέλεσμα την εγγραφή 60 νέων μελών που συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται και να στηρίζουν τον Σύλλογο.

Καθιερώθηκε, η παροχή πιστοποιητικού μέλους για τα εγγεγραμμένα μέλη του Συλλόγου, ενέργεια που αποτέλεσε ένα ακόμα βήμα για την αναγνώριση των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Καίριας σημασίας ήταν η θεσμοθέτηση της λειτουργίας των Τεχνικών Επιτροπών του Συλλόγου (θεματικές και επιτελικές) προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι ποικίλες δραστηριότητες και τα πεδία που άπτονται της ενασχόλησης των μελών του ΣΕΣ, να καθοριστούν οι θέσεις του Συλλόγου μέσω συλλογικών λειτουργικών διαδικασιών και να ενισχυθεί η ενεργή συμμετοχή των μελών στις δράσεις μέσω ομάδων εργασίας.

Σε ό,τι αφορά την οικονομική διαχείριση του Συλλόγου στη διάρκεια της Προεδρίας μου στραφθήκαμε στην εξεύρεση χορηγών, η ενίσχυση των οποίων ήταν καθοριστική τότε για την επέκταση των δραστηριοτήτων και τη διασφάλιση της οικονομικής αυτονομίας, ενίσχυση που συνεχίζεται και σήμερα παρά τις δυσκολίες. Αυτό μας επέτρεψε να σχεδιάσουμε το Νέο Ενημερωτικό Δελτίο το οποίο κυκλοφορεί ακόμη και σήμερα με τη μορφή και την εικόνα που έφερε και το πρώτο τεύχος εκείνης της περιόδου. Μέσω χορηγιών καλύφθηκαν πλήρως τα κόστη εκτύπωσης και αποστολής των Ενημερωτικών Δελτίων καθώς επίσης και το συνολικό κόστος που απαιτήθηκε για τις ημερίδες, τα συνέδρια και τις διάφορες εκδηλώσεις που διοργάνωσε ο Σύλλογος.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2010 - Μάρτιος 2012

πραγματοποιήθηκαν ένα Διεθνές Συνέδριο, τρεις εκδηλώσεις παρουσίασης θέσεων του ΣΕΣ και δύο οργανωμένες εβδομαδιαίες δράσεις, ενώ οργανώθηκε και υλοποιήθηκε πλήθος άλλων εκδηλώσεων και δημόσιων συζητήσεων. Επίσης, διοργανώθηκαν και αρκετές συναντήσεις ανταλλαγής απόψεων με δημόσιους φορείς όπως το Υπουργείο Μεταφορών, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, διάφορες Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις κ.ά.

Κατά τη θητεία μας διαμορφώθηκαν και επικαιροποιήθηκαν θέσεις σε δεκατέσσερα (14) θέματα σχετικά με το αντικείμενο του ΣΕΣ, αναφορικά με την Οδική Ασφάλεια, την Κυκλοφοριακή Αγωγή, τα Έργα Παραχώρησης, τα Συστήματα Ευφυών Μεταφορών, την Προστασία του Περιβάλλοντος, τη Βιώσιμη Κινητικότητα κλπ. Σημαντική ήταν και η προβολή του Συλλόγου στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, μέσω της δημοσιοποίησης των θέσεων σε δημοσιογράφους του τύπου και ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών μέσων, αλλά και συνεντεύξεων, δηλώσεων, άρθρων και αναφορών των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του ΣΕΣ για θέματα της επικαιρότητας.

Η ανανέωση της ιστοσελίδας του Συλλόγου (www.ses.gr) έφερε αποτέλεσμα διευκολύνοντας την ενημέρωση και την επικοινωνία με τα μέλη, τους φίλους, τα ΜΜΕ σχετικά με τη διάχυση των δράσεων του ΣΕΣ, αλλά συνέβαλε καθοριστικά και στην ανταλλαγή απόψεων. Η δραστητική βελτίωση της επισκεψιμότητας της ιστοσελίδας αποτελεί ένδειξη της ουσιαστικής αποτελεσματικότητας της επένδυσης που έγινε, αλλά και της δυνατότητας που αναπτύχθηκε και αποδόθηκε στα επόμενα ΔΣ του ΣΕΣ, με σκοπό τη διαρκή ενημέρωση και επικοινωνία με τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς.

Όλα αυτά δεν θα μπορούσαν να γίνουν χωρίς τη συνδρομή και τη βοήθεια των πολύτιμων φίλων και συνεργατών στο ΔΣ και οι οποίοι στη συνέχεια ανάλαβαν να ηγηθούν του Συλλόγου.

