



Σχέδιο Ανάπτυξης Σ.Ε.Σ.

2014-2020

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΕΣ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2014



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εκτεταμένη περίληψη 5

1. Εισαγωγή 10

 1.1 Γενικά..... 10

 1.2 Διαχρονικές κατευθύνσεις..... 10

 1.3 Στόχοι Νέου Σχεδίου 11

 1.4 Δομή..... 12

 1.5 Ευχαριστίες 12

2 Υφιστάμενη κατάσταση 14

 2.1 Σύγχρονη δυναμική στο χώρο των Συγκοινωνιολόγων..... 14

 2.1.1 Σύγχρονες Προκλήσεις..... 14

 2.1.2 Ικανότητα ανταπόκρισης..... 17

 2.2 Απολογισμός δράσεων..... 18

 2.2.1 Σύνοψη δράσεων προηγούμενων περιόδων..... 18

 2.2.1.1 Εσωτερική Οργάνωση 18

 2.2.1.2 Οικονομική Αυτοδυναμία..... 19

 2.2.1.3 Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα Συγκοινωνιακά θέματα..... 20

 2.2.2 Σύγκριση με προτεινόμενες δράσεις προηγούμενου Σχεδίου..... 22

 2.2.3 Εμβάθυνση σε συγκεκριμένες κατηγορίες 22

 2.2.3.1 Θέσεις ΣΕΣ..... 22

 2.2.3.2 Επιτροπές ΣΕΣ..... 23

 2.2.3.3 Συνέδρια και Ημερίδες..... 24

 2.2.3.4 Ειδικές Εκδόσεις ΣΕΣ 25

 2.3 Έρευνα στα μέλη..... 25

 2.3.1 Αξιολόγηση δράσεων βάσει απόψεων μελών Συλλόγου..... 25



2.3.1.1 Οργάνωση έρευνας	25
2.3.1.2 Συμμετοχή μελών	26
2.3.1.3 Αποτελέσματα έρευνας.....	29
3 Σχέδιο ανάπτυξης.....	44
3.1 Εισαγωγή.....	44
3.1.1 Επιστημονική Τεκμηρίωση	44
3.1.2 Υποστήριξη μελών	44
3.1.3 Οργάνωση.....	45
3.1.4 Προώθηση	45
3.2 Επιστημονική Τεκμηρίωση	45
3.2.1 Παρακολούθηση εξελίξεων.....	45
3.2.2 Λειτουργία επιτροπών	46
3.3 Υποστήριξη Μελών	51
3.3.1 Λειτουργία τοπικών μονάδων.....	51
3.3.2 Διαχείριση Κατηγοριών Μελών	51
3.3.3 Επιστημονική Στήριξη.....	53
3.3.4 Επαγγελματικά Δικαιώματα	54
3.3.4 Σύνοψη δράσεων.....	55
3.4 Οργάνωση	55
3.4.1 Οικονομική αυτοδυναμία.....	55
3.4.2 Ηλεκτρονική λειτουργία	60
3.4.3 Γραμματεία	61
3.5 Προώθηση.....	62
3.5.1 Ηλεκτρονικά μέσα (ιστοχώρος, newsletter, κοινωνικά δίκτυα, forum)	62
3.5.2 Ενημερωτικό δελτίο	66
3.5.3 Συνέδρια	67



3.5.4 Εκδόσεις	68
3.5.5 Συνέργειες (άλλοι φορείς).....	69
3.5.6 Εκπροσώπηση ΣΕΣ.....	72
3.5.7 Επιστημονικό Περιοδικό ΣΕΣ.....	73
3.5.8 Συγκοινωνιακό Παρατηρητήριο ΣΕΣ	74
3.5.9 Σύνοψη δράσεων.....	75
4. Συμπέρασμα.....	77
Παράρτημα Α – Ερωτηματολόγιο.....	81
Παράρτημα Β – Απολογισμός δράσεων ΣΕΣ 2000-2014.....	89



ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το παρόν Σχέδιο Ανάπτυξης του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) αφορά στην περίοδο από το 2014 έως και το 2020 και αποτελεί το -τρίτο κατά σειρά στην ιστορία του- Σχέδιο Ανάπτυξης (Business Plan) του Συλλόγου. Τα Σχέδια Ανάπτυξης του ΣΕΣ των προηγούμενων περιόδων (2000-2005 και 2006-2010) προέκυψαν ως αδήριτη ανάγκη στο πλαίσιο της οργάνωσης της προσπάθειας της ουσιαστικής παρέμβασης των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων στο σύνολο των συγκοινωνιακών θεμάτων της χώρας σε μια εποχή που οι προκλήσεις και οι προοπτικές στο πεδίο των μεταφορών ήταν μεγάλες και ιδιαίτερες (Ολυμπιακοί Αγώνες, διαθεσιμότητα Κοινοτικών πόρων, υλοποίηση βασικών συγκοινωνιακών υποδομών). Αντίθετα, η περιρρέουσα σημερινή κατάσταση χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερα αρνητική οικονομική συγκυρία, η οποία φαίνεται πως επηρεάζει -τη χώρα μας γενικότερα και τους τομείς αρμοδιότητας του ΣΕΣ ειδικότερα- τουλάχιστον για την περίοδο που αφορά το συγκεκριμένο Σχέδιο Ανάπτυξης (δηλαδή μέχρι το 2020) και η πραγματικότητα αυτή έχει ληφθεί πλήρως υπόψη κατά τη σύνταξή του.

Ο ΣΕΣ προσπαθώντας να αρθρώσει μια σωστά τεκμηριωμένη και δυνατή φωνή, βάσει την κατάρτιση των δύο πρώτων Σχεδίων Ανάπτυξης σε τέσσερις βασικούς “πυλώνες” ανάπτυξης:

- την οικονομική αυτοδυναμία,
- την πολύ καλή, ήτοι πλήρη και αποτελεσματική, εσωτερική οργάνωση,
- την επεξεργασία ολοκληρωμένης προσέγγισης στην αντιμετώπιση των συγκοινωνιακών θεμάτων και
- την αποτελεσματική προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ

Η δομή του νέου Σχεδίου Ανάπτυξης περιλαμβάνει, πέραν της παρούσας εισαγωγής, δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα αποτυπώνει αναλυτικά και κριτικά την υφιστάμενη κατάσταση, ενώ το δεύτερο τμήμα αποτελεί τον κορμό με τις προτάσεις του Σχεδίου Ανάπτυξης. Η αξιολόγηση των δράσεων του ΣΕΣ που έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα καθώς και η πιθανή υιοθέτηση βασικών προτάσεων για μελλοντικές δράσεις του Συλλόγου ενισχύθηκε με έρευνα ερωτηματολογίου που εκπονήθηκε με τη συμμετοχή των μελών του Συλλόγου. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε τη χρονική περίοδο Οκτώβριος-Δεκέμβριος 2012, κατά τη διάρκεια της οποίας τα μέλη συμπλήρωσαν ερωτηματολόγιο διαδικτυακά. Τα μέλη του ΣΕΣ κατέδειξαν, μέσω της ενεργής συμμετοχής τους στην έρευνα (~14%), τη διάθεσή τους να συνεισφέρουν τόσο στα κοινά του Συλλόγου όσο και στη δημιουργία ενός σύγχρονου επιστημονικού φορέα. Κατέθεσαν απόψεις, προβληματισμούς και χρήσιμες προτάσεις, οι οποίες θα αξιοποιηθούν στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό λαμβάνοντας υπόψη και τις δυνατότητες του Συλλόγου.



Οι προτεινόμενες δράσεις του ΣΕΣ, οι οποίες περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Ανάπτυξης για την περίοδο 2014-2020, διακρίνονται σε τέσσερις ενότητες ("πυλώνες ανάπτυξης"):

- Επιστημονική τεκμηρίωση
- Υποστήριξη μελών
- Οργάνωση
- Προώθηση

Οι δράσεις που θα πραγματοποιηθούν μεσοπρόθεσμα θα πρέπει να αποσκοπούν στη **δημιουργία προϋποθέσεων για καλύτερη και ταχύτερη επικοινωνία** μεταξύ των μελών του ΣΕΣ και των οργανωτικών δομών του (ΔΣ, επιτροπές, κτλ.), αλλά και άμεσα των μελών μεταξύ τους. Πρέπει να επιδιώκεται η **συμμετοχή μελών από όλες τις κατηγορίες απασχόλησης που άπτονται του κλάδου**, ώστε να υπάρχει ταχύτερη ενημέρωση για τα τεκταινόμενα στους διάφορους τομείς και να είναι σε θέση ο ΣΕΣ να αντιδρά ταχύτερα.

Παρά τη **θετική λειτουργία των επιτροπών**, η αποτίμηση από την παρακολούθηση της λειτουργίας τους αφήνει περιθώρια για βελτίωση. Συγκεκριμένα, προτείνεται η μείωση του αριθμού των μελών των επιτροπών, ώστε αυτές να είναι ευέλικτες και λειτουργικές. Σημειώνεται ότι δεν απαιτείται να είναι κάποιο μέλος του ΣΕΣ μέλος της εκάστοτε επιτροπής, ώστε να μπορεί να συνεισφέρει στο έργο της. Αντίθετα, είναι θεμιτό κατά περίπτωση τα μέλη των επιτροπών **να ανατρέχουν σε άλλα μέλη του ΣΕΣ** (ή πιθανά εξωτερικούς ειδικούς, π.χ. σε θέματα που άπτονται νομοθεσίας) για την ολοκλήρωση του έργου των επιτροπών τους. Επίσης, προτείνεται η εξέταση της **μείωσης του αριθμού των επιτροπών**, ώστε αυτές να χειρίζονται πιο ολοκληρωμένα πεδία του αντικειμένου του ΣΕΣ.

Το ζήτημα της εκπροσώπησης των μελών αυτών έχει ήδη αναδειχθεί, τόσο για την προβολή των θεμάτων και προβλημάτων που μπορεί τοπικά να ανακύπτουν, αλλά και για να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί η τοπική δραστηριότητα του ΣΕΣ σε περισσότερες περιοχές. Σε αυτή τη λογική προτείνεται η **δημιουργία «τοπικών μονάδων»**, καλύπτοντας αρχικά τουλάχιστον τις μεγάλες πόλεις ή όπου αλλού εκδηλωθεί αντίστοιχο ενδιαφέρον από μέλη που διατίθενται να στηρίξουν μια τέτοια πρωτοβουλία. Η υλοποίηση της δράσης αυτής προτείνεται να γίνει μέσω της αξιοποίησης των δυνατοτήτων του διαδικτύου.

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια γύρω από τα συγκοινωνιακά θέματα, έχει οδηγήσει πολλούς νεαρούς συναδέλφους ή και φοιτητές στους κόλπους του Συλλόγου, χωρίς όμως να μπορούν να ενταχθούν επίσημα με κάποιο τρόπο σε αυτόν. Δεδομένου ότι η προσέλκυση νέων μελών είναι σημαντική για τη συνέχιση του έργου του Συλλόγου και ιδιαίτερα η επαφή με τη νέα γενιά



συναδέλφων, η οποία μπορεί να ανανεώσει και να εμπλουτίσει το περιεχόμενο των δράσεων του ΣΕΣ, κρίνεται σκόπιμη η **καθιέρωση μιας ειδικής κατηγορίας μελών**, τα οποία αν και δεν πληρούν τα κριτήρια που ξεκάθαρα περιγράφονται στο Καταστατικό, θα εντάσσονται με ειδικό καθεστώς και διαφοροποιημένη συνδρομή. Αντίστοιχα, θα μπορούσε να υπάρχει πρόβλεψη για μια νέα **κατηγορία υποστηρικτών ή φίλων του συλλόγου** σε εταιρικό επίπεδο.

Τα θέματα των **επιμορφωτικών δράσεων** πρέπει να καθοριστούν σε επικοινωνία με τα μέλη του Συλλόγου (ίσως μέσα από ένα ερωτηματολόγιο) και μπορεί ακόμη να οδηγούν σε μια ενδεχόμενη πιστοποίηση σε συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο. Στην ίδια λογική παροχής αρτιότερης υποστήριξης προς τα μέλη, εντάσσεται και η σκέψη για **προώθηση προτύπων και κανονισμών** για τη μελέτη, εκτέλεση, λειτουργία και εκμετάλλευση έργων που έχουν σχέση με την κυκλοφορία και τις μεταφορές.

Αποτέλεσμα της προσπάθειας των μελών του συλλόγου, είναι να αναγνωρίζεται συνεχώς περισσότερο το «ειδικό βάρος» του αντικειμένου του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού και η συμβολή που μπορεί αυτός να έχει ως εξειδικευμένος επιστήμονας σε θέματα μεταφορών. Το επόμενο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι η **θεμελίωση επαγγελματικών δικαιωμάτων** για να εδραιωθεί και θεσμικά στη συνείδηση του τεχνικού κόσμου ο ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού σε κάθε έργο.

Η οικονομική αυτοδυναμία του ΣΕΣ είναι μία σημαντική προτεραιότητα για την εξασφάλιση της αυτονομίας και ανεξαρτησίας του. Οι σχετικές προτάσεις εστιάζονται στους ακόλουθους τρεις άξονες:

1. Συνδρομές Μελών

- Να διαμορφωθεί το **ύψος της ετήσιας συνδρομής** ανάλογα με τις κατηγορίες των μελών.
- Να αποστέλλεται **ηλεκτρονικά ενημέρωση για την πιθανή οφειλή** συνδρομής και του ύψους αυτής και να χορηγείται βεβαίωση με ισχύ για το τρέχον έτος στα οικονομικώς ενήμερα μέλη.
- Να δοθεί η δυνατότητα **πληρωμής της συνδρομής μέσω** πάγιας εντολής της **πιστωτικής κάρτας**.

2. Έξοδα Συλλόγου

- Να διερευνηθεί η **δυνατότητα μείωσης του αριθμού των παραληπτών του Ενημερωτικού Δελτίου**.
- Να βρεθούν **μόνιμοι υποστηρικτές** για να αναλάβουν τα έξοδα της έκδοσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου.
- Να διερευνηθεί η επιλογή της κατάργησης της αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, το οποίο να διατίθεται μόνο σε ηλεκτρονική μορφή.
- Να διερευνηθεί η δυνατότητα κάλυψης των αναγκών της υποστήριξης του



γραφείου και του ιστότοπου από το ίδιο άτομο.

3. Συνέδρια, Εκδηλώσεις και Εκδόσεις

- Να **εντατικοποιηθεί η προσπάθεια αναζήτησης χορηγιών**, οι οποίες λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης είναι μειωμένες, έτσι ώστε τα έξοδα των συνεδρίων και των εκδηλώσεων να καλύπτονται αποκλειστικά από αυτές και να μην επιβαρύνεται το ταμείο του Συλλόγου.
- Να βρεθούν **μόνιμοι υποστηρικτές που θα αναλάβουν τα έξοδα της έκδοσης και αποστολής** των πιθανών μελλοντικών εκδόσεων.

Καθώς η σύγχρονη εποχή γίνεται συνεχώς πιο ηλεκτρονική, είναι απαραίτητη η **περαιτέρω αξιοποίηση των ηλεκτρονικών εργαλείων** και των νέων δυνατοτήτων που φέρνει η τεχνολογία, για την ακόμη καλύτερη λειτουργία του ΣΕΣ. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται:

α) η συνέχιση της συντήρησης και **επικαιροποίησης** όλων των ηλεκτρονικών συστημάτων του ΣΕΣ (ηλεκτρονικοί κατάλογοι, βιβλιοθήκη, αρχεία και έντυπα),

β) η περαιτέρω **προτυποποίηση των διαδικασιών** με την εισαγωγή ηλεκτρονικών εντύπων και διαδικασιών σε όλες τις φάσεις λειτουργίας του ΣΕΣ,

γ) η δημιουργία **εσωτερικής βιβλιοθήκης** (π.χ. dropbox) υποστήριξης των εσωτερικών λειτουργιών του ΣΕΣ (συνεδριάσεις ΔΣ, διαχείριση αλληλογραφίας, κλπ.) σε βάθος χρόνου (πρόσβαση σε παλαιότερα αρχεία),

δ) η **διασύνδεση** των ηλεκτρονικών εργαλείων αυτών με τα ηλεκτρονικά μέσα που χρησιμοποιεί ο ΣΕΣ για την προώθηση των θέσεων του (ηλεκτρονική ενημέρωση, δικτυακός τόπος, κοινωνικά δίκτυα). Ιδιαίτερα, η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη και τα ηλεκτρονικά έντυπα μπορούν να είναι διασυνδεδεμένα και να αλληλοεπικαιροποιούνται αυτόματα (από και προς τον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ),

ε) οι συνεδριάσεις του ΔΣ και των επιτροπών με απομακρυσμένη πρόσβαση μέσω **επικοινωνίας με υπολογιστή** (π.χ. skype, κλπ.).

Η **έντονη ηλεκτρονική παρουσία του ΣΕΣ** αποτελεί πλέον σήμερα αναπόσπαστο τμήμα όχι μόνο της πολιτικής προώθησης των θέσεων του ΣΕΣ, αλλά ενδεχομένως και της ίδιας της ουσιαστικής ύπαρξης του ΣΕΣ και συνεισφοράς του στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας. Η στρατηγική για την εντατικοποίηση της δικτυακής παρουσίας του ΣΕΣ πρέπει να βασίζεται σε **δύο αλληλένδετους άξονες**:

α) Στον **εμπλουτισμό του δικτυακού τόπου του ΣΕΣ** με πολύ υλικό για τα συγκοινωνιακά θέματα, ώστε οι αναζητήσεις μέσω των μηχανών αναζήτησης να οδηγούν με υψηλή συχνότητα στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ. Στο πλαίσιο αυτό



μπορούν να εξεταστούν ανάμεσα στα άλλα: η σταδιακή **ψηφιοποίηση όλου του αρχείου** του ΣΕΣ, η **δημιουργία σύντομων ειδήσεων** για όσο το δυνατόν περισσότερα από τα σημαντικότερα τρέχοντα συγκοινωνιακά θέματα, η προβολή των δραστηριοτήτων και **της γνώσης που παράγεται από όλους τους φορείς των Συγκοινωνιολόγων** στην Ελλάδα και στο εξωτερικό μέσω σχετικών συνδέσμων στους δικτυακούς τόπους των φορέων αυτών, η **αμοιβαία ανταλλαγή συνδέσμων** με όλους τους φορείς των Συγκοινωνιολόγων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, και η **οργάνωση του πλούσιου υλικού** που βρίσκεται διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ, με εύχρηστες κατηγορίες και υπο-κατηγορίες των μενού, αλλά και με το σύννεφο λέξεων-κλειδιών (tag cloud), που θα επιτρέπουν στον κάθε χρήστη να βρίσκει πιο εύκολα τις πληροφορίες που αναζητά και να μένει περισσότερη ώρα στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ.

β) στην **οργανωμένη ηλεκτρονική αναπαραγωγή των συγκοινωνιακών θεμάτων αιχμής** (νέες θέσεις, παρεμβάσεις) από τα μέλη του ΣΕΣ, μέσα από τους δικτυακούς τόπους όλων των σχετικών με το αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου φορέων και προσώπων (Πανεπιστήμια, Μελετητές, Δημόσιες Αρχές, κλπ.) αλλά και τα κοινωνικά δίκτυα των μελών του ΣΕΣ και των συγκοινωνιακών φορέων.

Επιπλέον, στη σύγχρονη ψηφιακή εποχή, είναι καθοριστικής σημασίας η ταχύτατη αναπαραγωγή των συγκοινωνιακών ειδήσεων, αφού η αξία μίας πληροφορίας μειώνεται κατακόρυφα όσο περνούν οι ώρες και ημέρες. **Ο ΣΕΣ πρέπει να αναπαράγει ειδήσεις ενδιαφέροντος / αρμοδιότητάς του και να παίρνει θέση για τη συγκοινωνιακή πραγματικότητα σε πραγματικό χρόνο.**

Στο πλαίσιο της επιτυχούς αντιμετώπισης των σημερινών προκλήσεων, ο ΣΕΣ καλείται να ενισχύσει τις ενέργειές του προς **επίτευξη συνεργειών** (σε πνεύμα αμοιβαίας συνεισφοράς και προώθησης των καλώς εννοούμενων συμφερόντων του) με ομοειδείς συλλόγους στην Ελλάδα και το εξωτερικό.



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το παρόν Σχέδιο Ανάπτυξης του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) αφορά την περίοδο από το 2014 έως και το 2020 και αποτελεί το -τρίτο κατά σειρά στην ιστορία του- Σχέδιο Ανάπτυξης (Business Plan) του Συλλόγου.

Η σύνταξή του ανατέθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της περιόδου 2012-14 σε Ομάδα Εργασίας, που συγκροτήθηκε ειδικά για το σκοπό αυτό και την οποία αποτέλεσαν μέλη του Συλλόγου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ της περιόδου 2012-2014 αποτελείται από τον Ματθαίο Καρλαύτη (Πρόεδρο), τον Κωνσταντίνο Αντωνίου (Αντιπρόεδρο), τον Γιώργο Λυμπερόπουλο (Γενικό Γραμματέα), την Κατερίνα Χρυσοστόμου (Ειδική Γραμματέα), και το Νικόλαο Ηλιού (μέλος).

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

1.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

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

Ο ΣΕΣ προσπαθώντας να αρθρώσει μια σωστά τεκμηριωμένη και δυνατή φωνή, βάσει την κατάρτιση των δύο πρώτων Σχεδίων Ανάπτυξης σε τέσσερις βασικούς “πυλώνες” ανάπτυξης:



- την οικονομική αυτοδυναμία,
- την πολύ καλή, ήτοι πλήρη και αποτελεσματική, εσωτερική οργάνωση,
- την επεξεργασία ολοκληρωμένης προσέγγισης στην αντιμετώπιση των συγκοινωνιακών θεμάτων και
- την αποτελεσματική προώθηση των θέσεων του ΣΕΣ

Η κατά γενική ομολογία επιτυχημένη παρουσία του ΣΕΣ τα προηγούμενα χρόνια, ανεβάζει τον πήχη ψηλά για τα επόμενα ΔΣ. Το ενημερωμένο Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ βασίζεται στις ίδιες βασικές κατευθύνσεις, αλλά λαμβάνει υπόψη του τις υφιστάμενες εξωγενείς συνθήκες. Με τον τρόπο αυτό, το 3^ο Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ για την περίοδο 2014-2020 φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα πλαίσιο αναφοράς για τα επόμενα ΔΣ, αναγνωρίζοντας πιθανές δράσεις που μπορούν να βοηθήσουν τον Σύλλογο να κάνει ένα ακόμη βήμα μπροστά, αντιμετωπίζοντας τις νέες προκλήσεις.

1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΝΕΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Στόχος του παρόντος Σχεδίου υπήρξε ο εκ νέου προσδιορισμός των δυνατοτήτων περαιτέρω ανάπτυξης του Συλλόγου την προσεχή περίοδο 2014-2020 με βάση τις τρέχουσες συνθήκες και προοπτικές. Καθώς πρόκειται για μια περίοδο σημαντικά μεγαλύτερης διάρκειας από εκείνη των πρώτων δύο Σχεδίων Ανάπτυξης, αναγνωρίζεται ότι, με την πάροδο των ετών, κάποιιοι από τους άξονες αυτούς ενδέχεται να χρειαστεί να αναθεωρηθούν.

Η προσπάθεια αυτή βασίστηκε στην καταγραφή των πεπραγμένων της περιόδου 2000-2014 που ήταν - κατά κύριο λόγο - απόρροια των προηγούμενων Σχεδίων, καθώς και στην αξιολόγηση των δράσεων που υλοποιήθηκαν (τόσο έμμεσα, από τα αποτελέσματά τους, όσο και άμεσα, με τις ενδεικτικές απόψεις των μελών).

Τελικό ζητούμενο υπήρξε αφενός η αναγνώριση των πετυχημένων δράσεων που θα πρέπει να συνεχιστούν και να ενταθούν κατά τη νέα περίοδο και αφετέρου η καταγραφή σειράς νέων δράσεων και εναλλακτικών σεναρίων ανάπτυξης του Συλλόγου, που οριοθετούν το πλαίσιο των μελλοντικών δυνατοτήτων του και παρέχουν στα μελλοντικά Διοικητικά Συμβούλια μια «πηγή προτάσεων» για τα επιμέρους προγράμματα δράσης τους.

Επισημαίνεται βέβαια ότι το παρόν Σχέδιο αφορά στις κατευθυντήριες γραμμές μέσα στις οποίες μπορεί να κινηθεί ο Σύλλογος την επόμενη χρονική περίοδο και σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά το πρόγραμμα δράσης που θα υλοποιήσει καθένα από τα επόμενα Διοικητικά Συμβούλια. Ο τρόπος εφαρμογής των δράσεων που προτείνονται είναι ευθύνη των επόμενων Διοικητικών Συμβουλίων και θα



οριστικοποιηθεί μέσα και από τη συζήτηση με τα μέλη του Συλλόγου.

1.4 ΔΟΜΗ

Η δομή του Σχεδίου περιλαμβάνει, πέραν της παρούσας εισαγωγής, δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα αποτυπώνει αναλυτικά και κριτικά την υφιστάμενη κατάσταση, ενώ το δεύτερο τμήμα αποτελεί τον κορμό του Σχεδίου Ανάπτυξης.

Ειδικότερα, **το πρώτο τμήμα (υφιστάμενη κατάσταση)** περιλαμβάνει τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται συνοπτικά η σύγχρονη δυναμική στο χώρο του Συγκοινωνιολόγων, ενώ στο δεύτερο παρουσιάζεται ένας απολογισμός δράσεων του ΣΕΣ κατά την περίοδο 2000-2014. Στο τρίτο κεφάλαιο, αντίστοιχα, παρουσιάζεται μια κωδικοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας ερωτηματολογίων που πραγματοποιήθηκε με συμμετοχή των μελών του ΣΕΣ για το σκοπό αυτό. Το ερωτηματολόγιο παρατίθεται στο Παράρτημα Α.

Το δεύτερο τμήμα περιλαμβάνει το κυρίως σώμα του Σχεδίου Ανάπτυξης και αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη εισαγωγή στους τέσσερις πυλώνες του Σχεδίου Ανάπτυξης: Επιστημονική τεκμηρίωση, Υποστήριξη μελών, Οργάνωση και Προώθηση. Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά στην επιστημονική τεκμηρίωση της λειτουργίας του ΣΕΣ, ενώ το δεύτερο αφορά στις δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη των μελών του. Το τρίτο κεφάλαιο πραγματεύεται θέματα που άπτονται της οργάνωσης του Συλλόγου, ενώ το τέταρτο εξετάζει την ενίσχυση της προώθησης των θέσεων και των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ και των μελών του.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης ολοκληρώνεται με μια ενότητα που ενσωματώνει τα βασικά συμπεράσματα και τις αντίστοιχες προτάσεις, όπως αυτά προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση.

1.5 ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η Ομάδα Εργασίας ευχαριστεί όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου, τόσο για τις πολύτιμες παρατηρήσεις τους καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Σχεδίου Ανάπτυξης όσο και για το ιδιαίτερα χρήσιμο υλικό το οποίο προσέφεραν στην Ομάδα Εργασίας.

Η Ομάδα Εργασίας ευχαριστεί όλα τα μέλη του Συλλόγου που απάντησαν στο σχετικό ερωτηματολόγιο, προσφέροντας χρήσιμα στοιχεία για την αναγκαιότητα και



σκοπιμότητα των προτεινόμενων δράσεων, καθώς και το συνάδελφο κ. Δημ. Ευθυμίου που διαμόρφωσε την ηλεκτρονική έκδοση του ερωτηματολογίου.



2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

2.1 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

Η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στο χώρο των μεταφορών σήμερα εντάσσεται σε μία σύγχρονη δυναμική στην οποία ο ΣΕΣ δύναται να συμμετάσχει και να προσφέρει ενεργά, σε πλήρη συμφωνία με το χαρακτήρα του και τη στόχευση που οφείλει να διατηρεί και να ανανεώνει.

2.1.1 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Ο ΣΕΣ έχει κατορθώσει να διατηρήσει την ταυτότητά του εντός μίας περιόδου 35 ετών κατά την οποία έχουν μεταβληθεί αρκετά σημαντικά οι συνθήκες, τόσο του εξωτερικού όσο και του εσωτερικού του περιβάλλοντος. Μέσα από τη συγκεντρωθείσα εμπειρία από εφαρμογές σχεδίων και επιμέρους δράσεων, και με τη συνδρομή της τεχνολογικής προόδου, ο τομέας δράσης των εκπροσώπων του έχει εξελιχθεί κατά την πάροδο 3 ½ δεκαετιών, με άμεσο πολλές φορές αντίκτυπο στην ίδια την οργάνωση της ζωής –σε αστικές, αλλά και ημιαστικές/αγροτικές περιοχές. Δεδομένων των αισθητών αλλαγών τόσο στις (ατομικές και μαζικές) επιβατικές, όσο και στις (απλές/συνδυασμένες) εμπορευματικές μεταφορές, τα μέλη του Συλλόγου έχουν επιτύχει επάξια προσαρμογή και εκπροσώπηση.

Στη σύγχρονη ελληνική – αλλά και διεθνή – πραγματικότητα, το αντικείμενο των επιστημόνων του χώρου μας έχει καταστεί σαφώς πιο σύνθετο. Οι παρεχόμενες δυνατότητες μετακίνησης προσώπων ή/και μεταφοράς αγαθών κατά διάφορους (τουλάχιστον για τους βασικούς άξονες) συνδυασμούς δύο ή και τριών μέσων έχουν συμπληρωθεί από την ανάπτυξη αντίστοιχων τερματικών σταθμών, οι οποίοι καλύπτουν ολοένα περισσότερες πρόσθετες χρήσεις (εμπορικές, αναψυχής κλπ).

Οι έντονες ανάγκες εμπλουτισμού των διαθέσιμων δικτύων μεταφορών της χώρας κατά την περίοδο 1960-1990 οδήγησαν εκ των πραγμάτων σε δραστική βελτίωση της ικανότητας σχεδιασμού (σε επίπεδο δικτύου) και εκπόνησης μελέτης (σε επίπεδο έργου) όλων των σταδίων από τους Έλληνες μηχανικούς. Στην επόμενη 20ετία, και παρά τις όποιες εγγενείς αδυναμίες του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων, έγιναν προσπάθειες και σημειώθηκε πρόοδος στο σύστημα δημοπράτησης/ κατασκευής έργων, ενώ κατά την τελευταία δεκαετία αναπτύχθηκαν αναντίρρητα ικανότητες και στη λειτουργία/συντήρηση και εκμετάλλευση έργων.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία των κατά περίπτωση αρμοδίων φορέων, στην Ελλάδα πλέον διατίθενται άνω των 42.000 χλμ υπεραστικού οδικού και 2.500 χλμ



σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και άνω των 100.000 χλμ αστικού οδικού δικτύου, ενώ λειτουργούν 40 αεροδρόμια και 60 λιμάνια μείζονος σημασίας. Ιδιαίτερα στο οδικό δίκτυο, μέσα και από τη συγχρηματοδότηση της Ε.Ε. έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία 1.150 χλμ αυτοκινητοδρόμων σύγχρονων προδιαγραφών, με άλλα 1.350 χλμ δικτύου να ευρίσκονται υπό κατασκευή / αναβάθμιση.

Αντίστοιχα, 20% του σιδηροδρομικού δικτύου εξυπηρετεί συρμούς ανάπτυξης ταχύτητας άνω των 160 χλμ/ώρα, ενώ 15 αεροδρόμια είναι διεθνή – με άλλα 14 να είναι εισόδου/εξόδου – και 16 λιμένες είναι διεθνούς ενδιαφέροντος – με άλλους 16 να είναι υψηλής εθνικής σημασίας.

Τέλος, έχει πλέον παγιωθεί μία διαφορετική, σύγχρονη αντίληψη οργάνωσης των αστικών μεταφορών στις μεγάλες πόλεις της χώρας, με σχεδιασμό που προωθεί την αρμονικότερη τροφοδότηση μεταξύ συνεργαζόμενων Μέσων. Η Αθήνα ήδη διαθέτει 3 εκτεταμένες (κυρίως υπόγειες) γραμμές αστικού σιδηροδρόμου συνολικού μήκους 77 χλμ, με άλλα 15 χλμ υπό κατασκευή και άλλα 35 χλμ σε φάση μελέτης, ενώ έχει αναβαθμισθεί αισθητά η λειτουργία λεωφορείων και τρόλεϊ. Στη Θεσσαλονίκη, αντίστοιχα, πέραν της αναδιοργάνωσης του κεντρικού Σταθμού Λεωφορείων και της αναβάθμισης των συνδέσεων με γειτονικούς οικισμούς, έχει προχωρήσει σημαντικά η κατασκευή της βασικής γραμμής του μετρό, ενώ στα τέλη του 2013 ανακηρύχθηκε προσωρινός ανάδοχος για την επέκταση προς Καλαμαριά, επένδυση τάξης μεγέθους 500 εκ. € που θα περιλαμβάνει και υποδομές για μελλοντική επέκταση προς το Αεροδρόμιο Μακεδονία.

Δεδομένων των ανωτέρω, σήμερα, ίσως περισσότερο από ποτέ, διαφαίνονται ουσιαστικές δυνατότητες διεξόδου του ΣΕΣ σε καίρια ζητήματα, τόσο σε επίπεδο εθνικού / περιφερειακού / τοπικού σχεδιασμού, όσο και στην «καθημερινότητα» της ζωής (όπως την αντιλαμβάνονται οι κατά τόπους πολίτες, ανάλογα και με τις τοπικές ιδιαιτερότητες της περιοχής τους). Με γνώμονα σταθερά τη συνεισφορά στους ακόλουθους βασικούς άξονες σχεδιασμού:

- **αποτελεσματικότητα**, υπό την έννοια της στοχευμένης εξασφάλισης και διάθεσης πόρων για έργα αναπτυξιακά αναγκαία κατά προτεραιότητα, μεν, ώριμα ως προς την πλήρωση προϋποθέσεων υλοποίησης, δε
- **φιλικότητα προς το περιβάλλον**, καθώς οι μεταφορές ευθύνονται ως τομέας σε σημαντικό βαθμό για τη σταθερή αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- **εξοικονόμηση ενέργειας**, καθώς – αντίστοιχα – το μερίδιο των μεταφορών επί της τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ελλάδα ανέρχεται σε 39% (στοιχεία ΥΠΕΚΑ έτους 2010), έναντι μέσου όρου 32,3% (ΕΕ-15)
- **προάσπιση ασφάλειας**, καθώς παρά την επιτευχθείσα πρόοδο εξακολουθεί να υπάρχει σημαντικό περιθώριο μείωσης των οδικών (αλλά και σιδηροδρομικών κλπ) ατυχημάτων και παθόντων
- **ενίσχυση νέων τεχνολογιών** στα πεδία εκείνα όπου διαφαίνεται δυνατότητα



ουσιαστικής συνεισφοράς στα ανωτέρω σε εύλογο χρονικό διάστημα

Οι Έλληνες συγκοινωνιολόγοι διαθέτουν τα εχέγγυα και καλούνται να συνεισφέρουν στις ανωτέρω προκλήσεις τηρώντας όλους τους τιθέμενους περιορισμούς, με πρώτο όσον αφορά τα έργα μεγάλης κλίμακας τη χαμηλή απορρόφηση των πόρων του ΕΣΠΑ, με συνέπεια να μην έχουν ακόμα ολοκληρωθεί σημαντικά έργα-γέφυρες που προέρχονται από το Γ΄ ΚΠΣ (ιδ. οδικό και σιδηροδρομικό άξονες).

Με δεδομένα τα διδάγματα της πορείας των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ) ΟΑΛΑΑ και ΣΑΑΣ στο Γ΄ ΚΠΣ και του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠ-ΕΠ) στο ΕΣΠΑ (Δ΄ ΠΠ), η απορρόφηση των πόρων των οποίων παρέμεινε εν γένει χαμηλή, τα έργα του τομέα των μεταφορών στην Ε΄ Προγραμματική Περίοδο (Ε΄ ΠΠ) 2014-2020 θα πρέπει να οργανωθούν κατά τρόπο στοχευμένο και σε άμεση συσχέτιση με τους βασικούς στόχους που ήδη τίθενται κατά τη διαμόρφωση των σχετικών κανονιστικών εγγράφων.

Το πλαίσιο εντός του οποίου καλούνται οι αρμόδιες αρχές να σχεδιάσουν τον αναπτυξιακό προγραμματισμό της Ε΄ ΠΠ καθορίζεται μεταξύ άλλων από τις δεσμεύσεις της χώρας, οι οποίες αποτυπώνονται σε μία σειρά κειμένων σχετικά με τους αναπτυξιακούς και δημοσιονομικούς στόχους για το προσεχές μέλλον. Ένα εξ αυτών, η Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (Ε 2020), συνιστά την κοινή στρατηγική των κρατών μελών της Ε.Ε. με στόχο την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, με υψηλά επίπεδα απασχόλησης, παραγωγικότητας και κοινωνικής συνοχής. Η «Ε 2020» περιλαμβάνει έντεκα (11) θεματικούς στόχους, τρεις (3) εκ των οποίων σχετίζονται άμεσα με τον τομέα των μεταφορών:

1. Ενίσχυση της μετάβασης προς οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε κάθε τομέα
2. Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
3. Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών

Για την επίτευξη των στόχων αυτών, εκτός των άλλων, θα απαιτηθεί εξασφάλιση χρηματοδότησης δράσεων. Σε σχέση με την Κοινοτική συγχρηματοδότηση, γίνεται επί του παρόντος η διαμόρφωση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ) με στοχευμένους Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ), με κύριο χαρακτηριστικό τη μετατόπιση του κύριου όγκου της χρηματοδότησης προς τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής και αστικών μεταφορών. Κατά την περίοδο 2014-2020, οι μεταφορές θα αντιμετωπισθούν εν τέλει σε ενιαίο πλαίσιο με το περιβάλλον. Η εξέλιξη αυτή είναι θετική, καθώς κινείται σε μία σύγχρονη κατεύθυνση ολιστικής προσέγγισης και ολοκληρωμένης αντιμετώπισης των προβλημάτων που άπτονται ταυτόχρονα των κλάδων των μεταφορών, της ενέργειας και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.



Οι ανωτέρω στόχοι θα μπορούσαν να μετασχηματισθούν – ώστε να προσαρμοσθούν στις ελληνικές ανάγκες και συνθήκες – ως εξής:

- Βελτίωση υποδομών, όπου εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ανάγκες, για τη στήριξη της ανάπτυξης των Περιφερειών και ποιότητας ζωής των κατοίκων,
- Ενίσχυση της μετάβασης σε μία κοινωνία χαμηλών εκπομπών ρύπων,
- Προώθηση απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας, αντιμετώπισης κλιματικής αλλαγής και προσαρμογής σε αυτήν στο πλαίσιο της Αειφόρου Ανάπτυξης.

Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες εν δυνάμει «προτεραιότητες» βάσει της αποτύπωσης της τρέχουσας κατάστασης μπορεί να είναι οι εξής:

- *Καθορισμός στρατηγικών προτεραιοτήτων ανάπτυξης δικτύων μεταφορών*
- *Βελτίωση παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας από το σύστημα δίκτυο – οχήματα – χρήστες*
- *Διαμόρφωση αρμονικού ισοζυγίου ΙΧ/ΜΜΜ στις αστικές μετακινήσεις*
- *Διαμόρφωση αρμονικού ισοζυγίου μεταξύ εναλλακτικών μέσων εμπορευματικών μεταφορών*
- *Ορθολογική αναδιοργάνωση των αεροπορικών δρομολογίων εσωτερικού*
- *Στοχευμένος εκσυγχρονισμός σιδηροδρομικού δικτύου*
- *Οργάνωση ακτοπλοΐας και χρήσεων λιμένων σε όρους λειτουργικότητας και αποδοτικότητας*

2.1.2 ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

Όλα τα ανωτέρω έχουν εν γένει παρακολουθηθεί εκ του σύνεγγυς από το Σύλλογο. Το ζητούμενο στην παρούσα φάση ενδεχομένως είναι να ανανεωθεί μερικώς η ματιά των Ελλήνων συγκοινωνιολόγων επ' αυτών, ώστε η συνεισφορά μας προσεχώς να παραμείνει εποικοδομητική.

Στο πλαίσιο των προκλήσεων και των βασικών προτεραιοτήτων / παραμέτρων σχεδιασμού που αναφέρθηκαν παραπάνω, μπορεί και πρέπει, περισσότερο από ποτέ, να αξιοποιηθεί η εμπειρία όλων των συναδέλφων όλων των επιμέρους ειδικοτήτων, τόσο από τον ακαδημαϊκό όσο και από το μελετητικό / συμβουλευτικό χώρο. Πολιτικοί και Αγρονόμοι-Τοπογράφοι Μηχανικοί Συγκοινωνιολόγοι, Μηχανολόγοι και Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί με πεδίο ενδιαφέροντος την εξέλιξη οχημάτων, μαθηματικοί με εξειδίκευση σε μοντέλα δικτύων μεταφορών, οικονομολόγοι με εξειδίκευση στην οικονομική των μεταφορών, χρειάζεται να επιστρατεύσουν τη γνώση και εμπειρία τους ώστε όλα τα δίκτυα να γίνουν πιο σύγχρονα, ευέλικτα, φιλικά, δηλ. αποτελεσματικά.