Ο Αντιπρόεδρος, ο αείμνηστος Μαθίος Καρλαύτης και ο Γενικός Γραμματέας Κώστας Αντωνίου ακολούθησαν στην Προεδρία τις αμέσως επόμενες δύο θητείες, ενώ ο Ειδικός Γραμματέας Λουκάς Δημητρίου και ο Ταμίας Γιώργος Λυμπερόπουλος αποτέλεσαν τους ανεκτίμητους συνεργάτες που έβαλαν τη σφραγίδα τους στην οργανωτική πορεία του Συλλόγου.

Ευνόητο είναι όταν ζητείται να γραφτεί κάτι επετειακό να γίνεται μια αναδρομή στο παρελθόν και ο καθένας να αναφέρεται σε αυτά που έζησε. Για να φθάσουμε όμως τα 40 χρόνια ζωής σημαίνει ότι πολλοί άνθρωποι έδωσαν χρόνο από τη ζωή τους με μεράκι και αξιοπρέπεια για να γιορτάζουμε σήμερα εμείς τα 40



χρόνια του ΣΕΣ. Τους οφείλουμε ένα μεγάλο ευχαριστώ και τον σεβασμό μας γιατί υπήρξαν πρωτοπόροι σε αυτή την πορεία. Μερικοί από αυτούς δεν ζουν πλέον ανάμεσα μας και μαζί με τα ευχαριστώ οφείλουμε να αναφερόμαστε με σεβασμό στη μνήμη τους.

Ας μην σταθούμε όμως μόνο στο παρελθόν. Η χώρα βρίσκεται σε μια δεινή κρίση και στα χρόνια που διανύουμε, ο ρόλος του ΣΕΣ καθίσταται όλο και πιο κρίσιμος. Η έξοδος της πατρίδας από το τούνελ απαιτεί επένδυση στις κάθε μορφής υποδομές. Οι μεταφορικές υποδομές, δρόμοι, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, λιμάνια, δίκτυα μέσων μαζικής μεταφοράς και logistics είναι αυτά που δεν μπορούν να λείψουν από τη συνταγή ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Στο τρίπτυχο "academia, research and practitioners" αναθέτουμε τον ρόλο του πρωτεργάτη που θα επανενώσει όλες τις ειδικότητες των Συγκοινωνιολόγων, γιατί κανείς, μα κανείς δεν περισσεύει. Για να δημιουργηθούν αναπτυξιακές προοπτικές και για να σταματήσει η αιμορραγία της μετανάστευσης άξιων και ικανών στελεχών, απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας,

συστάτευση, ομόνοια και διορατικότητα. Και ο ΣΕΣ πρέπει και μπορεί να αποτελέσει το κύτταρο της δημιουργίας προκειμένου να συμβάλει στην επαγγελματική αποκατάσταση των συγκοινωνιολόγων και στην ανάδειξη του επαγγέλματός μας σαν βασικού αυτού συστατικού για την επανεκκίνηση της οικονομικής δραστηριότητας και της ανάκαμψης του τόπου.

Με αυτές τις σκέψεις και τα συναισθήματα οφείλω να συγχαρώ ξανά το παρόν ΔΣ για την πρωτοβουλία να γιορτάσουμε τα 40 χρόνια από την ίδρυση του Συλλόγου μας και εύχομαι με τη σειρά μου καλή πρόοδο στο Σύλλογό μας και Υγεία και μακροχρόνια ευεξία σε όλους.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση και φιλικούς προς όλους χαιρετισμούς

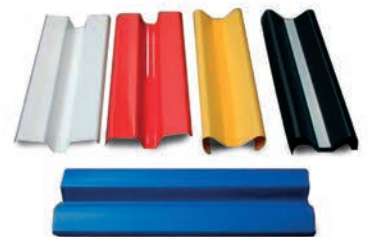
Βασίλης Μ. Χαλκιάς
Διευθύνων Σύμβουλος «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.»
Πρόεδρος ΔΣ HELLASTRON
Αντιπρόεδρος ΔΣ ASECAP



ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ (στα στηθαία ασφαλείας)

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

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



ΕΙΔΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ
ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΜΑΥΡΟΔΗΜΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
ΜΕΛΟΣ: ΔΙΕΘΝ. ΟΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠ. (IRF) • ΕΛΛΗΝ. ΟΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠ. (ΟΔΟΜΕΛ) • ΕΒΕΛ
ΝΕΪΥ 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



ΜΕ ΤΟ ΒΛΕΜΜΑ ΣΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ 40 ΧΡΟΝΙΑ ΣΕΣ

Κωνσταντίνος Αντωνίου

(Πρόεδρος ΣΕΣ 2014 - 2016)

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κλείνει φέτος 40 χρόνια.