Τα μέλη του ΣΕΣ διαθέτουν την **επιστημονική κατάρτιση και επαγγελματική εμπειρία** ώστε να ανταποκριθούν με επάρκεια και αποτελεσματικότητα στις σύγχρονες προκλήσεις. Ενδεικτικά παρουσιάζονται ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα των Ελλήνων συγκοινωνιολόγων:

- Η χώρα αλλά και ο Σύλλογος ειδικότερα διαθέτουν αναγνωρισμένους επιστήμονες σε καίριες θέσεις της Ε.Ε. που συμμετέχουν στη λήψη αποφάσεων στον τομέα των μεταφορών.
- Υπάρχουν εξαιρετικοί επιστήμονες (τόσο στην Ελλάδα όσο στο εξωτερικό) που μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην έρευνα, καινοτομία και τεχνολογική ανάπτυξη στην Ελλάδα.
- Πολλοί συνάδελφοι έχουν συμμετάσχει είτε σε υψηλόβαθμες θέσεις (π.χ. σε γενικές γραμματείες υπουργείων, φορείς παροχής υπηρεσιών συγκοινωνιών κτλ.) και μπορούν να συνεισφέρουν στη λήψη αποφάσεων για τη βελτίωση της μεταφορικής υποδομής στην χώρα μας.
- Νέοι συγκοινωνιολόγοι και εν δυνάμει μέλη του Συλλόγου διαθέτουν εξαιρετικές σπουδές σε επιστημονικές περιοχές που αποτελούν το παρόν και το μέλλον των μεταφορών (π.χ. ενέργεια), και συνεπώς θα πρέπει να αξιοποιηθούν κατάλληλα.

Σε κάθε περίπτωση, εκτιμάται ότι οι Έλληνες συγκοινωνιολόγοι διαθέτουν την κατάρτιση και την πείρα ώστε να συνεισφέρουν ουσιαστικά στην περαιτέρω βελτίωση των δικτύων μεταφορών της χώρας, με αντίστοιχη ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας και, εν τέλει, του ρυθμού ανάπτυξης μεσοπρόθεσμα.

2.2 ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΡΑΣΕΩΝ

2.2.1 ΣΥΝΟΨΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ

Οι δράσεις (πεπραγμένα) της περιόδου 2006-2014, ως αποτέλεσμα της προσπάθειας των διοικητικών συμβουλίων και των μελών του Συλλόγου κατά τη διάρκεια των τριών διαδοχικών περιόδων διετούς διάρκειας, συνοψίζονται στις παρακάτω τέσσερις γενικές κατηγορίες δράσεων (ανάλογες με τους προαναφερθέντες «πυλώνες» ανάπτυξης). Ο απολογισμός των δράσεων συνοψίζεται στον Πίνακα του Παραρτήματος Β.

2.2.1.1 ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1. Τα Διοικητικά Συμβούλια (ΔΣ) που προέκυψαν από τις τακτικές εκλογές του



Συλλόγου κατά τη διάρκεια της περιόδου πραγματοποίησαν συνολικά 72 συνεδριάσεις. Αναλυτικότερα το πλήθος των συνεδριάσεων ανά διετία παρουσιάζεται στο Παράρτημα Β.

2. Το αρχείο των μελών του ΣΕΣ ενημερωνόταν συστηματικά και αυξήθηκε από τα 406 (το Μάρτιο του 2000), στα 513 (το Μάρτιο του 2006), και τελικά στα 735 (το Φεβρουάριο του 2014).

3. Εγκρίθηκε η εγγραφή 50-60 περίπου νέων μελών συνολικά ανά διετία.

4. Τα γραφεία του Συλλόγου, που βρίσκονταν στο κέντρο της Αθήνας, μεταφέρθηκαν σε νέο χώρο επί της οδού Πανόρμου 61, όπου υπάρχει πολύ καλή πρόσβαση με τα ΜΜΜ (μετρό). Επίσης, εκσυγχρονίστηκε ο εξοπλισμός με νέες συσκευές (υπολογιστή, εκτυπωτή, φαξ, κτλ) που καλύπτουν πλήρως τις σύγχρονες γραμματειακές ανάγκες και βρίσκεται σε αυτά σε τακτική βάση η γραμματέας του Συλλόγου (καθημερινά 9:00 - 13:00, πέντε ημέρες την εβδομάδα), η οποία υποστηρίζει την αλληλογραφία, ενημερώνει τα αρχεία, διεκπεραιώνει το διαδικαστικό μέρος των δραστηριοτήτων και επικοινωνεί με τα μέλη όποτε παραστεί η ανάγκη.

2.2.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΥΤΟΔΥΝΑΜΙΑ

5. Ο Σύλλογος έχει αριθμό φορολογικού μητρώου, ειδικό τραπεζικό λογαριασμό, υποστηρίζεται από Λογιστικό Γραφείο και αντεπεξέρχεται πλήρως στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις του έναντι τρίτων.

6. Η κατάσταση του Ταμείου στην αρχή της κάθε διετίας (Μάρτιο-Απρίλιο, περίοδο ανάληψης της διοίκησης) συνοπτικά αποτυπώνεται στον Πίνακα Β και παρουσιάζει γενικά αυξητική τάση.

7. Εφαρμόστηκε με αυξανόμενη διαχρονικά ένταση και επιτυχία το “πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών” που αφορούσε τρεις κατηγορίες χορηγών: (i) φορείς του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων, με χορηγίες για την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εκδηλώσεων και καταχώρηση διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων, (ii) εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των Συγκοινωνιολόγων, με χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων που καλύπτουν τα έξοδα έκδοσης του αναβαθμισμένου Ενημερωτικού Δελτίου και (iii) γραφεία Συγκοινωνιολόγων, με χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων, (iv) φορείς που συμμετέχουν για την κάλυψη άλλων εξόδων του ΣΕΣ (π.χ. πίτα, τεχνικές επισκέψεις). Αξίζει να αναφερθεί ότι καθ’ όλη τη διάρκεια της περιόδου 2007-2014 επιτυγχάνεται η υποστήριξη από χορηγούς για την κάλυψη των δώρων της πίτας, ενώ γίνεται προσπάθεια και για κάλυψη μέρους της οικονομικής δαπάνης της



εκδήλωσης. Η προσπάθεια αυτή έχει γίνει πολύ πιο δύσκολη τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας της δύσκολης οικονομικής κατάστασης, η οποία όμως δεν φαίνεται να αλλάζει σημαντικά για τα επόμενα χρόνια. Συνεπώς, η κατάσταση αυτή πρέπει να αποτελέσει παράγοντα σχεδιασμού των δράσεων για τα επόμενα χρόνια (σίγουρα στον ορίζοντα αυτού του σχεδίου ανάπτυξης).

2.2.1.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

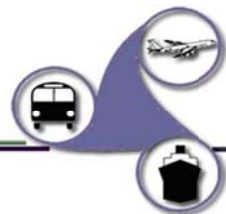
8. Το 2010 διαμορφώθηκε ένα νέο πλαίσιο λειτουργίας των επιτροπών του ΣΕΣ και πραγματοποιήθηκε ανοιχτή πρόσκληση για την στελέχωση τους. Η διαδικασία αυτή οδήγησε στην δημιουργία και στελέχωση 11 επιτροπών (3 εκ των οποίων έχουν από 2 υπο-επιτροπές η κάθε μια): επτά από τις επιτροπές αυτές είναι θεματικές και τέσσερις είναι επιτελικές. Αναλυτικά, η λειτουργία των επιτροπών παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα.

9. Το 2012 δημιουργήθηκαν και στελεχώθηκαν (πάλι με ανοιχτή πρόσκληση στα μέλη του ΣΕΣ) δύο νέες επιτροπές ειδικού σκοπού: η Επιτροπή Αναθεώρησης Καταστατικού και η Επιτροπή Σχεδίου Ανάπτυξης ΣΕΣ. Οι δύο αυτές επιτροπές έχουν συγκεκριμένο στόχο και θα διαλυθούν μετά την ολοκλήρωση του έργου τους (αναμένεται τον Μάρτιο 2014).

10. Συζητήθηκαν αναλυτικά και υιοθετήθηκαν πλήθος θέσεων του Συλλόγου επί επίκαιρων συγκοινωνιακών θεμάτων. Το επιμέρους πλήθος των θέσεων ανά διετία παρουσιάζεται αναλυτικότερα στον Πίνακα του Παραρτήματος Α. Επισημαίνεται ότι κατά την περίοδο 2002-04 ολοκληρώθηκε μάλιστα και διαμοιράστηκε η επίσημη έκδοση ενός φιλοτεχνημένου Ειδικού Τεύχους Θέσεων του ΣΕΣ σε 3.000 αντίτυπα, συμπεριλαμβανόμενων και των τριών μνημονίων προς τα Υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ, ΜΕ, και ΔΤ, επί ευκαιρίας της συμπλήρωσης 25 χρόνων από την ίδρυση του Συλλόγου.

11. Κατά την περίοδο που εξετάζεται, ο Σύλλογος διοργάνωσε με τρόπο σταθερό και επιτυχημένο μόνος ή μαζί με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων πλήθος συνεδρίων και ημερίδων, όπως αυτά απαριθμούνται αναλυτικότερα στο Παράρτημα Α.

12. Ο Σύλλογος πέτυχε με αυξανόμενη διαχρονικά ένταση να έχει εκπροσώπηση και ενεργή συμμετοχή σε πλήθος επιτροπών άλλων φορέων του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων (ενδεικτικά αναφέρονται: το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, η Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες», η επιτροπή κατάρτισης «Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης των Μεταφορών για τα έτη 2007 – 2013», η Επιτροπή για την αναθεώρηση του Κ.Ο.Κ., κ.α.) .



13. Ο Σύλλογος καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2000-2014 εκπροσωπήθηκε επίσημα από μέλη του ΔΣ σε μεγάλο πλήθος εκδηλώσεων και ημερίδων (πλέον των 100), πραγματοποίησε σειρά τεχνικών επισκέψεων και κοινωνικών εκδηλώσεων με ορόσημο την παραδοσιακά πλέον επιτυχημένη – τουλάχιστον από πλευράς συμμετοχής μελών - ετήσια εκδήλωση της κοπής της Πρωτοχρονιάτικης πίτας.

14. Τον Ιανουάριο του 2001, το Ενημερωτικό Δελτίο απέκτησε βελτιωμένη μορφή, η οποία επικαιροποιήθηκε πάλι το 2011, οπότε και αυξήθηκε το μέγεθος του. Το κόστος της έκδοσης και αποστολής του Δελτίου καλύπτεται αποκλειστικά από χορηγίες για διαφημίσεις. Τελευταία, και λόγω της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας, η εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων από διαφημίσεις έχει αρχίσει να γίνεται δύσκολη (σε συνδυασμό με την αύξηση του κόστους ταχυδρόμησης των τευχών, εξαιτίας της κατάργησης του ειδικού τιμολογίου). Το γεγονός αυτό ασκεί πίεση και επαναφέρει το θέμα της επανεξέτασης του εντύπου Ενημερωτικού Δελτίου ή του αριθμού των αποδεκτών του.

15. Ο κατάλογος των αποδεκτών του Ενημερωτικού Δελτίου έχει διευρυνθεί σημαντικά με την πάροδο του χρόνου (περίπου 1150 αποδέκτες σήμερα) αφού περιλαμβάνει εκτός των περίπου 735 μελών του ΣΕΣ, στελέχη και δημοσιογράφους του χώρου των Συγκοινωνιολόγων. Σημειώνεται ότι τα τελευταία χρόνια έχει γίνει μια προσπάθεια περιορισμού του αριθμού των παραληπτών για οικονομικούς λόγους.

16. Η χρήση και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου έχει λάβει χώρα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2007-2014 με αυξανόμενο μάλιστα ρυθμό, και αποτελεί σήμερα τον αποκλειστικό τρόπο επικοινωνίας με τα μέλη.

17. Η ιστοσελίδα του Συλλόγου επανασχεδιάστηκε και ανανεώθηκε για ακόμα μια φορά το 2010, περιλαμβάνοντας πολλά νέα σύγχρονα και δυναμικά χαρακτηριστικά, όπως το forum για την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών. Η αναβαθμισμένη και ενημερωμένη ιστοσελίδα ενημερώνεται με νέα και έχει στόχο να αποτελεί σημείο αναφοράς για την τακτική και ευρεία ενημέρωση τόσο των μελών του ΣΕΣ όσο και των άλλων ενδιαφερόμενων. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται οι υπηρεσίες ενός εξωτερικού συνεργάτη, ο οποίος διαχειρίζεται και ενημερώνει την ιστοσελίδα.

18. Ο Σύλλογος με επίμονη προσπάθεια δημοσιοποίησε τις θέσεις του καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου με πλήθος ενεργειών, όπως: αποστολή επιστολών προς φορείς, συνεντεύξεις, δηλώσεις, άρθρα και αναφορές των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου στα ΜΜΕ, κλπ.

19. Συνεντεύξεις Τύπου έλαβαν χώρα στα πλαίσια διοργάνωσης Συνεδρίων και Ημερίδων του Συλλόγου.

20. Ο Σύλλογος πραγματοποιεί με τρόπο σταθερό και επιτυχημένο συναντήσεις με



φορείς αρμόδιους για πλήθος συγκοινωνιακών θεμάτων, όπως ενδεικτικά τους Υπουργούς Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη, Γενικούς Γραμματείς και Προέδρους οργανισμών όπως ο ΟΑΣΑ και το Αττικό Μετρό.

21. Ο ΣΕΣ συνέχισε να συνεργάζεται στενά με το ΤΕΕ, τόσο με την άμεση συνδιοργάνωση δράσεων και συνεδρίων, όσο και με τη συμμετοχή μελών του (και μελών του ΔΣ) σε μόνιμες Επιτροπές του ΤΕΕ και το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας. Επίσης, οι σχέσεις του ΣΕΣ με άλλου Συλλόγους που είχαν δημιουργηθεί κατά την προηγούμενη περίοδο έχουν διατηρηθεί, ενώ συνέργιες με νέους φορείς έχουν επίσης δημιουργηθεί.

2.2.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Για την ταχεία επισκόπηση του Απολογισμού των Δράσεων του ΣΕΣ την περίοδο 2000-2014, παρουσιάζεται ο Πίνακας του Παραρτήματος Α.

Επισημαίνεται ότι όπου η προσπάθεια δεν εκφράζεται με αριθμητικές τιμές παρά μόνο με ποιοτικό χαρακτηρισμό έντασης, η προσθήκη κάθε (✓) σημαίνει περαιτέρω προσπάθεια του Συλλόγου και εξέλιξη της αποτελεσματικότητας της δράσης.

2.2.3 ΕΜΒΑΘΥΝΣΗ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

2.2.3.1 ΘΕΣΕΙΣ ΣΕΣ

Κατά τη διάρκεια της περιόδου **2006-2008** συζητήθηκαν αναλυτικά και τελικά επικαιροποιήθηκαν ή/και διαμορφώθηκαν θέσεις σε επτά (7) θέματα σχετικά με το αντικείμενο του ΣΕΣ, οι οποίες και δημοσιοποιήθηκαν στα μέλη και τα ΜΜΕ.

Κατά τη διάρκεια της διετίας **2008-2010** συζητήθηκαν αναλυτικά και τελικά επικαιροποιήθηκαν ή/και διαμορφώθηκαν θέσεις σε πέντε (5) θέματα σχετικά με το αντικείμενο του ΣΕΣ, οι οποίες και δημοσιοποιήθηκαν στα μέλη και τα ΜΜΕ.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου **2010-2012** συζητήθηκαν αναλυτικά, επικαιροποιήθηκαν και τελικά διαμορφώθηκαν οι θέσεις σε δεκαπέντε (15) θέματα σχετικά με το αντικείμενο του Συλλόγου, οι οποίες και δημοσιοποιήθηκαν προς στα μέλη και τα ΜΜΕ.

Κατά τη διάρκεια της διετίας **2012-2014** συζητήθηκαν αναλυτικά και τελικά



επικαιροποιήθηκαν ή/και διαμορφώθηκαν θέσεις σε δύο (2) θέματα σχετικά με το αντικείμενο του ΣΕΣ, οι οποίες και δημοσιοποιήθηκαν στα μέλη και τα ΜΜΕ.

2.2.3.2 ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΣΕΣ

2006-2008

Μετά από ανοικτή πρόσκληση του Δ.Σ. του ΣΕΣ προς όλα τα μέλη του Συλλόγου, το 2006 συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας για το Σύστημα Μετακινήσεων της Θεσσαλονίκης. Στόχος είναι η επεξεργασία και διατύπωση θέσεων και προτάσεων για θέματα όπως η διαχείριση της κυκλοφορίας, η στάθμευση, τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τα μεγάλα έργα υποδομής της πόλης κλπ. Η ομάδα εργασίας αποτελείται από 11 συναδέλφους, με συντονιστή εκ μέρους του Δ.Σ. τον Πέτρο Κρητικό.

Το αποτέλεσμα της ομάδας εργασίας, ήταν διατύπωση των παραπάνω θέσεων σχετικά με την πόλη της Θεσσαλονίκης και η επιτυχημένη εκδήλωση για την παρουσίαση και βελτίωσή τους που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 22 Μαρτίου 2007.

Επίσης, ανοικτή πρόσκληση για συμμετοχή σε επιτροπές του ΣΕΣ δημοσιοποιήθηκε μέσω του ενημερωτικού δελτίου, ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και του website του ΣΕΣ. Το ενδιαφέρον των μελών του ΣΕΣ ήταν ιδιαίτερα περιορισμένο και τελικά συγκροτήθηκε μόνο η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

2010-2012

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

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



- στη διαδραστικότητα μεταξύ των Επιτροπών και στον καλύτερο συντονισμό,
- στην ουσιαστική συμβολή του ΣΕΣ στην αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής και στην προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

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

Η δομή και σύνθεση των επιτροπών παρέμεινε αμετάβλητη τη διετία 2012-2014.

2.2.3.3 ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΙΔΕΣ

2006-2008

Η διοργάνωση επιστημονικών ημερίδων αποτελεί βασική δράση του ΣΕΣ και για τον λόγο αυτό το Δ.Σ. έθεσε ως προτεραιότητα τον προγραμματισμό και τη διεξαγωγή ημερίδων, ενημερωτικών εκδηλώσεων, δημόσιων συζητήσεων και συνεδρίων. Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2006 - Μάρτιος 2008 πραγματοποιήθηκαν δύο Διεθνή Συνέδρια, δύο δημόσιες συζητήσεις.

2008-2010

Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2008 - Μάρτιος 2010 πραγματοποιήθηκαν ένα (1) Διεθνές Συνέδριο, ένα (1) Πανελλήνιο Συνέδριο, δύο (2) εκδηλώσεις παρουσίασης θέσεων του ΣΕΣ, μία (1) ημερίδα και αρκετές εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης κοινού.

2010-2012

Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2010 - Μάρτιος 2012 πραγματοποιήθηκαν ένα Διεθνές Συνέδριο, πέντε εκδηλώσεις παρουσίασης θέσεων του ΣΕΣ με την διοργάνωση τριών Ημερίδων και δύο οργανωμένες εβδομαδιαίες δράσεις. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται για το 5ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές με κεντρικό θέμα: «Ενέργεια, Περιβάλλον και Μεταφορές» που οργάνωσαν ο ΣΕΣ και το Ινστιτούτο Μεταφορών (IMET) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

2012-2014

Συνοπτικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου Απρίλιος 2012 - Μάρτιος 2014 πραγματοποιήθηκαν ένα Πανελλήνιο και ένα Διεθνές Συνέδριο, πέντε εκδηλώσεις



παρουσίασης θέσεων του ΣΕΣ με την διοργάνωση τριών Ημερίδων και μιας οργανωμένες εβδομαδιαίες δράσεις. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται για το 6ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές με κεντρικό θέμα: «Ενέργεια – Περιβάλλον – Οικονομία» που οργάνωσαν ο ΣΕΣ και το Ινστιτούτο Μεταφορών (IMET) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, και το 5ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο συνδιοργανώθηκε με το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, στις 25 και 26 Οκτωβρίου 2012 στο Ξενοδοχείο Domotel στον Βόλο.

2.2.3.4 ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΕΣ

Ο ΣΕΣ εξέδωσε τις παρακάτω ειδικές εκδόσεις.

2006-2008

- Σύγχρονοι Αυτοκινητόδρομοι και Οδική Ασφάλεια
- «Athens 2004 Summer Olympics: A Compendium of Best Transportation Practices»
- Θέσεις για το Συγκοινωνιακό Σύστημα της Θεσσαλονίκης
- Οδοιπορικό για τις μετακινήσεις της επόμενης δεκαετίας στην Αθήνα

2008-2010

- Θέσεις του ΣΕΣ για το Συγκοινωνιακό Σύστημα της Θεσσαλονίκης
- Ανταγωνιστικότητα και συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων, προοπτικές για τις συνδυασμένες μεταφορές
- Οδοιπορικό για τις Μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας

2.3 ΈΡΕΥΝΑ ΣΤΑ ΜΕΛΗ

2.3.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΒΑΣΕΙ ΑΠΟΨΕΩΝ ΜΕΛΩΝ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

2.3.1.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η αξιολόγηση των δράσεων του ΣΕΣ που έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα καθώς και η πιθανή υιοθέτηση βασικών προτάσεων για μελλοντικές δράσεις του Συλλόγου ενισχύθηκε με έρευνα ερωτηματολογίου που εκπονήθηκε με τη συμμετοχή των μελών του Συλλόγου. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε τη χρονική περίοδο Οκτώβριος-Δεκέμβριος 2012, κατά τη διάρκεια της οποίας τα μέλη συμπλήρωσαν ερωτηματολόγιο διαδικτυακά.