Παρά τη χρονική συγκυρία, ο Σύλλογος καταφέρνει να κρατάει υψηλό παράστημα και να στέκεται στο ύψος των περιστάσεων, με την πραγματοποίηση δράσεων και παρεμβάσεων υψηλού επιπέδου.

Συγκεκριμένα, τα επιστημονικά συνέδρια που ο Σύλλογος (συν)διοργανώνει αποτελούν τις σημαντικότερες επιστημονικές δράσεις στη χώρα μας (π.χ. Συνέδριο Έρευνας στις Μεταφορές και Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας).

Το αντικείμενο των μεταφορών βρίσκεται σε μια σημαντική καμπή, καθώς μετά από μια μεγάλη περίοδο "στασιμότητας", αναδεικνύονται πολύ σημαντικές εξελίξεις που αναμένεται να αλλιάξουν το τοπίο στις μεταφορές παγκοσμίως. Παραδείγματος χάριν, η "μοιραζόμενη οικονομία" προσφέρει τουλάχιστον ακόμα ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης σε πολλές περιοχές, τα ηλεκτρονικά αυτοκίνητα αρχίζουν να αποτελούν ένα τμήμα της αγοράς αυτοκινήτων που δεν πρέπει να αγνοείται, ενώ ο βαθμός αυτοματοποίησης των οχημάτων διαρκώς αυξάνεται.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων συνεχίζει να πραγματοποιεί τις δράσεις εκείνες που θα εξασφαλίσουν ότι η χώρα μας δεν θα μείνει πίσω. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μέσα από ένα ευρύ πλαίσιο δράσεων. Η ενημέρωση των μελών, της Πολιτείας, αλλά και του ευρύτερου κοινού, μέσα από κατάλληλα σχεδιασμένες παρεμβάσεις είναι σίγουρα μία από αυτές. Ο Σύλλογος πρέπει επίσης να αναλάβει πρωτοβουλίες, όπου είναι αυτό

εφικτό, ώστε η Πολιτεία να γίνει πιο αποτελεσματική.

Με την ευκαιρία, ας επαναλάβω, ότι ο ΣΕΣ δεν είναι και δεν μπορεί να είναι το ΔΣ μόνο. Όλα τα μέλη που ενδιαφέρονται και μπορούν, πρέπει να δραστηριοποιούνται στο βαθμό και με τον τρόπο που μπορούν. Οι Επιτροπές πρέπει να δραστηριοποιούνται και να αποτελούν μια κινητήρια δύναμη για τις δράσεις του ΣΕΣ. Όλα τα μέλη πρέπει να συμβάλλουν στον εμπλουτισμό των σελίδων του Ενημερωτικού αυτού Δελτίου. Όλα τα μέλη πρέπει να εκπροσωπούν με τον τρόπο τους τον ΣΕΣ.

Γράφω αυτές τις λίγες λέξεις επιστρέφοντας από τις Βρυξέλλες, όπου είχα προσκληθεί να παρουσιάσω τις σκέψεις μου για τις μεταφορές του μέλλοντος, και πώς οι σχετικές ριζοσπαστικές καινοτομίες (revolutionary innovation) αναμένεται να αλλιάξουν τη ζωή μας μέχρι το 2050 (στον δηλαδή ο Σύλλογος μας θα πησιάζει τον εορτασμό της δεύτερης 40ετίας του). Στο πλαίσιο αυτό,



δεν μπορεί κανείς να μην σκεφτεί πως μπορεί η χώρα μας να έρθει πάλι στο προσκήνιο και να πρωταγωνιστήσει σε μια νέα εποχή καινοτομίας και εξέλιξης.

Οι μεταφορές είναι ένα "εργαλείο" που προσφέρεται για καινοτόμες ιδέες (όπως φαίνεται από την άνθηση εταιριών όπως η Uber, Tesla), αλλά και ιδέες όπως το Amazon Snowmobile, ένα φορτηγό που μπορεί να μεταφέρει 100 Petabytes* δεδομένων από το data center μιας εταιρίας, στα κεντρικά της Amazon για ασφαλή αποθήκευση - μια μεταφορά δεδομένων που θα έπαιρνε πάνω από 20 χρόνια ακόμα και μέσω μιας άμεσης γραμμής με ταχύτητα 1Gbps. Ποιός θα το περίμενε ότι στην εποχή της πληροφορίας, θα είναι ακόμα επίκαιρο το απόφθεγμα του Andrew Ta-

nenbaum από το 1981: *"Never underestimate the bandwidth of a station wagon full of tapes hurtling down the highway"*.