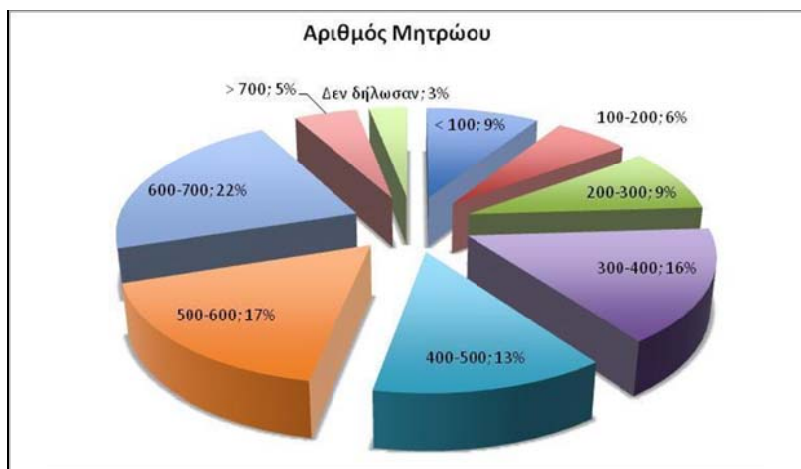
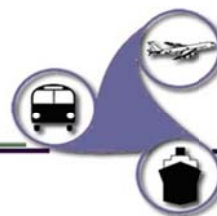
Το ερωτηματολόγιο δομήθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτει τις τέσσερις βασικές θεματικές περιοχές του Σχεδίου Ανάπτυξης:

- Επιστημονική τεκμηρίωση
- Υποστήριξη μελών
- Οργάνωση
- Προώθηση

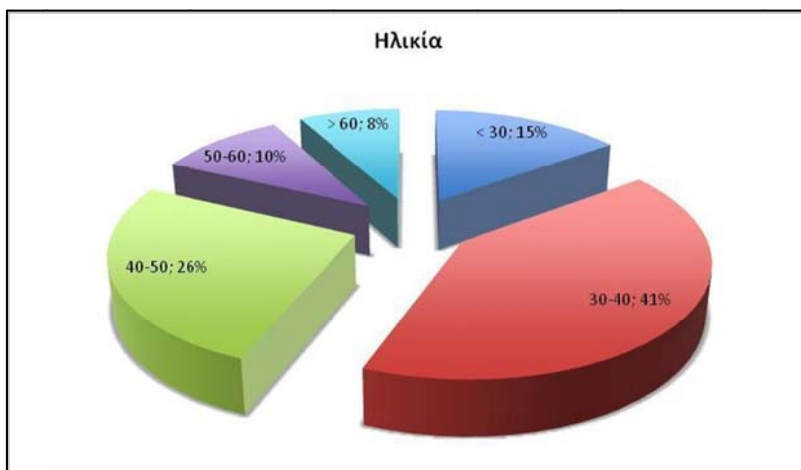
Για λόγους συγκριτικής παράθεσης με την αντίστοιχη έρευνα που διεξήχθη για τις ανάγκες του προηγούμενου Σχεδίου Ανάπτυξης, οι ερωτήσεις είναι στην πλειονότητά τους ίδιες με εκείνες που περιελήφθησαν στο προηγούμενο ερωτηματολόγιο. Ωστόσο, προστέθηκαν ορισμένες ερωτήσεις ώστε να καλυφθούν ανάγκες και προτάσεις του νέου Σχεδίου Ανάπτυξης.

2.3.1.2 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΜΕΛΩΝ

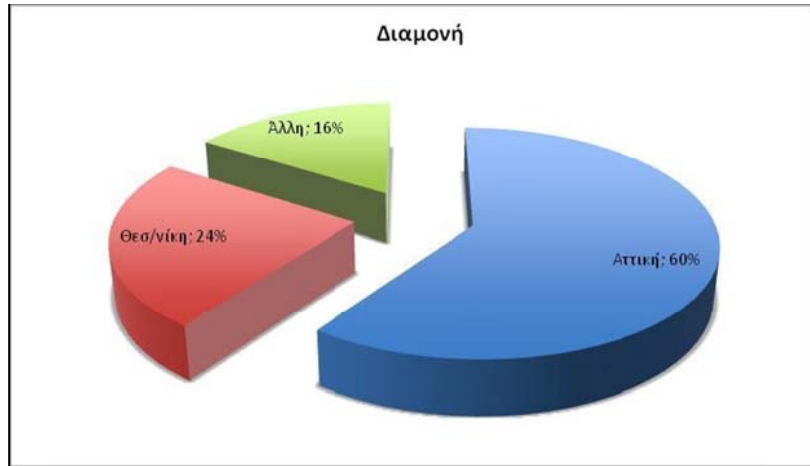
Το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε από 100 μέλη, ποσοστό περίπου 14% επί του συνόλου των μελών του ΣΕΣ. Το μέγεθος του δείγματος κρίνεται ως ιδιαίτερα ικανοποιητικό, ενώ είναι αντιπροσωπευτικό του αριθμού μητρώου των μελών, όπως απεικονίζεται στο Σχήμα 1. Όσον αφορά την ηλικία (Σχήμα 2), η πλειονότητα των μελών που ανταποκρίθηκαν στην έρευνα είναι ηλικίας μεταξύ 30-40. Σχετικά με τη διαμονή (Σχήμα 3), όπως αναμενόταν, τα περισσότερα μέλη διαμένουν στην Αττική, ενώ υπάρχουν πολλά μέλη που κατοικούν σε επαρχιακές περιοχές, όπως Χαλκίδα, Δωδεκάνησα, Σπάρτη κτλ. Τέλος, τέσσερα μέλη διαμένουν στο εξωτερικό.



Σχήμα 1: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων με βάση τον αριθμό μητρώου



Σχήμα 2: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων με βάση την ηλικία



Σχήμα 3: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων με βάση τη διαμονή



2.3.1.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

A. Επιστημονική τεκμηρίωση

Ιδιαίτερα ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι **τα μέλη του ΣΕΣ παρακολουθούν τις θέσεις που διατυπώνει ο Σύλλογος και ότι συμφωνούν με αυτές**, όπως δείχνουν τα υψηλά ποσοστά που έλαβαν οι δύο σχετικές ερωτήσεις (71% και 65% αντίστοιχα, Σχήμα 4). Παρόλα αυτά πολλά μέλη ανέφεραν περιπτώσεις συγκοινωνιακών θεμάτων που ο ΣΕΣ δεν κάλυψε επαρκώς, όπως: τα ΜΜΜ (π.χ. τιμές των εισιτηρίων, εισιτηριοδιαφυγή και έλλειψη ελέγχων), μεγάλοι Οδικοί Άξονες, βιώσιμη κινητικότητα, πεζοδρόμηση οδού Πανεπιστημίου, αυξήσεις εισιτηρίων ΜΜΜ μέσω του μηνονίου, είσοδος των ταξί σε λωρίδες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων, η κρίση στην Αθήνα και ο ρόλος σε αυτήν των αστικών μεταφορών, η στάθμευση παρά την οδό και η ποιότητα ζωής στην Αθήνα. Κάποιο μέλος τόνισε ότι δεν προτείνονται πρακτικές λύσεις για κυκλοφοριακά ζητήματα, ενώ οι απόψεις όποτε διατυπώνονται είναι εκτός των σύγχρονων αντιλήψεων περί κοινωνικής ευθύνης. Άλλο μέλος επισήμανε ότι πολύ συχνά οι θέσεις παρουσιάζονται με τη μορφή “βιβλίου” ή “εγκυκλοπαιδικά” (και με συχνές επαναλήψεις) συμπληρώνοντας ότι δεν τονίζεται ιδιαίτερα η αξία της ανάλυσης των κυκλοφοριακών παραμέτρων ανάλογα με το εξεταζόμενο κάθε φορά θέμα. Το ίδιο μέλος προτείνει οι θέσεις να είναι περισσότερο προσαρμοσμένες στην εμπειρία από μελέτες ή έργα που έχουν υλοποιηθεί.

Έα επίσης υψηλό ποσοστό (40%) **θεωρεί πως ο ΣΕΣ αδράνησε στη διατύπωση κάποιας θέσης πάνω σε τρέχουσες συγκοινωνιακές εξελίξεις**. Το γεγονός ότι το 18% των μελών που συμμετείχαν στην έρευνα δεν απάντησε στη συγκεκριμένη ερώτηση μπορεί να σημαίνει ότι δεν γνωρίζουν αν ο ΣΕΣ αδράνησε στη διατύπωση θέσης και κατά συνέπεια δεν παρακολουθούν την ανάδραση του Συλλόγου στις εξελίξεις που τον αφορούν. Στο θέμα αυτό πολλά μέλη ανέφεραν συγκεκριμένα παραδείγματα αδράνειας του ΣΕΣ:

- Πεζοδρόμηση του άξονα της Αγ. Σοφίας στην Θεσσαλονίκη (και γενικότερα σε αντίστοιχους διαγωνισμούς και μελέτες), όπου δεν υπήρξε αντίδραση σχετικά με το γεγονός ότι δόθηκε πολύ περισσότερο βάρος στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό με ελάχιστες αναφορές σε κυκλοφοριακές επιπτώσεις για ένα θέμα κυρίως συγκοινωνιακό.
- Πλαίσιο προγραμματισμού και καθορισμός προτεραιοτήτων συγκοινωνιακών έργων - οικονομική και κοινωνική διάσταση πλαισίου παραγωγής δημόσιων έργων.
- Έλλειψη ορθής εφαρμογής και παρακολούθησης από τους Δήμους της ελεγχόμενης στάθμευσης με αποτέλεσμα να μην αξιοποιούνται τα θετικά αποτελέσματα που προκύπτουν στην επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων και την εξασφάλιση ουσιαστικών εσόδων. Αναποτελεσματική οργάνωση και ελλιπής έλεγχος των μελετών επισήμανσης επικίνδυνων θέσεων στο οδικό

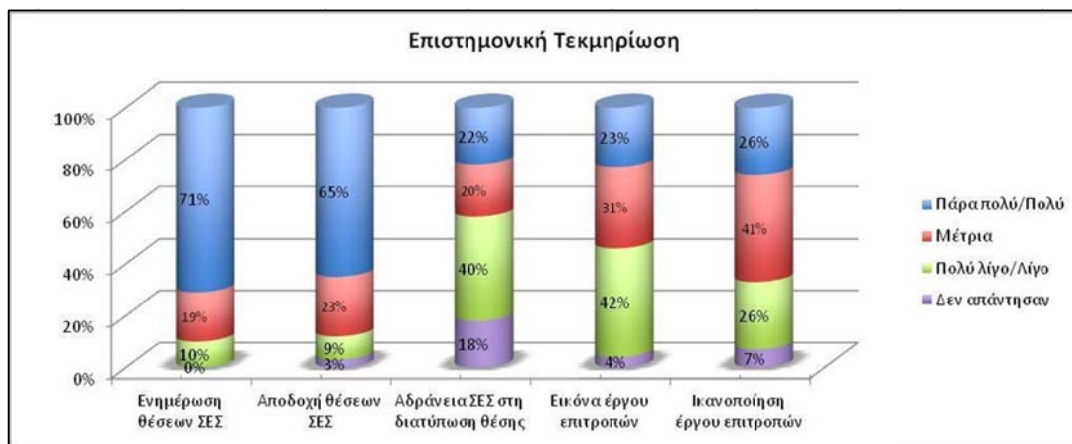


δίκτυο, καθολικής εφαρμογής των προτάσεων των μελετών και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων. Αποτέλεσμα ο δείκτης ατυχημάτων στην Ελλάδα να είναι ο υψηλότερος στην Ευρώπη. Γενικότερα απαιτείται εντονότερη αντίδραση σε περιπτώσεις μη εφαρμογής των απαραίτητων έργων (π.χ. ορθή ελεγχόμενη στάθμευση) και εφαρμογής έργων προς αποφυγήν (π.χ. μονά-ζυγά).

- Την τελευταία τριετία και στο πλαίσιο της υλοποίησης των μνημονίων λαμβάνουν χώρα αλλαγές, μεταξύ των οποίων και νομοθετικές, για τις οποίες ο ΣΕΣ δεν έχει διατυπώσει “θέσεις”: α. Απελευθέρωση του κλάδου των φορτηγών Δ.Χ., β. Απελευθέρωση του κλάδου των ταξί, γ. Ένταξη της Εγνατίας Οδού στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, και δ. Επικείμενη απελευθέρωση του κλάδου των δημόσιων επιβατικών μεταφορών.
- Ιδιωτικοποίηση ΟΛΠ, αναδιοργάνωση ΟΑΣΑ, ΟΣΕ/ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΕΡΓΟΣΕ και συγχώνευση Aegean-Olympic.
- Εκρηκτική αύξηση της χρήσης ποδηλάτου και έλλειψη σχετικής υποδομής.
- Περιβαλλοντικός δακτύλιος.
- Κίνημα δεν πληρώνω.

Ανησυχητικό κρίνεται το γεγονός ότι **τα μέλη δεν παρακολουθούν το έργο των επιτροπών του ΣΕΣ**, καθώς ένα υψηλό ποσοστό (42%) δεν έχει εικόνα του έργου που παράγουν οι επιτροπές. Τέλος, το 41% κρίνει επαρκές το έργο των επιτροπών και ένα 26% εκφράζει την ικανοποίησή του.

Πολλά μέλη εξέφρασαν τη δυσαρέσκεια τους σε σχέση με την γνωστοποίηση του έργου των επιτροπών του ΣΕΣ. Θεωρούν ότι χρειάζεται περισσότερη ενημέρωση των μελών μέσω του ενημερωτικού δελτίου, της ιστοσελίδας ή μέσω email. Κάποια άλλα μέλη πιστεύουν ότι δεν υπάρχει ενημέρωση σχετικά με συμμετοχή στις επιτροπές του ΣΕΣ, το καθεστώς λειτουργίας, το σκοπό τους και τις δράσεις τους.





Σχήμα 4: Αξιολόγηση των θέσεων και επιτροπών του ΣΕΣ

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα αυτά είναι διαφορετικά από τα αντίστοιχα της έρευνας για το προηγούμενο Σχέδιο Ανάπτυξης, καθώς σε εκείνη την έρευνα το 75% των μελών του ΣΕΣ έχει μέτρια έως πολύ καλή εικόνα για το έργο των επιτροπών (το αντίστοιχο σε αυτήν την έρευνα είναι 54%), ενώ θετική εικόνα για το έργο των επιτροπών είχε εκφράσει το 90% περίπου των μελών (το αντίστοιχο σε αυτήν την έρευνα είναι 67%). Επίσης, σε εκείνη την έρευνα υπήρχε σχεδόν καθολική αποδοχή των θέσεων του Συλλόγου, ενώ η ενημέρωση για τις θέσεις του ΣΕΣ έφθανε το 100%.

B. Υποστήριξη Μελών

Τα μέλη εξέφρασαν την προτίμησή τους **στη δημιουργία τοπικών μονάδων** (65%, Σχήμα 5), ώστε να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί η τοπική δραστηριότητα του ΣΕΣ. Οι μονάδες αυτές μπορούν να δημιουργηθούν σε επιλεγμένες πόλεις της χώρας και να λάβουν οποιαδήποτε μορφή, όπως π.χ. γραφείο, εκπρόσωπο ΔΣ Συλλόγου κτλ. Κάποιο μέλος ανέφερε ότι η τοπική μονάδα δεν είναι απαραίτητο να έχει φυσική υπόσταση, καθώς αυτό θα συνεπάγεται πρόσθετο κόστος, ενώ ένα δίκτυο επικοινωνίας και συντονισμού δράσεων θα αρκούσε. Μάλιστα άλλο μέλος αναφέρθηκε στη μεμονωμένη δράση των μελών της επαρχίας, τονίζοντας ότι ο ΣΕΣ θα πρέπει να ενημερώνει και να υποστηρίζει με υλικό αλλά και με άλλες δράσεις τα μέλη του στην επαρχία, όπου τα μέλη λειτουργούν μεμονωμένα, αλλά που μέσα από τα έργα που διαχειρίζονται κυρίως σε επίπεδο δήμων διαμορφώνεται η εικόνα μιας επαρχιακής πόλης.

Ακόμη υψηλότερο ήταν το ποσοστό των μελών που πιστεύει **ότι ο ΣΕΣ θα πρέπει να στηρίξει και να προωθήσει τα επαγγελματικά δικαιώματα των μελών του** (76%), καταδεικνύοντας ίσως με τον τρόπο αυτό την αγωνία τους για το επαγγελματικό τους μέλλον. Ωστόσο πολλά μέλη τονίζουν ότι ο Σύλλογος θα πρέπει να είναι επιστημονικός και όχι επαγγελματικός ή συνδικαλιστικός, και αυτό το status πρέπει να διατηρηθεί καθώς συμβάλλει στην αντικειμενικότητα και την αξιοπιστία του ΣΕΣ.

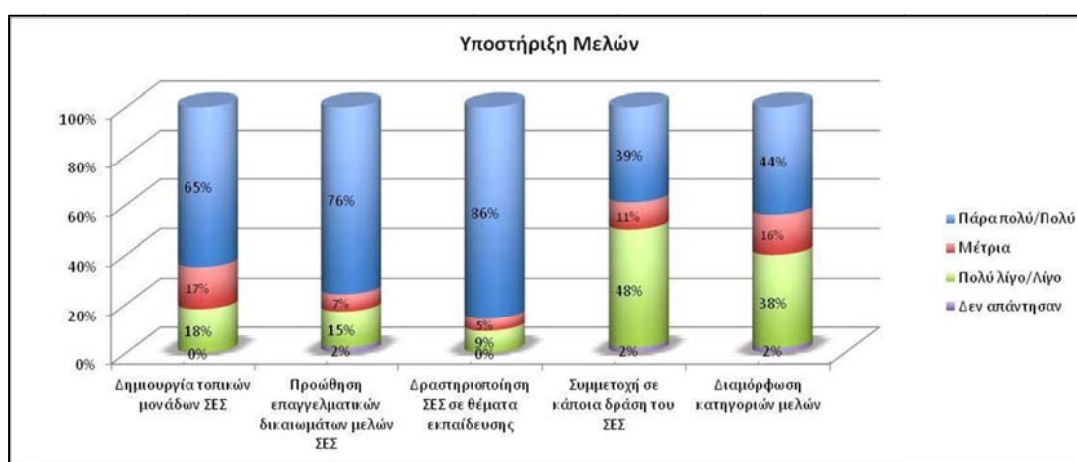
Σε ένα συναφές θέμα, η συντριπτική πλειονότητα των μελών (86%) πιστεύει ότι ο ΣΕΣ **θα πρέπει να ασχοληθεί με θέματα εκπαίδευσης** (π.χ. διοργάνωση σεμιναρίων) των μελών του. Κάποιο μέλος προτείνει τη διοργάνωση σεμιναρίων (όπως διοργανώνει το ΤΕΕ και άλλοι φορείς) για την εξειδίκευση των μελών του τόσο σε προγράμματα-λογισμικά (π.χ. προσομοίωσης), όσο και σε πιο εξειδικευμένα αντικείμενα, όπως τηλεματική, πράσινες μεταφορές κτλ., με κόστος κυμαινόμενο ανάλογα αν ο συμμετέχων είναι μέλος ή όχι. Επιπλέον, ένα άλλο μέλος σημειώνει ότι ο ΣΕΣ πρέπει να διασφαλίσει τις προϋποθέσεις για α) τη συνεχή και διά βίου κατάρτιση των μελών του, β) την ενημέρωσή τους σε θέματα τεχνολογίας και



επιστήμης αιχμής, και γ) την κάλυψη των κενών της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Ανησυχητικά είναι τα αποτελέσματα **για τη συμμετοχή των μελών** σε οποιαδήποτε δράση του ΣΕΣ (επιτροπή, ομάδα εργασίας κλπ.). Περίπου οι μισοί από αυτούς που απάντησαν το ερωτηματολόγιο (48%) δεν έχουν συμμετάσχει σε κάποια δράση του Συλλόγου. Αυτό δείχνει μια παθητική στάση ή ίσως και μια αδιαφορία των μελών στα δρώμενα του Συλλόγου. Τονίζεται ότι το ποσοστό αυτό έχει αυξηθεί σε σχέση με την έρευνα του προηγούμενου Σχεδίου Ανάπτυξης (40%).

Τέλος, τα μέλη δείχνουν μια σχετική προτίμηση (44%) όσον αφορά στη διαμόρφωση κατηγοριών μελών με αντίστοιχη διαφοροποίηση της ετήσιας συνδρομής.



Σχήμα 5: Αξιολόγηση της υποστήριξης των μελών του ΣΕΣ

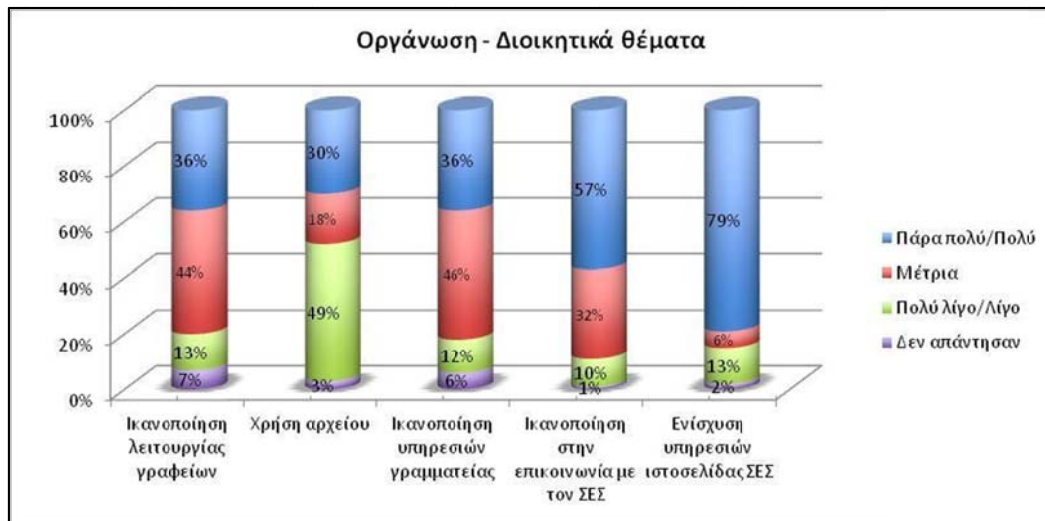
Γ. Οργάνωση

Η λειτουργία των γραφείων του ΣΕΣ και οι υπηρεσίες της γραμματείας κρίνονται επαρκείς από το 45% περίπου των μελών (Σχήμα 6), ενώ η χρήση του αρχείου του Συλλόγου είναι ιδιαίτερα περιορισμένη, καθώς χρησιμοποιείται λίγο ή πολύ λίγο από τα μισά μέλη. Αντίστοιχο ήταν το ποσοστό των μελών που ανατρέχουν στο αρχείο του ΣΕΣ και στην προηγούμενη έρευνα. Κάποιο μέλος εξέφρασε την δυσαρέσκειά του για τις αποδείξεις των συνδρομών, καθώς θεωρεί ότι η γραμματεία θα έπρεπε να αποστέλλει τις αποδείξεις στα μέλη.

Θετικά είναι τα αποτελέσματα σχετικά με την **επικοινωνία των μελών** (με οποιοδήποτε μέσο) με τον Σύλλογο, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των μελών (περίπου 90%) κρίνει την επικοινωνία από επαρκή (μέτρια) έως πολύ καλή. Ωστόσο, κάποιο μέλος σχολίασε ότι δεν υφίσταται καν η δυνατότητα τηλεφωνικής επικοινωνίας, ενώ είναι περιορισμένη η επικοινωνία μέσω e-mail.



Τέλος, τα μέλη έδειξαν τη σαφή προτίμησή τους (περίπου 80%) προς την **ενίσχυση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών της ιστοσελίδας του ΣΕΣ**.



Σχήμα 6: Αξιολόγηση της οργάνωσης του ΣΕΣ σε διοικητικά θέματα

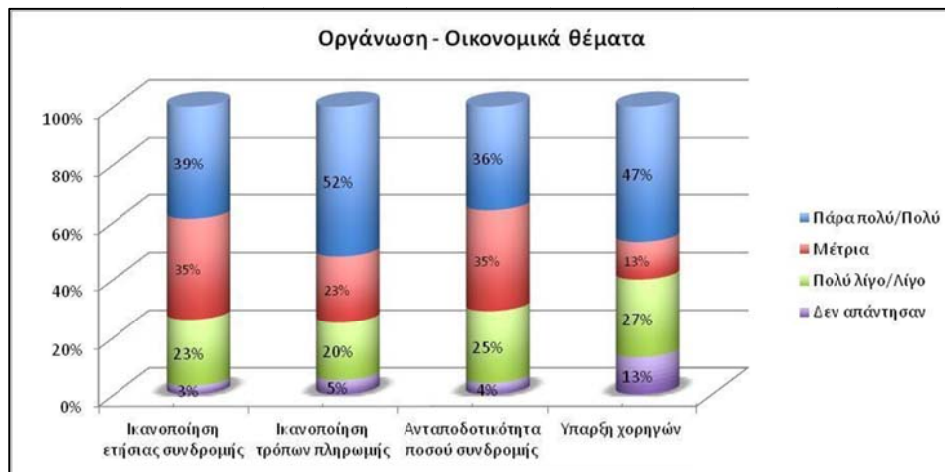
Σχετικά με το ύψος της ετήσιας συνδρομής και την ανταποδοτικότητα αυτού, τα μέλη είναι μάλλον διχασμένα, όπως δείχνουν τα αποτελέσματα της έρευνας (Σχήμα 7), ενώ την ικανοποίησή τους σχετικά με τους τρόπους πληρωμής εξέφρασαν περισσότερο από τα μισά μέλη. Ορισμένα μέλη αναπόφευκτα σύνδεσαν τις συνδρομές με την τρέχουσα οικονομική κρίση προτείνοντας την μείωσή τους και αναφέροντας ότι όταν το εισόδημα μειώνεται δραστικά οι συνδρομές αντιμετωπίζονται ως πολυτέλεια. Επίσης κάποιο μέλος εξέφρασε τον προβληματισμό του σχετικά με την ανταποδοτικότητα του ποσού της συνδρομής, καθώς η παρεχόμενη πληροφόρηση στην ιστοσελίδα και το ενημερωτικό δελτίο είναι διαθέσιμη και στα μη μέλη, ενώ το δικαίωμα ψήφου σε μεγάλο βαθμό ακυρώνεται λόγω του αποθαρρυντικού υψηλού κόστους μετάβασης στην Αθήνα.

Τα αποτελέσματα αυτά είναι διαφορετικά σε σχέση με την προηγούμενη έρευνα, καθώς όσον αφορά στο ποσό της ετήσιας συνδρομής και την ανταποδοτικότητά του τα μέλη ήταν τότε πολύ ικανοποιημένα σε ποσοστό περίπου 60%, ενώ τώρα το ποσοστό αυτό έχει πέσει στο 39% και 36% αντίστοιχα. Αυτό είναι μάλλον αναμενόμενο, δεδομένης της οικονομικής συγκυρίας της χώρας. Το ίδιο ισχύει και για τους τρόπους πληρωμής της ετήσιας συνδρομής, καθώς τότε περισσότερο από το



90% των μελών θεωρούσε τους τρόπους πληρωμής από μέτρια έως απόλυτα ικανοποιητικούς, ενώ τώρα το ποσοστό αυτό έπεσε στο 52%.

Τέλος, η **ύπαρξη χορηγών** που θα συμβάλλουν στην οικονομική βιωσιμότητα του ΣΕΣ θεωρείται επιβεβλημένη από το 47% των μελών. Παρόλα αυτά τα μέλη δείχνουν μοιρασμένα και στο θέμα αυτό, καθώς ορισμένοι θεωρούν πως η ύπαρξη χορηγιών μπορεί να “δεσμεύσει” τον Σύλλογο (πιθανή εξάρτηση), ενώ κάποια άλλα βλέπουν θετικά χορηγούς από το δημόσιο (ιδανική επιλογή για κάποιον), από εταιρείες με προϊόντα οδικής ασφάλειας, εξοπλισμού χώρων στάθμευσης εκτός οδού κλπ., ακόμα και από τον ευρύτερο χώρο από φορείς και οργανισμούς που ενδιαφέρονται να έχουν κάποιου είδους σχέση με το σύλλογο (π.χ, άντληση στελεχών, επικουρική επιστημονική στήριξη κλπ.).



Σχήμα 7: Αξιολόγηση της οργάνωσης του ΣΕΣ σε οικονομικά θέματα

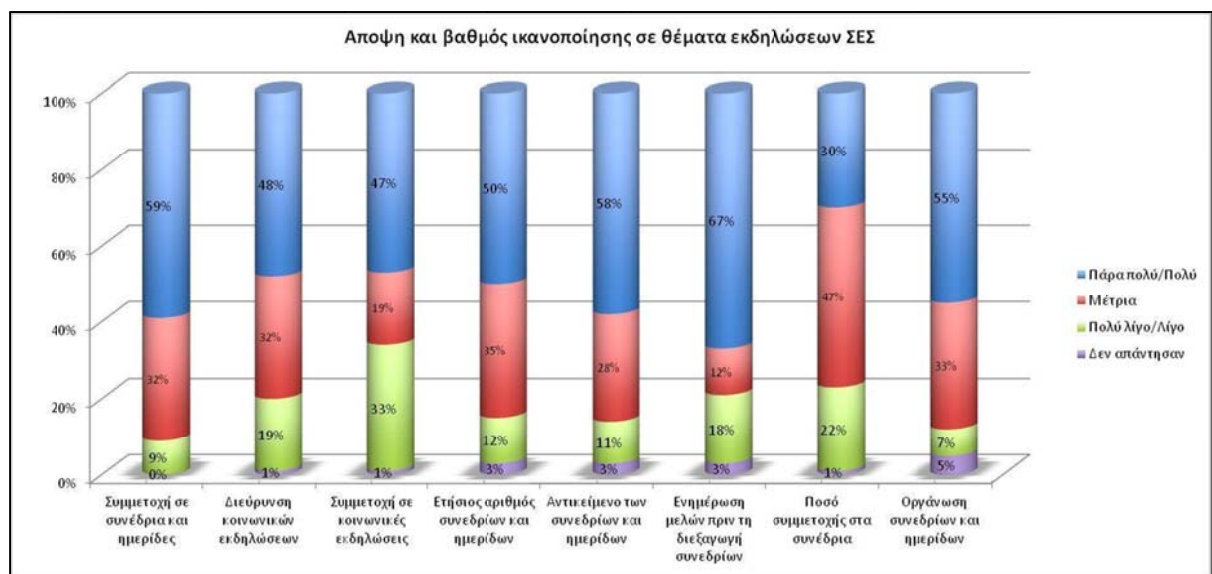
Δ. Προώθηση

Η συμμετοχή μελών του ΣΕΣ σε συνέδρια και ημερίδες προσεγγίζει το 60% και σε εκδηλώσεις το 47% (Σχήμα 8). Τα αποτελέσματα αυτά είναι ενθαρρυντικά και κινούνται στα ίδια επίπεδα με τα αντίστοιχα της προηγούμενης έρευνας. Επιπλέον, ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό (48%) πιστεύει ότι θα έπρεπε να διευρυνθούν, σε αντικείμενο και πλήθος, οι κοινωνικές εκδηλώσεις του Συλλόγου.

Σε ότι αφορά τα συνέδρια και τις ημερίδες, στις οποίες ο ΣΕΣ μετέχει είτε ως διοργανωτής ή ως συν-διοργανωτής, όλα τα επί μέρους θέματα κρίνονται από τα



μέλη με ιδιαίτερη ικανοποίηση. Συγκεκριμένα, ο ετήσιος αριθμός, το αντικείμενο, η ενημέρωση των μελών και η οργάνωση (χώρος, πρόγραμμα, διαλείμματα κτλ.) των συνεδρίων και των ημερίδων του ΣΕΣ κρίνονται από πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιητικά από την πλειονότητα των μελών (περίπου 58% κατά μέσο όρο). Εξαιρέση αποτελεί ίσως το ποσό της συμμετοχής στα συνέδρια, το οποίο κρίνεται επαρκές από τα μισά περίπου μέλη (47%). Τα αποτελέσματα αυτά είναι παραπλήσια με εκείνα της προηγούμενης έρευνας.



Σχήμα 8: Αξιολόγηση των δράσεων του ΣΕΣ σε θέματα εκδηλώσεων

Η εκπροσώπηση του ΣΕΣ στις εκδηλώσεις άλλων φορέων και στα ΜΜΕ καθώς και η συνεργασία του Συλλόγου με άλλους φορείς (Υπουργεία, άλλους Συλλόγους (ΤΕΕ, ΣΠΜΕ, κλπ.), συγκοινωνιακούς και μεταφορικούς φορείς (Αττικό Μετρό, ΟΑΣΑ, Αττική Οδός, κλπ.), και φορείς εξωτερικού) κινούνται σε μέτρια επίπεδα με ελάχιστες διακυμάνσεις μεταξύ τους, όπως απεικονίζεται στο Σχήμα 9. Τα αντίστοιχα αποτελέσματα της προηγούμενης έρευνας ήταν πιο ενθαρρυντικά, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των μελών θεωρούσε τότε την εκπροσώπηση και τη συνεργασία του ΣΕΣ με άλλους φορείς από επαρκή έως πολύ ικανοποιητική (ποσοστά πάνω από 80%).



Σχήμα 9: Αξιολόγηση εκπροσώπησης ΣΕΣ και συνεργασίας με άλλους φορείς

Η γενική εικόνα, η συχνότητα έκδοσης και η θεματολογία τόσο του Ενημερωτικού Δελτίου, όσο και του ηλεκτρονικού Newsletter του ΣΕΣ τυγχάνουν της εμπιστοσύνης της συντριπτικής πλειονότητας των μελών (Σχήμα 10). Η εικόνα και το περιεχόμενο της ιστοσελίδας του Συλλόγου κρίνεται από πολύ ως πάρα πολύ ικανοποιητική από το 72% των μελών, ωστόσο η συχνότητα επίσκεψης των μελών σε αυτή θεωρείται μάλλον επαρκής. Ένα αποτέλεσμα που χρήζει προσοχής είναι η χρησιμοποίηση του ηλεκτρονικού forum συζητήσεων της ιστοσελίδας (μόλις από το 20% των μελών).



Σχήμα 10: Αξιολόγηση Ενημερωτικού Δελτίου και ηλεκτρονικών υπηρεσιών του ΣΕΣ

Τρεις προτάσεις που περιλαμβάνονται για πρώτη φορά σε Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ είναι η συγγραφή ειδικών εκδόσεων (π.χ. σε επιλεγμένα συγκοινωνιακά θέματα), η δημιουργία ενός Συγκοινωνιακού Παρατηρητηρίου (ίσως μέσω της ιστοσελίδας του Συλλόγου) και η έκδοση ενός επιστημονικού περιοδικού. Και οι τρεις προτάσεις κρίνονται ιδιαίτερα θετικά από τα μέλη (70%, 68% και 59% αντίστοιχα, Σχήμα 11).

Δύο μέλη πρότειναν συγκεκριμένες εκδόσεις που θα έπρεπε να αναλάβει ο ΣΕΣ:

- Τεύχος διαχείρισης έργων (σήμανσης – κυκλοφοριακού σχεδιασμού - οργάνωσης στάθμευσης κλπ.), το οποίο θα λειτουργούσε ως οδηγός, θα καθόριζε τους όρους και τους κανόνες, και θα είχε ως στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης, η οποία σήμερα γίνεται μόνο ανάλογα με τις επιθυμίες του εκάστοτε τοπικού αιρετού.
- Προδιαγραφές (νομοθεσία) για διάφορα τεχνικά θέματα, όπως π.χ. κυκλικό κόμβοι (δεν είναι ξεκάθαρες οι προδιαγραφές που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα) και ποδηλατόδρομοι (οι οδηγίες του παλιού ΥΠΕΧΩΔΕ δεν επαρκούν για να αποτελέσουν ουσιαστική βάση και στις ΟΜΟΕ γίνεται μικρή αναφορά).

Σύμφωνα με την άποψη ενός μέλους, το Συγκοινωνιακό Παρατηρητήριο θα μπορούσε να είναι ένας μηχανισμός ελέγχου των προτάσεων και θέσεων της εκάστοτε κυκλοφοριακής μελέτης ή άλλων παρεμβάσεων που γίνονται σε μια πόλη, στηρίζοντας με τις επιστημονικές του απόψεις και βοηθώντας στην εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα της κάθε επαρχιακής πόλης λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Άλλο μέλος τονίζει ότι το Συγκοινωνιακό Παρατηρητήριο είναι



πολύ σοβαρή δουλειά, η οποία χρειάζεται σημαντικό προϋπολογισμό και εάν δεν γίνει σωστά μπορεί να είναι δυσφήμιση για τον ΣΕΣ. Σύμφωνα με κάποιιο μέλος, μια τέτοια πρωτοβουλία θα συμβάλει στην υποστήριξη του έργου των μελών και την εξασφάλιση κάποιων εσόδων για τον ίδιο το Σύλλογο με σκοπό τη χρηματοδότηση της λειτουργίας του και των δράσεών του.

Σχετικά με την έκδοση επιστημονικού περιοδικού κάποιιο μέλος θεωρεί ότι θα έπρεπε να ξεκινήσει μια σχετική προσπάθεια στα πρότυπα π.χ. του Traffic Engineering and Control, με διάφορα θέματα που θα αφορούν τα συγκοινωνιακά δρώμενα για ολόκληρη την Ελληνική επικράτεια, καθώς και τεχνικές που εφαρμόζονται στο εξωτερικό και θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στη χώρα μας. Ένα άλλο μέλος θα προτιμούσε ένα περιοδικό που να αναφέρεται με απλό, κατανοητό και πρακτικό τρόπο σε θέματα που άπτονται της Ελληνικής καθημερινότητας και σίγουρα όχι ένα ακαδημαϊκού προσανατολισμού περιοδικό που να ανταγωνίζεται π.χ. τα Τεχνικά Χρονικά του ΤΕΕ και να αναφέρεται σε μη εφαρμόσιμα και εξειδικευμένα μαθηματικά ζητήματα. Τέλος, κάποιιο μέλος προτείνει την έκδοση ειδικού τόμου επιλεγμένων επιστημονικών εργασιών από το καθιερωμένο συνέδριο της έρευνας των μεταφορών.



Σχήμα 11: Αξιολόγηση προτάσεων για νέες δραστηριότητες του ΣΕΣ

Συμπεράσματα και προτάσεις

Γενικά συμπεράσματα

Τα μέλη του ΣΕΣ κατέδειξαν, μέσω της ενεργής συμμετοχής τους στην έρευνα (~14%), τη διάθεσή τους να συνεισφέρουν τόσο στα κοινά του Συλλόγου όσο και στη



δημιουργία ενός σύγχρονου επιστημονικού φορέα. Κατέθεσαν απόψεις, προβληματισμούς και χρήσιμες προτάσεις, οι οποίες θα αξιοποιηθούν στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό λαμβάνοντας υπόψη και τις δυνατότητες του Συλλόγου.

Αν και τα περισσότερα μέλη εγκρίνουν τις θέσεις του ΣΕΣ, ωστόσο αναφέρθηκαν συγκοινωνιακά θέματα στα οποία ο Σύλλογος δεν τοποθετήθηκε επαρκώς ή καθόλου. Επιπλέον, πολλά μέλη εντόπισαν και κατέγραψαν μια σειρά από περιπτώσεις που ο ΣΕΣ αδράνησε στη διατύπωση κάποιας θέσης πάνω σε τρέχουσες συγκοινωνιακές εξελίξεις. Θα πρέπει συνεπώς ο Σύλλογος να ανταποκριθεί ταχύτερα πάνω στην τρέχουσα επικαιρότητα και να καλύψει ένα ευρύτερο φάσμα συγκοινωνιακών θεμάτων.

Οι επιτροπές του ΣΕΣ δείχνουν να προβληματίζονται τα μέλη, καθώς ένα υψηλό ποσοστό δεν έχει εικόνα του έργου που παράγουν οι επιτροπές, ενώ κάποια μέλη εκφράζουν τη δυσαρέσκεια τους για την ελλιπή ενημέρωση που υποστηρίζουν πως υπάρχει σχετικά με τις επιτροπές (κυρίως των αποτελεσμάτων τους). Ο Σύλλογος θα πρέπει να αναζητήσει τρόπους όχι μόνο ενίσχυσης του έργου των επιτροπών, αλλά και της ευρείας κοινοποίησης των αποτελεσμάτων τους αξιοποιώντας κυρίως την ιστοσελίδα του ΣΕΣ.

Η πιθανή δημιουργία τοπικών μονάδων ώστε να υποστηριχθεί η τοπική δραστηριότητα των μελών του ΣΕΣ παροτρύνεται από τα περισσότερα μέλη. Η υποστήριξη αυτή μπορεί να πάρει τη μορφή αποστολής υλικού, καθιέρωσης δικτύου επικοινωνίας ή συντονισμού δράσεων, καθώς η δημιουργία τοπικών γραφείων θα επιδείωνε σημαντικά τα έξοδα του ΣΕΣ και μάλιστα χωρίς σημαντικά ανταποδοτικά οφέλη, καθώς ο αριθμός των μελών του Συλλόγου στην επαρχία είναι μικρός.