Με την ευκαιρία επετειακών εορτασμών, σαν τα 40 χρόνια του ΣΕΣ που έχουμε τη χαρά να γιορτάζουμε φέτος, πολλοί μιλάνε για μια νέα εποχή, και για το τι πρέπει να αλλάξει και να βελτιωθεί. Εγώ θα ευχηνώ πρώτα από όλα ο ΣΕΣ να παραμείνει ο ίδιος, αποτελεσματικός, συνεπής, συγκροτημένος, σταθερός.

* 1 Petabyte=10⁶ Gigabytes

Κώστας Αντωνίου

Μέλος ΔΣ ΣΕΣ 2008-2016



Amazon Snowmobile, ένα φορτηγό που μπορεί να μεταφέρει 100 Petabytes δεδομένων από το data center μιας εταιρίας, στα κεντρικά της Amazon για ασφαλή αποθήκευση.

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕ DRONE ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΒΡΑΔΙΑΣ ΤΟΥ ΕΡΕΥΝΗΤΗ 2016 ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠ

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 30 Σεπτεμβρίου 2016, σε δέκα ελληνικές πόλεις, η «Βραδιά του Ερευνητή», με επίκεντρο το Ιστορικό Συγκρότημα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στην Αθήνα. Σκοπός της βραδιάς ήταν η παρουσίαση με απλό τρόπο στους επισκέπτες κάθε ηλικίας και ενσκόλησης των ερευνητικών δραστηριοτήτων του ΕΜΠ. Πράγματι πολύς κόσμος είχε την ευκαιρία να γνωρίσει από κοντά ερευνητές σε ποικίλους επιστημονικούς κλάδους, το έργο τους και την προσφορά τους.

Στην εκδήλωση συμμετείχε και η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας που εδρεύει στη Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ (Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου). Η Μονάδα, που τα τελευταία είκοσι χρόνια δραστηριοποιείται ενεργά σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας προωθώντας ζητήματα βιώσιμων μεταφορών και ερχόμενη σε επαφή με τις τοπικές κοινωνίες, που είναι οι τελικοί αποδέκτες των προτάσεων και του έργου της, αξιοποίησε τη «Βραδιά του Ερευνητή» για να ευαισθητοποιήσει και εξοικειώσει το κοινό με τα αντικείμενα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με κριτήριο τον άνθρωπο και την

ποιότητα ζωής. Οι ερευνητές (Βλαστός Θάνος, Μπακογιάννης Ευθύμιος, Κασσιού Σοφία, Βάσση Αυγή, Χριστοδουλοπούλου Γεωργία, Κυριακίδης Χαράλαμπος) ενημέρωσαν τους επισκέπτες για τις διάφορες τεχνολογίες ανάλυσης και καταγραφής της κοινωνικής συμμετοχής, με τρόπο παραστατικό και διαδραστικό. Στο πλαίσιο αυτό παρουσιάστηκαν τα παιχνίδια που έχουν σχεδιαστεί από τη Μονάδα για την προσέγγιση των μικρών παιδιών και την ευαισθητοποίησή τους σε θέματα περιβαλλοντικά και Βιώσιμης Κινητικότητας. Ιδιαίτερη αίσθηση προκάλεσε στους παρευρισκόμενους η επίδειξη του εξακόπτερου (drone) που χρησιμοποιεί η Μονάδα για τη βιντεοσκόπηση από αέρος των περιοχών που μελετά. Χαρακτηριστικό είναι το ενδιαφέρον που έδειξαν ως προς αυτό οι επισκέπτες οι οποίοι έσπευσαν να ενημερωθούν για τεχνολογικά ζητήματα και τις εφαρμογές του στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Τέλος, το κοινό είχε τη δυνατότητα να ενημερωθεί για τα ερευνητικά προγράμματα που υλοποιεί η Μονάδα καθώς και για το συγγραφικό έργο των ερευνητών, ενώ παρουσιάστηκαν τα πρόσφατα βιβλία, ορισμένα από τα οποία διατέθηκαν δωρεάν.



ΝΕΑ ΤΟΥ ΔΣ

Ευάγγελος Μίντσας*

Τα μέλη του ΣΕΣ μπορούν να ενημερώνονται για τα νέα και τις δραστηριότητες του συλλόγου χρησιμοποιώντας τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του ΣΕΣ.