Σύμφωνα με την πλειονότητα των μελών του, ο ΣΕΣ θα πρέπει να δραστηριοποιηθεί σε δύο αντικείμενα που δεν αποτελούσαν προτεραιότητα μέχρι σήμερα: την προώθηση των επαγγελματικών δικαιωμάτων και την επιμόρφωση και κατάρτιση των μελών του. Ειδικά στο πρώτο αντικείμενο πρέπει να δοθεί προσοχή ώστε να μην χάσει ο Σύλλογος την επιστημονική του υπόσταση και να διατηρηθεί η αντικειμενικότητά του.

Διοικητικά θέματα, όπως η λειτουργία των γραφείων, οι υπηρεσίες της γραμματείας και η επικοινωνία με τα μέλη κρίνονται ως ικανοποιητικά, αν και η χρήση του αρχείου του Συλλόγου είναι ιδιαίτερα περιορισμένη. Επίσης, τα μέλη έδειξαν την προτίμησή τους προς την ενίσχυση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών της ιστοσελίδας του ΣΕΣ.

Δεδομένης της οικονομικής συγκυρίας, πολλά μέλη εξέφρασαν την άποψη για πιθανή μείωση της ετήσιας συνδρομής. Το θέμα αυτό καθώς και η πιθανή διαμόρφωση κατηγοριών μελών που προτείνουν τα περισσότερα μέλη, μπορούν να εξεταστούν από το ΔΣ του ΣΕΣ λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυνατότητες του



Συλλόγου. Προβληματισμός εκφράστηκε επίσης για την ανταποδοτικότητα του ποσού της συνδρομής, η οποία κρίνεται από τα μέλη ως μέτρια. Η ύπαρξη χορηγιών κρίνεται απαραίτητη από την πλειονότητα των μελών ώστε να συμβάλλει στην οικονομική βιωσιμότητα του Συλλόγου. Ωστόσο, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μην παρουσιαστούν φαινόμενα εξάρτησης του ΣΕΣ με πιθανούς χορηγούς.

Τα περισσότερα από τα θέματα που σχετίζονται με δράσεις προώθησης του ΣΕΣ κρίθηκαν θετικά από τα μέλη. Η συμμετοχή μελών του ΣΕΣ σε συνέδρια και ημερίδες, ο ετήσιος αριθμός, το αντικείμενο, η ενημέρωση των μελών και η οργάνωση των συνεδρίων και των ημερίδων του ΣΕΣ κρίνονται από τα μέλη με ιδιαίτερη ικανοποίηση. Παρόλα αυτά ορισμένα μέλη προτείνουν τη διεξαγωγή περισσότερων ημερίδων με χαμηλότερο κόστος συμμετοχής.

Θέματα εκπροσώπησης του ΣΕΣ σε εκδηλώσεις άλλων φορέων και στα ΜΜΕ καθώς και συνεργασίας του Συλλόγου με άλλους φορείς δείχνουν να προβληματίζουν τα μέλη και θα πρέπει να επανεξεταστούν από το ΔΣ. Μάλιστα, πολλά μέλη κάνουν συγκεκριμένες προτάσεις (βλ. επόμενη παράγραφο), οι οποίες θα συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη εξωστρέφεια του Συλλόγου.

Το Ενημερωτικό Δελτίο, το ηλεκτρονικό Newsletter και κυρίως η ιστοσελίδα του ΣΕΣ κρίνονται από τα μέλη με μεγάλη ικανοποίηση. Επιπλέον, τα μέλη προτείνουν την ευρύτερη χρήση και αξιοποίηση της ιστοσελίδας του Συλλόγου.

Τέλος, οι προτάσεις της ομάδας εργασίας για τη συγγραφή ειδικών εκδόσεων (π.χ. σε επιλεγμένα συγκοινωνιακά θέματα), τη δημιουργία ενός Συγκοινωνιακού Παρατηρητηρίου και την έκδοση ενός επιστημονικού περιοδικού έτυχαν μεγάλης αποδοχής από τα μέλη, τα οποία έκαναν και συγκεκριμένες προτάσεις υλοποίησής τους. Ωστόσο, οι πρωτοβουλίες αυτές απαιτούν πόρους τις οποίες αυτή τη στιγμή δεν διαθέτει ο ΣΕΣ. Η πιθανή μελλοντική υιοθέτηση αυτών των προτάσεων θα πρέπει να διερευνηθεί λεπτομερώς.

Προτάσεις

Τα μέλη που συμμετείχαν στην έρευνα έκαναν **πολλές χρήσιμες προτάσεις** για διάφορα θέματα και δράσεις του Συλλόγου, οι οποίες παρατίθενται παρακάτω:

- Ευρύτερη χρήση και αξιοποίηση του διαδικτύου:
 - Τα πρακτικά των συνεδρίων του ΣΕΣ πρέπει να αναρτώνται στην ιστοσελίδα.
 - Περιορισμός χρήσης γραφείων και συμβατικών μορφών επικοινωνίας και ενισχυμένη χρήση των δυνατοτήτων που προσφέρει το διαδίκτυο.



- Η ιστοσελίδα θα εξυπηρετούσε περισσότερο αν είχε διαδραστικές ιδιότητες.
- Διεύρυνση και συχνότερη ανανέωση περιεχόμενου ιστοσελίδας.

- Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη:
 - Μία πλούσια και ενημερωμένη ηλεκτρονική βιβλιοθήκη είναι απαραίτητη μαζί με τις κατάλληλες λέξεις κλειδιά (tag cloud). Χρειάζεται ωστόσο σοβαρή και συστηματική δουλειά από κάποιον συγκοινωνιολόγο με τις απαραίτητες γνώσεις.
 - Ένα διαχρονικά κρίσιμο ζήτημα για την έρευνα/μελέτες στις μεταφορές είναι η συγκέντρωση πάσης φύσεως δεδομένων. Ίσως ο ΣΕΣ έχει να παίξει ένα σημαντικό ρόλο στην προοπτική “ανοίγματός” προς τους ερευνητές (βλ. UK). Ίσως να είχε ενδιαφέρον μια ηλεκτρονική “βιβλιοθήκη δεδομένων” που θα συμπεριλάβει όσα είναι ανοιχτά ή θα ανοίξουν εκ των πραγμάτων στο μέλλον.
 - Η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη θα ήταν πολύ χρήσιμη, ειδικά σε ότι αφορά τεχνικές εκθέσεις (reports) για ορισμένα ζητήματα και πρότυπες μελέτες (π.χ. κυκλοφοριακές, στάθμευσης κ.λπ.).

- Χορηγίες:
 - Χορηγοί κάθε τύπου είναι ευπρόσδεκτοι: Δημόσιο, ιδιώτες, φορείς. Ωστόσο καμία ετήσια χορηγία δεν πρέπει να ξεπερνά το 50% του ετήσιου προϋπολογισμού του ΣΕΣ.
 - Πρέπει να ετοιμαστεί ένα πακέτο προσέλκυσης χορηγιών με τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει ο κάθε φορέας.
 - Εάν οι χορηγοί (π.χ. εταιρείες που διαχειρίζονται συγκοινωνιακά έργα) δεν μπορούν να συνδράμουν οικονομικά, τότε θα μπορούσαν να παρέχουν για κάποιες εκδηλώσεις (π.χ. συνέδρια, ημερίδες ή σεμινάρια) τις αίθουσες παρουσιάσεων στα κτίρια που στεγάζονται (ανάλογα με την αναμενόμενη ανταπόκριση του κοινού) ή catering.

- Με την προϋπόθεση ότι δεν θα αλλοιωθεί ο επιστημονικός χαρακτήρας του ΣΕΣ, πολλά μέλη πρότειναν δράσεις προώθησης των επαγγελματικών δικαιωμάτων των μελών:
 - Παρεμβάσεις θεσμικού περιεχομένου (νόμος για τις μελέτες και αμοιβές), προώθηση “χαρτών” ή κανόνων και προδιαγραφών για τις μεταφορές και τις συγκοινωνίες.
 - Πιο ενεργή δραστηριοποίηση, όπως κάνουν άλλοι σύλλογοι (π.χ. περιβαντολόγων, γεωλόγων κτλ.) σε διαγωνισμούς (π.χ. σε αμιγώς συγκοινωνιακές μελέτες οι υποψήφιοι ανάδοχοι να έχουν απαραίτητα την



- κατεύθυνση του συγκοινωνιολόγου και όχι απλώς να κατέχουν πτυχίο κατηγορίας 10 - πιστοποίηση φυσικά μέσω του ΣΕΣ, μέσω του διπλώματος που εστάλη στα μέλη).
- Χρειάζεται η σοβαρή ετοιμασία θέσεων με τους τομείς στους οποίους είναι απαραίτητοι οι Συγκοινωνιολόγοι και στη συνέχεια η συστηματική προώθησή τους σε όλα τα επίπεδα των φορέων της Πολιτείας (Υπουργεία, Περιφέρειες, Δήμοι κλπ.).
 - Καταξίωση και αναγνώριση της ιδιότητας του συγκοινωνιολόγου, καθώς και εκπαίδευση και πιστοποίηση, και δευτερευόντως διεκδίκηση και κατοχύρωση δικαιωμάτων.
 - Διασφάλιση ότι τα μέλη του ΣΕΣ έχουν όλα τα τυπικά προσόντα και κυρίως το επιστημονικό υπόβαθρο του Μηχανικού-Συγκοινωνιολόγου και στη συνέχεια διεκδίκηση της επαγγελματικής κατοχύρωσης του Συγκοινωνιολόγου σε συγκοινωνιακές μελέτες και έργα.
 - Δημιουργία θέσεων συγκοινωνιολόγων στους καλλικρατικούς δήμους με μετατάξεις και προσλήψεις. Απαράδεκτο να μην έχουν οι νέοι ΟΤΑ συγκοινωνιολόγους.
- Συνεργασία με Υπουργεία και ΟΤΑ:
 - Θα πρέπει ο ΣΕΣ να αναλάβει την υποβοήθηση του Υπουργείου Μεταφορών και Δικτύων στη σύνταξη προδιαγραφών για διάφορα σημαντικά θέματα (π.χ. κυκλικόι κόμβοι), για τα οποία στη χώρα μας δεν υπάρχει τίποτα, ενώ στο εξωτερικό τα πάντα.
 - Ενημέρωση των Υπουργείων και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την σπουδαιότητα των κυκλοφοριακών μελετών και της αναγκαιότητας αναθεωρήσεων τους (ανά 5-ετία). Επίσης διαφήμιση της κατάλληλης στρατηγικής για ευχερή και μη γραφειοκρατική μορφή ανάθεσής τους σε εξειδικευμένους μελετητές.
 - Οργάνωση Συλλόγου:
 - Αναθεώρηση καταστατικού μέσα από ανοιχτή διαβούλευση των μελών.
 - Εκλογική διαδικασία και σε τοπικό επίπεδο (πέρα από την Αθήνα, “αποκέντρωση στην πράξη”).

Επιπλέον προτάσεις που διατυπώθηκαν από τα μέλη και δεν εμπίπτουν στις παραπάνω θεματικές περιοχές:



- Υλοποίηση μιας έρευνας για το προφίλ, τις σπουδές στον τομέα των μεταφορών, την επαγγελματική πορεία, τα προβλήματα, τις προοπτικές, τις προσδοκίες και τις ανάγκες των μελών. Η έρευνα αυτή θα αναδείξει τα πεδία στα οποία πρέπει να εστιάσει ο Σύλλογος (παρέχοντας εκπαίδευση και γενικότερη υποστήριξη, παροχή υλικού κλπ.), ώστε να βοηθήσει τα μέλη του να ανταπεξέρθουν στις προκλήσεις της οικονομικής κρίσης.
- Ενημέρωση κοινού για θέματα οδικής ασφάλειας και ειδικά στις μικρότερες ηλικίες π.χ. στα δημοτικά σχολεία.
- Ανάλυση πρωτοβουλίας για συλλογή υλικού και οργάνωση σεμιναρίων από έμπειρους αλλοδαπούς συναδέλφους για τους μελλοντικούς Έλληνες Επιθεωρητές Οδικής Ασφάλειας, κάτι που το αρμόδιο υπουργείο έπρεπε να έχει δρομολογήσει από καιρό.
- Συνεργασία με τους υπόλοιπους συλλόγους συγκοινωνιολόγων της Ε.Ε., ώστε να ακολουθηθεί κοινή πολιτική σε ορισμένα ζητήματα (γενικές θέσεις, κατηγοριοποίηση μελών κ.ά.), και πιθανότατα κοινός σύλλογος.
- Ενημέρωση μελών για θέσεις εργασίας: Ορισμένα μέλη μπορούν να δίνουν πιθανές αγγελίες εύρεσης εργασίας στον ΣΕΣ και ο σύλλογος να τις κοινοποιεί με την σειρά του στα υπόλοιπα μέλη.
- Συνεργασία με τον ακαδημαϊκό χώρο, το ΤΕΕ και τις αρμόδιες υπηρεσίες, ώστε όλη η συγκοινωνιακή κοινότητα να αποκτήσει το σωστό προσανατολισμό και να παράγει αποτελέσματα προς τους κοινούς στόχους της ασφάλειας, αποτελεσματικότητας, σεβασμού προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο μέσα από την ευαισθητοποίηση, “σωστή” εκπαίδευση, δημιουργία προτύπων, αξιολόγηση, βελτίωση κτλ.
- Δικτύωση με ομοειδείς ή κοινών στόχων ή συμπληρωματικούς κοινωνικούς φορείς και εταίρους.
- Συχνότερες συναντήσεις των μελών του ΣΕΣ στην περιφέρεια, ώστε να γίνεται ανταλλαγή απόψεων και ιδεών καθώς και συζήτηση και ενημέρωση των μελών.
- Ουσιαστικότερη συμμετοχή του ΣΕΣ στις επιτροπές που μελετούν και προτείνουν έργα τα οποία περιλαμβάνουν συγκοινωνιακά στοιχεία (π.χ. οι διάφορες φάσεις μελέτης της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου και ασφαλώς όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια των Ελληνικών Πόλεων).
- Αξιολόγηση αποτελεσμάτων εφαρμογών έργων, η οποία κατά κανόνα δεν γίνεται από τους αρμόδιους φορείς.
- Χορηγική υποστήριξη για εκδηλώσεις, επιμόρφωση μελών, ενημερωτικό δελτίο, και ίσως μικρά πειραματικά πιλοτικά έργα (μελέτη και κατασκευή) σε ιδιαίτερες περιοχές π.χ. αρχαιολογικές, τουριστικές, που να λειτουργούν και ως καλά παραδείγματα για αναφορά σε αυτά ως μέτρο σύγκρισης (πρότυπος φωτισμός, διαγράμμιση, σήμανση, διαμόρφωση, κυκλικόι κόμβοι, στάθμευση, ποδηλατόδρομος, πεζόδρομος, αστικός εξοπλισμός κλπ.).
- Περισσότερη ενασχόληση με θέματα Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών.



3 ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι προτεινόμενες δράσεις του ΣΕΣ, οι οποίες περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Ανάπτυξης για την περίοδο 2014-2020, διακρίνονται σε τέσσερις ενότητες ("πυλώνες ανάπτυξης"):

- Επιστημονική τεκμηρίωση
- Υποστήριξη μελών
- Οργάνωση
- Προώθηση

Οι ανωτέρω πυλώνες επεξηγούνται στη συνέχεια, ωστόσο είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι υπάρχει μια ειδοποιός διαφορά σε σχέση με το προηγούμενο Σχέδιο Ανάπτυξης. Το αντικείμενο της "Υποστήριξης μελών" έχει διαφοροποιηθεί από τους υπόλοιπους τρεις πυλώνες και αποτελεί πλέον ξεχωριστό πυλώνα ανάπτυξης του Συλλόγου, αναδεικνύοντας την έμφαση που πρέπει να δοθεί εφεξής στην υποστήριξη των μελών σε όλα τα επίπεδα (επιστημονικό, επαγγελματικό κτλ.).

3.1.1 ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Ο πυλώνας αυτός περιλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την επιστημονική δραστηριότητα του ΣΕΣ. Ο Σύλλογος πρέπει να είναι ενεργός φορέας των συγκοινωνιακών εξελίξεων της χώρας μας και πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει τεκμηριωμένες θέσεις και προτάσεις που θα ενισχύσουν το κύρος του και θα τον καταστήσουν ενεργό και ουσιαστικό συνομιλητή της πολιτείας και των πάροχων μεταφορικού έργου. Στόχος λοιπόν είναι η διαμόρφωση θέσεων που θα προάγουν την επιστήμη των συγκοινωνιολόγων και θα είναι σύμφωνες με τις τρέχουσες εξελίξεις. Βασικό μέσο εξυπηρέτησης αυτού του στόχου είναι οι επιτροπές.

3.1.2 ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΜΕΛΩΝ

Η παροχή στήριξης προς τα μέλη του Συλλόγου, αποτελεί βασικό άξονα προτεραιότητας του Σχεδίου Ανάπτυξης, σε συμφωνία άλλωστε με τους στόχους που ξεκάθαρα διατυπώνονται στο Καταστατικό, περί διάδοσης των επιστημονικών και



τεχνολογικών γνώσεων αλλά και προαγωγής του πνεύματος συνεργασίας με την από κοινού διερεύνηση και αντιμετώπιση των πάσης φύσεως προβλημάτων του κλάδου. Η υλοποίηση αυτού του στόχου προβλέπεται σε διάφορα επίπεδα, όπως στήριξη τοπικά στις διάφορες πόλεις που υπάρχουν μέλη του ΣΕΣ, επιστημονική στήριξη, ευελιξία στην κατηγοριοποίηση των μελών και τις συνδρομές, και προώθηση των επαγγελματικών δικαιωμάτων του συγκοινωνιολόγου.

3.1.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η βέλτιστη οργάνωση του ΣΕΣ θα συμβάλλει καθοριστικά στην αποτελεσματικότερη επίτευξη του ρόλου του. Συνεπώς, αυτός ο πυλώνας περιλαμβάνει δράσεις που θα ενισχύσουν την εσωτερική οργάνωση του ΣΕΣ. Η οργάνωση περιλαμβάνει τόσο οικονομικές όσο και διοικητικές δράσεις. Οι οικονομικές στοχεύουν στην οικονομική αυτοτέλεια και αυτοδυναμία του Συλλόγου, ενώ οι διοικητικές περιλαμβάνουν θέματα γραμματειακής υποστήριξης και περαιτέρω αξιοποίησης των ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας.

3.1.4 ΠΡΟΩΘΗΣΗ

Ο πυλώνας αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία για την εξωστρέφεια και αναπτυξιακή προοπτική του ΣΕΣ, καθώς χωρίς την αποτελεσματική προώθηση των θέσεων και των δράσεων του δεν μπορεί να αναγνωριστεί ο ρόλος του από την επιστημονική κοινότητα, την πολιτεία και την κοινωνία. Έτσι, το Σχέδιο Ανάπτυξης δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ηλεκτρονικής επικοινωνίας, την εντατικοποίηση των συνεργασιών με άλλους φορείς, την αύξηση των εκδηλώσεων που διοργανώνει ή συμμετέχει, την εκπροσώπηση σε επιτροπές και ομάδες εργασίας κ.ά. Προτείνονται επίσης νέες δράσεις, όπως η έκδοση επιστημονικού περιοδικού και η δημιουργία Συγκοινωνιακού Παρατηρητηρίου, οι οποίες θα εξεταστούν στο μέλλον ως προς τη δυνατότητα του ΣΕΣ να ανταποκριθεί σε τέτοιου είδους σχέδια.

3.2 ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

3.2.1 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί να ενημερώνεται ο ΣΕΣ για θέματα του ενδιαφέροντος του από τρίτους. Είναι προφανές ότι μια μικρή ομάδα μερικών



εκατοντάδων μελών δεν μπορεί να γνωρίζει και να παρακολουθεί τα πάντα. Είναι όμως πιθανό με **καλύτερη εσωτερική οργάνωση** να βελτιώσει τις δομές επικοινωνίας **ώστε να εξασφαλίσει ταχύτερη ενημέρωση**. Το πλαίσιο ενδιαφέροντος και αρμοδιότητας του ΣΕΣ είναι ιδιαίτερα ευρύ, τόσο από απόψεως αντικειμένου, όσο και γεωγραφικά.

Μεσοπρόθεσμα

Οι δράσεις που θα πραγματοποιηθούν μεσοπρόθεσμα θα πρέπει να αποσκοπούν στη **δημιουργία προϋποθέσεων για καλύτερη και ταχύτερη επικοινωνία** μεταξύ των μελών του ΣΕΣ και των οργανωτικών δομών του (ΔΣ, επιτροπές, κτλ.), αλλά και άμεσα των μελών μεταξύ τους. Συγκεκριμένα ο ιστότοπος και το forum του ΣΕΣ προσφέρονται ιδιαίτερα για τέτοιου είδους ανταλλαγή πληροφόρησης. Παράπλευρο κέρδος από τυχόν τέτοια χρήση θα είναι και η βελτίωση του ρόλου του forum, το οποίο δεν έχει αξιοποιηθεί ακόμα ουσιαστικά.

Πρέπει να επιδιώκεται η **συμμετοχή μελών από όλες τις κατηγορίες απασχόλησης** (ακαδημαϊκοί, δημόσιοι υπάλληλοι, μελετητές, κτλ.), ώστε να υπάρχει ταχύτερη ενημέρωση για τα τεκταινόμενα στους διάφορους τομείς και να είναι σε θέση ο ΣΕΣ να αντιδρά ταχύτερα.

Ιδιαίτερη σημασία σε αυτό έχει η **συμμετοχή των συναδέλφων μελών του ΣΕΣ από την περιφέρεια**, ώστε να εξασφαλίζεται η άμεση ενημέρωση του ΣΕΣ για τα θέματα που εξελίσσονται στην περιφέρεια. Το ίδιο ισχύει και για τα μέλη του ΣΕΣ που βρίσκονται στο εξωτερικό και θα μπορούσαν να λειτουργήσουν καταλυτικά προς τη κατεύθυνση της σύγκλισης του ΣΕΣ με αντίστοιχους φορείς του εξωτερικού.

Η **παρακολούθηση επιστημονικών θεμάτων** (π.χ. μέσω συνεδρίων ή πρόσφατων δημοσιεύσεων) θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί καταρχήν μέσω των μελών του ΣΕΣ που είναι ακαδημαϊκοί και ερευνητές, οι οποίοι θα μπορούσαν να επιλέγουν/συνθέτουν τυχόν νέες εξελίξεις που αφορούν τα μέλη του ΣΕΣ και να τις διοχετεύουν μέσω των καναλιών ενημέρωσης που παρέχονται από το ΣΕΣ, π.χ. ΕΔ, newsletter, ιστότοπος, forum.

Μακροπρόθεσμα

Αν επιτρέψουν οι (οικονομικές) συνθήκες, θα ήταν δυνατή η συνδρομή σε μια υπηρεσία αποδελτίωσης τύπου σε θέματα που δραστηριοποιείται ο ΣΕΣ.

3.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Μέσα στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ εντάσσεται και η λειτουργία



Επιτροπών που στοχεύει στον τεκμηριωμένο καθορισμό των θέσεων του ΣΕΣ και στην ενεργή συμμετοχή των μελών στις δράσεις του.

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

Θεματικές Επιτροπές



Θ1: Αστικής Κινητικότητας

- Θ1.1: Αστικές Συγκοινωνίες
- Θ1.2: Κυκλοφορία και Στάθμευση



Θ2: Εμπορευματικών Μεταφορών και Υπεραστικών Συγκοινωνιών

- Θ2.1: Εμπορευματικών Μεταφορών
- Θ2.2: Υπεραστικές Συγκοινωνίες



Θ3: Νέων τεχνολογιών και καινοτομίας



Θ4: Οδικής Ασφάλειας και Οδηγικής Συμπεριφοράς



Θ5: Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Ενέργειας



Θ6: Σχεδιασμού και Διαχείρισης Υποδομών και Οδοστρωμάτων

- Θ6.1: Διαχείριση Υποδομών
- Θ6.2: Οδοστρώματα



Θ7: Πλαισίου Λειτουργίας και Στρατηγικού Σχεδιασμού

Επιτελικές Επιτροπές



Ε1 : Συμβουλευτική



Ε2: Έρευνας



Ε3: Επικοινωνίας, Διασύνδεσης και Τεκμηρίωσης



Ε4: Μετακινήσεων στην Ελληνική Περιφέρεια

Κατά τη συνεδρίαση της 14/4/2010, το ΔΣ του ΣΕΣ ενέκρινε ομόφωνα τον «Αναθεωρημένο Κανονισμό Λειτουργίας Επιτροπών ΣΕΣ». Κύριος στόχος της Αναθεώρησης αποτελεί η τεκμηριωμένη και πολύπλευρη ανάπτυξη των θέσεων του ΣΕΣ μέσω συλλογικών λειτουργικών διαδικασιών για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και την ανάδειξη του έργου του ΣΕΣ. Συγκεκριμένα, η αναθεωρημένη λειτουργία των Επιτροπών του ΣΕΣ στοχεύει:

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



5. στην ουσιαστική συμβολή του ΣΕΣ στην αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής και στην προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Η στελέχωση των επιτροπών του ΣΕΣ πραγματοποιήθηκε μετά από ανοιχτή πρόσκληση στα μέλη του ΣΕΣ την άνοιξη του 2010. Ανταποκρίθηκε μεγάλος αριθμός συναδέλφων, οι οποίοι στελέχωσαν τις επιτροπές του ΣΕΣ. Η σύνθεση των επιτροπών βρίσκεται ανηρητημένη στον ιστότοπο του ΣΕΣ.

Το ΔΣ του ΣΕΣ αποφάσισε την άνοιξη του 2012 τη σύσταση δύο νέων επιτροπών:

- Επιτροπή Καταστατικού: με στόχο το συντονισμό της διαδικασίας πιθανής αναθεώρησης του καταστατικού του ΣΕΣ και συντονιστή τον Πρόεδρο του ΣΕΣ
- Επιτροπή Σχεδίου Ανάπτυξης ΣΕΣ: με στόχο την εκπόνηση μεσοπρόθεσμου (5-10 χρόνια) σχεδίου ανάπτυξης του ΣΕΣ, στο πρότυπο του αντίστοιχου σχεδίου που είχε εκπονηθεί το 2005 για την πενταετία 2006-2010 και συντονιστή τον Αντιπρόεδρο του ΣΕΣ

Η στελέχωση των επιτροπών πραγματοποιήθηκε με ανοιχτή πρόσκληση ενδιαφέροντος που απευθύνθηκε το Μάιο του 2012 στα μέλη του ΣΕΣ, στο πρότυπο της αρχικής πρόσκλησης για τη στελέχωση των υπόλοιπων επιτροπών. Προτάθηκε ο αριθμός των μελών να κρατηθεί μικρός, ώστε να μπορεί να υπάρξει μια ουσιαστική δραστηριοποίηση και λειτουργία τους. Η διάρκεια της θητείας των δύο αυτών επιτροπών αποφασίστηκε ότι θα οριοθετηθεί από την επίτευξη των στόχων τους (εκτιμάται ότι αυτό θα επιτευχθεί μέχρι τον Μάρτιο 2013).

Εκτιμάται ότι η λειτουργία των επιτροπών είναι αποτελεσματική και καλύπτει τις ανάγκες για τις οποίες έχουν ιδρυθεί. Συγκεκριμένα, οι επιτροπές διατυπώνουν θέσεις του ΣΕΣ, τις οποίες εισηγούνται στο ΔΣ, συμβάλλουν στη διοργάνωση ημερίδων και συνεδρίων, και συμβάλλουν στην παρακολούθηση των εξελίξεων και την ανταπόκριση του ΣΕΣ σε επίκαιρα ερωτήματα.

Παρά τη **θετική λειτουργία των επιτροπών**, η παρακολούθηση της λειτουργίας τους αφήνει **περιθώρια για βελτίωση**. Συγκεκριμένα, προτείνεται η μείωση του αριθμού των μελών των επιτροπών, ώστε αυτές να είναι ευέλικτες και λειτουργικές. Σημειώνεται ότι δεν απαιτείται να είναι κάποιο μέλος του ΣΕΣ μέλος της εκάστοτε επιτροπής, ώστε να μπορεί να συνεισφέρει στο έργο της. Αντίθετα, είναι θεμιτό κατά περίπτωση τα μέλη των επιτροπών **να ανατρέχουν σε άλλα μέλη του ΣΕΣ** (ή πιθανά εξωτερικούς ειδικούς, π.χ. σε θέματα που άπτονται νομοθεσίας) για την ολοκλήρωση του έργου των επιτροπών τους. Επίσης, προτείνεται η εξέταση της



μείωσης του αριθμού των επιτροπών, ώστε αυτές να χειρίζονται πιο ολοκληρωμένα πεδία του αντικειμένου του ΣΕΣ.



3.3 ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΜΕΛΩΝ

Η παροχή στήριξης προς τα Μέλη του Συλλόγου, αποτελεί βασικό άξονα προτεραιότητας του Σχεδίου Ανάπτυξης, σε συμφωνία άλλωστε με τους στόχους που ξεκάθαρα διατυπώνονται στο Καταστατικό, περί διάδοσης των επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων αλλά και προαγωγής του πνεύματος συνεργασίας με την από κοινού διερεύνηση και αντιμετώπιση των πάσης φύσεως προβλημάτων του κλάδου.

3.3.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΠΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

Μετά από 37 χρόνια παρουσίας ο Σύλλογος μετρά πλέον αυξανόμενο αριθμό μελών με σημαντική γεωγραφική διασπορά σε διάφορα μέρη της Ελλάδας, αλλά και σε διάφορες πόλεις του εξωτερικού. Το ζήτημα της εκπροσώπησης των μελών αυτών έχει ήδη αναδειχθεί, τόσο για την προβολή των θεμάτων και προβλημάτων που μπορεί τοπικά να ανακύπτουν, αλλά και για να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί η τοπική δραστηριότητα του ΣΕΣ σε περισσότερες περιοχές. Σε αυτή τη λογική προτείνεται η **δημιουργία «τοπικών μονάδων»**, καλύπτοντας αρχικά τουλάχιστον τις μεγάλες πόλεις ή όπου αλλού εκδηλωθεί αντίστοιχο ενδιαφέρον από μέλη που διατίθενται να στηρίξουν μια τέτοια πρωτοβουλία.

Η σύνθεση των μονάδων αυτών θα καθορίζεται από τα εκάστοτε ΔΣ και στόχος τους θα είναι η συστηματική ενημέρωση του Συλλόγου για τα προβλήματα της περιοχής ευθύνης τους. Ταυτόχρονα, η κάθε τοπική μονάδα επωμίζεται το βάρος της προώθησης και της διάδοσης των θέσεων του Συλλόγου στη τοπική κοινότητα που δραστηριοποιείται. Με άλλα λόγια, οι μονάδες αυτές καλούνται να αναλάβουν ενεργό ρόλο στην αποκεντρωμένη εκπροσώπηση του Συλλόγου, λειτουργώντας με σχετική αυτονομία ως προς την σύνθεση των δραστηριοτήτων τους, αλλά πάντα σε συμφωνία με τη στρατηγική του Συλλόγου και τις θέσεις τις οποίες πρεσβεύει. Προτείνεται μάλιστα η λειτουργία τους να οργανωθεί κυρίως διαδικτυακά, σε ιστότοπο συνδεδεμένο με αυτόν του ΣΕΣ, σηματοδοτώντας τη σχέση αλληλεξάρτησης και διευκολύνοντας την αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ κεντρικής εκπροσώπησης και περιφέρειας.

3.3.2 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΜΕΛΩΝ

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια γύρω από τα συγκοινωνιακά θέματα, έχει οδηγήσει πολλούς νεαρούς συναδέλφους ή και φοιτητές στους κόλπους του Συλλόγου, χωρίς όμως να μπορούν να ενταχθούν επίσημα με κάποιο τρόπο σε αυτόν. Δεδομένου ότι η προσέλκυση νέων μελών είναι σημαντική για τη συνέχιση του έργου του Συλλόγου και ιδιαίτερα η επαφή με τη νέα γενιά



συναδέλφων, η οποία μπορεί να ανανεώσει και να εμπλουτίσει το περιεχόμενο των δράσεων του ΣΕΣ, κρίνεται σκόπιμο η **καθιέρωση μιας ειδικής κατηγορίας μελών**, τα οποία αν και δεν πληρούν τα κριτήρια που ξεκάθαρα περιγράφονται στο Καταστατικό, θα εντάσσονται με ειδικό καθεστώς και διαφοροποιημένη συνδρομή. Είτε πρόκειται **για νεαρούς συναδέλφους ή ακόμα και για φοιτητές**, η ένταξή τους θα εξασφαλίζεται μέσα από μια ειδική κατηγορία συμμετοχής (affiliate members) κατά το πρότυπο και άλλων ομοϊδεατών συλλόγων στο εξωτερικό και με συνδρομή που να ανταποκρίνεται στις περιορισμένες οικονομικές τους δυνατότητες για να μη δρα ανασταλτικά στην επιθυμία κάποιου να γίνει μέλος της ομάδας. Μια τέτοια επιλογή αφενός θα οδηγήσει σε μικρή έστω βελτίωση των οικονομικών του Συλλόγου, αφετέρου θα εξασφαλίσει τη συνέχιση της δράσης του, αφού τα μέλη αυτά θα αποκτήσουν συνείδηση και προσωπική εμπειρία της αξίας του Συλλόγου και της ανάγκης για συνέχιση της παρουσίας του. Συγκεκριμένα, τα άτομα αυτά θα μπορούν να ενταχτούν αρχικά ως **«Φίλοι του Συλλόγου»** έχοντας δικαίωμα συμμετοχής σε όλες τις δραστηριότητες (εκδηλώσεις, ενημερωτικό δελτίο κτλ.) χωρίς όμως να μπορούν να λαμβάνουν μέρος σε επιτροπές ή να έχουν δικαίωμα ψήφου. Εξασφαλίζεται έτσι η εμπλοκή τους στα τεκταινόμενα, χωρίς σε πρώτη φάση να μπορούν να είναι συνδιαμορφωτές των εξελίξεων με ένα πιο θεσμικό ρόλο. Η επιλογή τους θα γίνεται με βάση την επιστημονική τους κατάρτιση (τίτλος πτυχίου, μεταπτυχιακού κτλ.) και η συνδρομή τους θα ανέρχεται στο συμβολικό ποσό των π.χ. 5 ευρώ ετησίως. Στην κατηγορία αυτή δεν θα μπορεί να παραμείνει κανένα μέλος για πάνω από 3 χρόνια και εφόσον έχει συμπληρώσει το 30 έτος της ηλικίας του. Με την προσθήκη αυτή οι κατηγορίες των μελών τελικά διαμορφώνονται ως εξής:

Κατηγορία Μέλους	Συνδρομή	Περιορισμοί Συμμετοχής	Δικαιώματα
Φίλοι του Συλλόγου (affiliate members)	Μειωμένη Π.χ. 10 ευρώ/έτος	Κανένας	Μη θεσμικός ρόλος / Συμμετοχή σε εκδηλώσεις/ δράσεις
Τακτικό Μέλος	Βασική Π.χ. 50 ευρώ/έτος	Κριτήρια επιλογής	Πλήρη
Εταιρείες, Φορείς, Ιδρύματα	Εταιρική	Κανένας	Μη θεσμικός ρόλος



(supporters)	Π.χ. 100 ευρώ/έτος		
--------------	--------------------	--	--

Η δύναμη του Συλλόγου πηγάζει από τα ίδια τα μέλη του και το βαθμό αξιοποίησής τους και εμπλοκής τους στις δραστηριότητές τους. Σήμερα, αν και έχει καταγραφεί αυξανόμενος αριθμός μελών με ολοένα και υψηλότερο μορφωτικό επίπεδο, η δραστηριοποίησή τους στα τεκταινόμενα του Συλλόγου, αλλά και η αλληλεπίδρασή τους είναι δυστυχώς περιορισμένη, με επίπτωση στο έργο και στη πρόοδο των στόχων του ΣΕΣ. Αυτό εν μέρει προκύπτει από την ελλιπή εικόνα που υπάρχει για το ποιοι είμαστε και τι κάνει ο καθένας. Υπό το πρίσμα αυτό, μια **διαφορετική θεώρηση των κατηγοριών που κατατάσσονται τα μέλη**, με κριτήριο το αντικείμενο εξειδίκευσης τους σε βασικούς θεματικούς άξονες, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα πρώτο βήμα καταγραφής του δυναμικού του Συλλόγου. Η διάχυση της πληροφορίας αυτής στο σύνολο των μελών μπορεί να θέσει τις βάσεις για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ τους, τονώνοντας το ενδιαφέρον γύρω από τη δράση του Συλλόγου.

3.3.3 ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΣΤΗΡΙΞΗ

Ο Σύλλογος αποτελεί πρωτίστως έναν επιστημονικό φορέα με κύριο στόχο την προαγωγή και τη διάχυση της επιστημονικής γνώσης. Στην κατεύθυνση αυτή, βασικό αίτημα αποτελεί η παροχή συνεχιζόμενης εκπαίδευσης στα μέλη του, μέσα από σεμινάρια, tutorials, διαλέξεις, συνέδρια κτλ. Μέσα από την ανάπτυξη μιας τέτοιας δραστηριότητας τα οφέλη θα είναι πολλαπλά. Αφενός θα εγείρει αυξανόμενο ενδιαφέρον από τα μέλη, αφού έρχεται να καλύψει ένα κενό στην παροχή εξειδικευμένης επιστημονικής γνώσης στο κομμάτι του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, αφετέρου μέσα από μια τέτοια πρωτοβουλία ενισχύεται το προφίλ του και εδραιώνεται το κύρος του ΣΕΣ. Τα θέματα των **επιμορφωτικών δράσεων** πρέπει να καθοριστούν σε επικοινωνία με τα μέλη του Συλλόγου (ίσως μέσα από ένα ερωτηματολόγιο) και μπορεί ακόμη να οδηγούν σε μια ενδεχόμενη πιστοποίηση σε συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο. Με τον τρόπο αυτό ο Σύλλογος δύναται να συμβάλλει ουσιαστικά στη θωράκιση της επιστημονικής κατάρτισης των μελών του σε ένα μεταβαλλόμενο και απαιτητικό επιστημονικό πεδίο που συχνά ληλατείται. Η δραστηριότητα αυτή μπορεί να οργανωθεί με ίδια μέσα, αλλά και σε συνεργασία με οποιονδήποτε δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα, στην Αθήνα ή στην περιφέρεια.

Στην ίδια λογική παροχής αρτιότερης υποστήριξης προς τα μέλη, εντάσσεται και η σκέψη για **προώθηση προτύπων και κανονισμών** για τη μελέτη, εκτέλεση, λειτουργία και εκμετάλλευση έργων που έχουν σχέση με την κυκλοφορία και τις μεταφορές. Η έλλειψη αναλυτικών προδιαγραφών στους συγκεκριμένους τομείς



δυσχεραίνει το έργο των συναδέλφων μηχανικών και αφήνει περιθώρια για παρανοήσεις και ανάπτυξη πρακτικών που δεν είναι πάντα προς τη σωστή κατεύθυνση. Παράλληλα, η οργάνωση μιας **ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης** όπου θα αρχειοθετούνται όλες οι εκδόσεις του Συλλόγου, ειδικά βιβλία και περιοδικά, επιστημονικές εργασίες, αλλά και δημοσιεύματα γύρω από θέματα μεταφορών, αποτελεί άλλο ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των μελών. Με την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης για όλα τα μέλη σε έναν κόμβο δεδομένων και πληροφοριών, η συμμετοχή των μελών στο Σύλλογο αποκτά προστιθέμενη αξία και το ενδιαφέρον γύρω από τα δρώμενα του Συλλόγου τονώνεται.

3.3.4 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Ο Σύλλογος ως επιστημονικός φορέας που έχει θέσει προτεραιότητα την ευρύτερη αναγνώριση της ανάγκης για επιστημονική αντιμετώπιση στα προβλήματα του συστήματος κυκλοφορίας και μεταφορών, έχει καταφέρει μέσα στα χρόνια να επικοινωνήσει και να προωθήσει αποτελεσματικά τις θέσεις του, με πλήθος συμμετοχών σε επιτροπές και διάφορους δημόσιους φορείς, παίρνοντας επίσημα θέση στο δημόσιο διάλογο. Αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής, είναι να αναγνωριστεί με τα χρόνια το «ειδικό βάρος» του αντικειμένου του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού και η συμβολή που μπορεί αυτός να έχει ως εξειδικευμένος επιστήμονας σε θέματα μεταφορών. Το επόμενο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι η **θεμελίωση επαγγελματικών δικαιωμάτων** για να εδραιωθεί ευρύτερα στη συνείδηση του τεχνικού κόσμου ο ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού σε κάθε έργο. Η συνήθης πρακτική διευθέτησης των συγκοινωνιακών θεμάτων από επιστήμονες συναφών αντικειμένων προς χάριν ευκολίας και οικονομίας οδηγεί σε εσφαλμένες πρακτικές και κακό σχεδιασμό, και μπορεί να αποτραπεί μόνο αν θεσμοθετηθούν ξεκάθαρα επαγγελματικά δικαιώματα, αναγνωρίζοντας το ρόλο του κλάδου καθ' όλα τα στάδια του κύκλου σχεδιασμού, υλοποίησης και λειτουργίας τεχνικών έργων.

Ο Σύλλογος σε καμία περίπτωση δεν έχει θεσμικό χαρακτήρα, ώστε να επιβάλλει ένα τέτοιο σχέδιο. Μπορεί όμως, αξιοποιώντας το κύρος που έχει χτίσει να καταθέσει μια συγκεκριμένη πρόταση, ξεκινώντας το διάλογο γύρω από το συγκεκριμένο θέμα. Στη συνέχεια, με τη βοήθεια ίσως ενός επαγγελματικού φορέα (π.χ. ΤΕΕ) μπορεί να προωθήσει τις θέσεις του, αποσκοπώντας στη δικαίωση ενός τέτοιου αιτήματος. Ήδη σε κάποιους διαγωνισμούς του δηmosίου αναγνωρίζεται ο διακριτός ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού και η πιστοποιημένη, αποδεδειγμένη εμπειρία σε συγκεκριμένα έργα περιλαμβάνεται στους όρους και τις προϋποθέσεις συμμετοχής. Αυτή η πρακτική πρέπει να αποκρυσταλλωθεί σε ένα ξεκάθαρο νομικό πλαίσιο, που θα διασαφηνίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα του κλάδου. Ο ρόλος του Συλλόγου



στη στήριξη και την προώθηση της θέσης αυτής είναι σημαντικός και θα αποτελέσει ασφαλώς σημαντική υποστήριξη προς τα μέλη του.

3.3.4 ΣΥΝΟΨΗ ΔΡΑΣΕΩΝ

Η υποστήριξη των μελών του ΣΕΣ, κυρίως σε επιστημονικό επίπεδο, αποτελεί θεμελιώδη στόχο και προτεραιότητα του Συλλόγου. Στα πλαίσια αυτά και ανταποκρινόμενη στην ανάγκη ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ των μελών, η ομάδα εργασίας του παρόντος Σχεδίου Ανάπτυξης διαμόρφωσε ξεχωριστή ενότητα, στην οποία ξεχωρίσουν οι ακόλουθες δράσεις:

- Δημιουργία τοπικών μονάδων, ώστε να ενισχυθεί η αποκεντρωμένη εκπροσώπηση του ΣΕΣ σε τοπικές κοινωνίες και να διευκολυνθεί η διάχυση της γνώσης προς τα συνεχώς αυξανόμενα μέλη του Συλλόγου που εδρεύουν εκτός Αττικής. Η υλοποίηση της δράσης αυτής προτείνεται να γίνει μέσω της αξιοποίησης των δυνατοτήτων του διαδικτύου.
- Καθιέρωση μιας ειδικής κατηγορίας μελών για νεαρούς συναδέλφους ή ακόμα και για φοιτητές, με μικρή συμβολική συνδρομή, ώστε να διευκολύνει (ή και να εξασφαλίζει) τη συνέχιση της παρουσίας και της δραστηριότητας του Συλλόγου.
- Υλοποίηση επιμορφωτικών δράσεων, όπως σεμινάρια και διαλέξεις, για τα μέλη του ΣΕΣ με γνώμονα την ενίσχυση της εξειδίκευσης των μελών σε συγκεκριμένα επιστημονικά πεδία και την τόνωση του ενδιαφέροντος των μελών προς τον Σύλλογο.
- Ανάληψη πρωτοβουλίας για την έναρξη ενός δημόσιου διαλόγου με στόχο να θεσμοθετηθούν επαγγελματικά δικαιώματα για Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς ώστε να εδραιωθεί ευρύτερα στη συνείδηση του τεχνικού κόσμου ο ρόλος τους καθ' όλα τα στάδια του κύκλου σχεδιασμού, υλοποίησης και λειτουργίας τεχνικών έργων.

3.4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ

3.4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΥΤΟΔΥΝΑΜΙΑ

Ο Σύλλογος έχει αριθμό φορολογικού μητρώου, ειδικό τραπεζικό λογαριασμό, υποστηρίζεται από Λογιστικό Γραφείο και αντεπεξέρχεται πλήρως στις διοικητικές και οικονομικές υποχρεώσεις του έναντι τρίτων.



Ο Σύλλογος έχει 663 εγκεκριμένα μέλη τα οποία συνδράμουν στα οικονομικά του Συλλόγου με την καταβολή ετήσιας συνδρομής. Η εγγραφή νέων μελών, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις ένταξης στον Σύλλογο σύμφωνα με το καταστατικό, γίνεται με εφ'άπαξ χρηματική καταβολή.

Εγγραφή		20,00 Ευρώ
Εγγραφή	έως το 2012	40,00 Ευρώ
Ετήσια Συνδρομή		20,00 Ευρώ
Ετήσια Συνδρομή	έως το 2012	30,00 Ευρώ
Οφειλές παλαιών ετών	από 1999 έως και 2005	23,50 Ευρώ
Οφειλές παλαιών ετών	από 1995 έως και 1998	14,70 Ευρώ
Οφειλές παλαιών ετών	τα έτη προ και έως και 1994	8,80 Ευρώ

Συνήθως οι συνδρομές πληρώνονται κάθε δύο χρόνια στην Γενική Εκλογοαπολογιστική Συνέλευση, γεγονός που δυσχαιρένει τον οικονομικό σχεδιασμό του Συλλόγου. Επιπλέον, αυτός επιβαρύνεται από το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος των μελών δεν είναι συνεπείς στις οικονομικές υποχρεώσεις τους. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τον αριθμό των μελών που έχουν οικονομικές εκκρεμότητες για διάφορο αριθμό ετών.



ΧΡΩΣΤΟΥΜΕΝΑ ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΛΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑ ΧΡΩΣΤΟΥΜΕΝΟ ΕΤΟΣ (€)
≥10	72	17,156.50 €
9	34	6,527.00 €
8	41	6,640.00 €
7	5	690.00 €
6	41	4,100.00 €
5	7	490.00 €
4	162	6,706.50 €
3	21	840.00 €
2	261	10,386.50 €
1	18	370.00 €
0	1	- €
ΣΥΝΟΛΟ:	663	53,906.50 €

Κατά τα τελευταία χρόνια έγινε προσπάθεια να εφαρμοστεί το “πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών”, όπως ορίστηκε στο προηγούμενο σχέδιο ανάπτυξης, που αφορούσε τέσσερις κατηγορίες χορηγών:

1. φορείς του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων, με χορηγίες για την πραγματοποίηση



- συγκεκριμένων εκδηλώσεων και καταχώρηση διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων,
2. εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των Συγκοινωνιολόγων, με χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων που καλύπτουν τα έξοδα έκδοσης του αναβαθμισμένου Ενημερωτικού Δελτίου,
 3. γραφεία Συγκοινωνιολόγων, με χορηγίες κυρίως μέσω καταχώρησης διαφημίσεων στα πρακτικά των συνεδρίων,
 4. φορείς που συμμετέχουν για την κάλυψη άλλων εξόδων του ΣΕΣ (π.χ. πίτα, τεχνικές επισκέψεις).

Η προσπάθεια αυτή είχε αυξανόμενη διαχρονικά ένταση και επιτυχία όσο αφορά τις τρεις πρώτες κατηγορίες χρηστών. Η υποστήριξη από χορηγούς για την κάλυψη των δώρων της πίτας ήταν επιτυχής, ενώ έχει γίνει προσπάθεια και για κάλυψη μέρους της οικονομικής δαπάνης της εκδήλωσης. Η προσπάθεια αυτή έχει γίνει πολύ πιο δύσκολη τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας της δύσκολης οικονομικής κατάστασης, η οποία όμως δεν φαίνεται να αλλάζει σημαντικά για τα επόμενα χρόνια. Συνεπώς, η κατάσταση αυτή πρέπει να αποτελέσει παράγοντα σχεδιασμού των δράσεων για τα επόμενα χρόνια (σίγουρα στον ορίζοντα αυτού του σχεδίου ανάπτυξης).

Επιπλέον, πηγές εσόδων για τον Σύλλογο αποτελούν τα έσοδα από τις συνδρομές των συμμετεχόντων σε συνέδρια και εκδηλώσεις που διοργανώνει ο Σύλλογος.

Τα έξοδα του Συλλόγου αφορούν τα ακόλουθα:

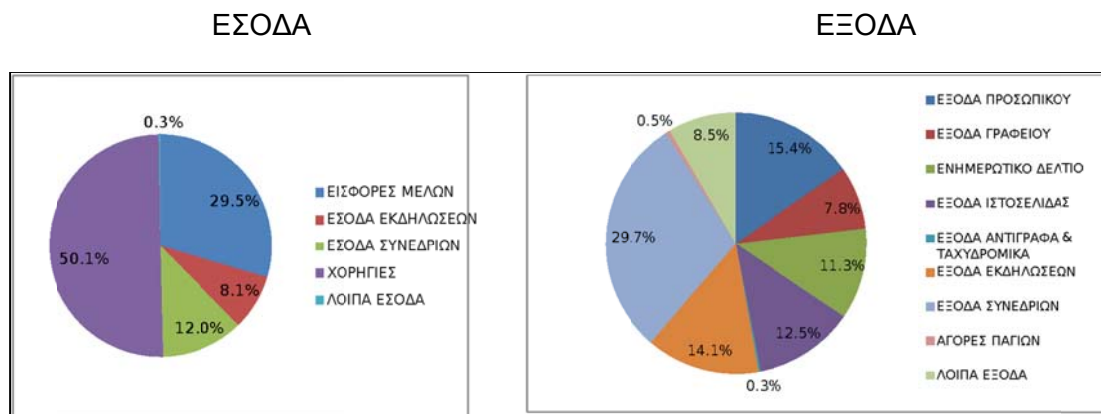
- Μισθός και ασφάλιση γραμματέα
- Πληρωμή υπεύθυνου για την υποστήριξη του ιστότοπου
- Πληρωμή για υπηρεσίες λογιστικής υποστήριξης
- Πληρωμή ενοικίου και κοινοχρήστων
- Έξοδα αναλωσίμων και εξοπλισμού γραφείου
- Έξοδα συνεδρίων και εκδηλώσεων
- Έξοδα σχετικά με το Ενημερωτικό Δελτίο.

Μέχρι τον Αύγουστο του 2011 το κόστος εκτύπωσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου του ΣΕΣ είχε αναληφθεί από χορηγούς διαφημίσεων, κυρίως φορείς και εμπορικές εταιρείες του Τομέα των Συγκοινωνιολόγων. Με τον τρόπο αυτόν ελαφρυνόταν σημαντικά ο σχετικός προϋπολογισμός του ΣΕΣ. Από τον Σεπτέμβριο του 2011, σύμφωνα με το άρθρο 48 του Ν. Υπ' αριθμ. 3986 για τα Επείγοντα Μέτρα Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015, καταργήθηκε η επιδότηση της ταχυδρομικής αποστολής των περιοδικών των Συλλόγων και των Ενώσεων. Η επιβάρυνση στον Σύλλογο λόγω της κατάργησης της



επιδότησης είναι περίπου 440 ευρώ ανά τεύχος.

Ο Διαγραμματικός Ποσοστιαίος Καταμερισμός Εσόδων και Εξόδων του ΣΕΣ για την χρονική περίοδο 2010-2014 παρουσιάζεται στα ακόλουθα διαγράμματα.



Προτάσεις

1. Συνδρομές Μελών

- Να διαμορφωθεί το ύψος της ετήσιας συνδρομής ανάλογα με τις κατηγορίες των μελών, εφόσον αυτές οριστούν από την αναμόρφωση του καταστατικού. Για τυχόν κατηγορίες μελών που περιλαμβάνουν ιδρύματα, φορείς, εταιρείες, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης κτλ. θα πρέπει να ετοιμαστεί ένα πακέτο προσέλκυσης με τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει ο καθένας.
- Να αποστέλλεται ηλεκτρονικά ενημέρωση για την πιθανή οφειλή συνδρομής και του ύψους αυτής κάθε έξι μήνες και να χορηγείται βεβαίωση με ισχύ για το τρέχον έτος στα οικονομικώς ενήμερα μέλη.
- Να δοθεί η δυνατότητα πληρωμής της συνδρομής μέσω πάγιας εντολής της πιστωτικής κάρτας.

2. Έξοδα Συλλόγου

- Να διερευνηθεί η δυνατότητα μείωσης του αριθμού των παραληπτών του Ενημερωτικού Δελτίου.
- Να βρεθεί μόνιμος υποστηρικτής για να αναλάβει τα έξοδα της έκδοσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου.
- Να διερευνηθεί η επιλογή της κατάργησης της αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, το οποίο να διατίθεται μόνο σε ηλεκτρονική μορφή.
- Να διερευνηθεί η δυνατότητας κάλυψης των αναγκών της υποστήριξης του γραφείου και του ιστότοπου από ένα άτομο.



3. Συνέδρια, Εκδηλώσεις και Εκδόσεις

- Να εντατικοποιηθεί η προσπάθεια αναζήτησης χορηγιών, οι οποίες λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης είναι μειωμένες, έτσι ώστε τα έξοδα των συνεδρίων και των εκδηλώσεων να καλύπτονται αποκλειστικά από αυτές και να μην επιβαρύνεται το ταμείο του Συλλόγου.
- Να βρεθεί μόνιμος υποστηρικτής που θα αναλάβει τα έξοδα της έκδοσης και αποστολής των πιθανών μελλοντικών εκδόσεων.

3.4.2 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ έχει αναπτυχθεί από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας και χρησιμοποιείται μία σειρά από ηλεκτρονικά εργαλεία. Τα ηλεκτρονικά εργαλεία αυτά αφορούν:

- α) στον **ηλεκτρονικό κατάλογο των μελών του ΣΕΣ (~735)**, με όλα τα στοιχεία για όλα τα μέλη του ΣΕΣ. Τα στοιχεία αυτά επικαιροποιούνται είτε μετά από αίτηση του κάθε μέλους είτε με τη συμπλήρωση του εντύπου επικαιροποίησης των στοιχείων των μελών του ΣΕΣ.
- β) στον **ηλεκτρονικό κατάλογο όλων των σχετικών με το αντικείμενο φορέων και προσώπων (~1.100)**, συμπεριλαμβανομένων και αρκετών ελλήνων συγκοινωνιολόγων και μη που δραστηριοποιούνται στον χώρο των Συγκοινωνιολόγων στο εξωτερικό (Πανεπιστήμια, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κλπ.). Τα σχετικά στοιχεία επικαιροποιούνται σε τακτά διαστήματα.
- γ) στην **ηλεκτρονική βιβλιοθήκη του ΣΕΣ**, η οποία περιλαμβάνει σε ηλεκτρονική μορφή, όλο το υλικό που παράγεται, όπως θέσεις, πρακτικά συνεδρίων, ενημερωτικά δελτία, κλπ. Η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη του ΣΕΣ εμπλουτίζεται συνεχώς με ότι καινούργιο υλικό παράγεται.
- δ) στο **ηλεκτρονικό αρχείο του ΣΕΣ**, με όλα τα εισερχόμενα και εξερχόμενα αρχεία στη Γραμματεία του ΣΕΣ, τα πρακτικά των συνεδριάσεων του ΔΣ και της ΓΣ και το Ταμείο.
- ε) σε μία σειρά **ηλεκτρονικών εντύπων και προτύπων** για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων διαδικασιών, όπως η αίτηση εγγραφής μελών, οι βεβαιώσεις, η αλληλογραφία για την οργάνωση συνεδρίων, κλπ.

Προτάσεις



Καθώς η σύγχρονη εποχή γίνεται συνεχώς πιο ηλεκτρονική, είναι απαραίτητη η περαιτέρω αξιοποίηση των ηλεκτρονικών εργαλείων και των νέων δυνατοτήτων που φέρνει η τεχνολογία, για την ακόμη καλύτερη λειτουργία του ΣΕΣ. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται:

α) η συνέχιση της συντήρησης και **επικαιροποίησης** όλων των ηλεκτρονικών συστημάτων του ΣΕΣ (ηλεκτρονικοί κατάλογοι, βιβλιοθήκη, αρχεία και έντυπα),

β) η περαιτέρω **προτυποποίηση των διαδικασιών** με την εισαγωγή ηλεκτρονικών εντύπων και διαδικασιών σε όλες τις φάσεις λειτουργίας του ΣΕΣ,

γ) η δημιουργία **εσωτερικής βιβλιοθήκης** (π.χ. dropbox) υποστήριξης των εσωτερικών λειτουργιών του ΣΕΣ (συνεδριάσεις ΔΣ, διαχείριση αλληλογραφίας, κλπ.) σε βάθος χρόνου (πρόσβαση σε παλαιότερα αρχεία),

δ) η **διασύνδεση** των ηλεκτρονικών εργαλείων αυτών με τα ηλεκτρονικά μέσα που χρησιμοποιεί ο ΣΕΣ για την προώθηση των θέσεων του (ηλεκτρονική ενημέρωση, δικτυακός τόπος, κοινωνικά δίκτυα). Ιδιαίτερα, η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη και τα ηλεκτρονικά έντυπα μπορούν να είναι διασυνδεδεμένα και να αλληλοεπικαιροποιούνται αυτόματα (από και προς τον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ),

ε) οι συνεδριάσεις του ΔΣ και των επιτροπών με απομακρυσμένη πρόσβαση μέσω **επικοινωνίας με υπολογιστή** (π.χ. skype, κλπ.).

3.4.3 ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

Από τον Αύγουστο του 2010, τα γραφεία του ΣΕΣ λειτουργούν σε κτίριο επί της οδού Πανόρμου 61, κοντά στον σταθμό του Μετρό Πανόρμου. Στα γραφεία υπάρχουν τηλεφωνική γραμμή, σύστημα υπολογιστή και άλλες συσκευές που καλύπτουν πλήρως τις γραμματειακές ανάγκες του γραφείου και επιτρέπουν την πρόσβαση στο διαδίκτυο και τη χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Στα γραφεία του ΣΕΣ λειτουργεί η βιβλιοθήκη του ΣΕΣ και πραγματοποιούνται οι συνεδριάσεις του ΔΣ και κάποιων από τις Επιτροπές του ΣΕΣ.

Στα γραφεία του ΣΕΣ βρίσκεται Δευτέρα - Παρασκευή 10:00 - 14:00 η γραμματέας του ΣΕΣ, που απασχολείται στη βάση της μερικής απασχόλησης και υποστηρίζει τη λειτουργία του γραφείου. Καθήκοντα της γραμματειακής υποστήριξης είναι η διεκπεραίωση της αλληλογραφίας, η ενημέρωση του αρχείου μελών του Συλλόγου και η διεκπεραίωση του διαδικαστικού μέρους των δραστηριοτήτων του ΣΕΣ.



Οι λογιστικές και φοροτεχνικές απαιτήσεις υποστηρίζονται από Λογιστικό Γραφείο.

Η παρακολούθηση, λειτουργία και ανανέωση του ιστοχώρου του ΣΕΣ γίνεται από εξωτερικό συνεργάτη όταν και εφόσον χρειαστεί.

Προτάσεις

- Να διερευνηθεί η δυνατότητα κάλυψης των αναγκών της υποστήριξης του γραφείου και του ιστοχώρου από ένα άτομο.
- Να αναλάβει η γραμματεία να συντονίζει τις συναντήσεις των Επιτροπών του ΣΕΣ, να υποστηρίζει και να διευκολύνει την πραγματοποίηση των συναντήσεων στο χώρο των γραφείων, π.χ. να αναλαμβάνει να κρατάει βιβλίο πρακτικών.
- Η γραμματεία να παρακολουθεί sites από διεθνή forum, Οργανισμούς, Συλλόγους, περιοδικά, άρθρα, βιβλιοθήκες και να διανέμει σχετικό υλικό στα μέλη του ΔΣ και στα μέλη των ενδιαφερόμενων Επιτροπών του ΣΕΣ.
- Να ενημερωθεί η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη του ΣΕΣ με τα πρακτικά των συνεδρίων και ημερίδων που έχουν πραγματοποιηθεί.

3.5 ΠΡΟΩΘΗΣΗ

3.5.1 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΕΣΑ (ΙΣΤΟΧΩΡΟΣ, NEWSLETTER, ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ, FORUM)

Ο ΣΕΣ από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας αξιοποιεί μία σειρά από **ηλεκτρονικές υπηρεσίες** για την ενημέρωση των μελών του αλλά και της κοινωνίας γενικότερα, οι οποίες σταδιακά εμπλουτίζονται με βάση τις νέες εξελίξεις κάθε εποχής. Πιο συγκεκριμένα, αυτές οι υπηρεσίες αφορούν:

α) Στην **ηλεκτρονική ενημέρωση** των μελών του ΣΕΣ και όλων των σχετικών με το αντικείμενο φορέων και προσώπων, μέσα από έναν ευρύ κατάλογο με διευθύνσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Η ενημέρωση αυτή πραγματοποιείται με μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε τακτά διαστήματα (2 - 3 φορές τον μήνα κατά μέσο όρο) ανάλογα την πυκνότητα των σχετικών ειδήσεων.

Ο **κατάλογος των αποδεκτών** της ηλεκτρονικής ενημέρωσης του ΣΕΣ περιλαμβάνει τις διευθύνσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου των μελών του ΣΕΣ (~735) και όλων των σχετικών με το αντικείμενο φορέων και προσώπων (