1. Facebook (<https://www.facebook.com/ses.gr>)
2. Twitter (https://twitter.com/ses_gr)
3. LinkedIn (<https://www.linkedin.com/groups/4511545>)

Εκπροσώπηση του ΣΕΣ

1. Την Τετάρτη 14 Σεπτεμβρίου 2016 πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Μεταφορών η πρώτη συνάντηση της επιτροπής "Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) για τα ΣΒΑΚ", στην οποία ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε από τον Γιάννη Τυρινόπουλο, ενώ εκ μέρους του ΔΣ του ΣΕΣ συμμετείχε ο Ευθύμιος Μπακογιάννης. Κύριος στόχος της επιτροπής είναι η διαμόρφωση ενός πλαισίου προδιαγραφών για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα από την τοπική αυτοδιοίκηση, στην οποία ο ΣΕΣ αναμένεται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο.
2. Την Παρασκευή 23 Σεπτεμβρίου 2016 πραγματοποιήθηκε στη Διεύθυνση Ασφάλειας Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Μεταφορών ενημέρωση σχετικά με την **Πιστοποίηση Ελεγκτών Οδικής Ασφάλειας** από τον διευθυντή κ. Θωμά Ευγενίδη. Τον ΣΕΣ εκπροσώπησαν ο Κώστα Κεπατσόγλου και ο Παναγιώτης Παπαντωνίου.
3. Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην ημερίδα «**Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην πόλη της Σπάρτης**» που οργανώθηκε από 24 επιστημονικούς και παραγωγικούς φορείς της πόλης της Σπάρτης και πραγματοποιήθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 2016 στο αμφιθέατρο του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου από τον Κώστα Κεπατσόγλου, ο οποίος ανέπτυξε τις θέσεις του συλλόγου σχετικά με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

4. Ο Κώστας Κεπατσόγλου συμμετείχε στην ημερίδα με θέμα: «**Ενέργεια και μεταφορές στην Ελλάδα: Προϋποθέσεις και μέτρα για καθαρή και βιώσιμη ενέργεια στις μεταφορές**» που διοργάνωσε η Επιτροπή Ενέργειας της Ακαδημίας Αθηνών την Παρασκευή, 7 Οκτωβρίου 2016, στο Ίδρυμα Ιατροβιολογικών Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών, κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποίησε ομιλία σχετικά με τη διαχείριση και οργάνωση της κυκλοφορίας στις αστικές περιοχές με στόχο το μετριασμό των ενεργειακών απαιτήσεων και την ευρύτερη χρήση των νέων μορφών καυσίμων.

5. Ο ΣΕΣ εκπροσωπήθηκε στην εναρκτήρια τελετή του **International Seminar on Roads, Bridges and Tunnels** που διοργανώθηκε από το Εργαστήριο Οδοποιίας του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή, 18 Νοεμβρίου 2016, στο αμφιθέατρο του κτιρίου της Επιτροπής Ερευνών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης από τον Ευάγγελο Μίντσα.



Νέα Μέλη

- ΛΑΛΙΚΙΔΟΥ ΣΟΦΙΑ εγγράφεται με Α.Μ. 785
- ΑΠΟΣΤΟΛΕΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 786
- ΛΑΣΚΑΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ εγγράφεται με Α.Μ. 787

*Ευάγγελος Μίντσας
Γενικός Γραμματέας ΔΣ ΣΕΣ

Νέος Φορέας Ελληνικών Υποδομών και Οδών με Διόδια

HELLASTRON



Γιατί αξίζουμε οδικές υποδομές ποιότητας για μια καλύτερη ζωή

Οι σύγχρονες οδικές υποδομές που κατασκευάστηκαν και λειτουργούν στη χώρα μας, άλλαξαν το χάρτη και την ποιότητα των μετακινήσεών μας. Παράλληλα, το Εθνικό Οδικό Δίκτυο επεκτείνεται και αναβαθμίζεται. Για τη διασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών τους, οι αυτοκινητόδρομοι και υποδομές με διόδια που λειτουργούν στην Ελλάδα δημιούργησαν τον νέο φορέα, «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» με τον διακριτικό τίτλο "HELLASTRON" (HELLENIC ASSOCIATION of TOLL ROAD NETWORK). Αυστηρά μη κερδοσκοπικός, ο νέος φορέας ξεκινά να υπηρετεί τον τεχνοκρατικό και συμβουλευτικό του ρόλο, με στόχο την προώθηση της ποιότητας των οδικών μεταφορών προς όφελος όλων μας.



HELLASTRON

Με τη συμμετοχή των:

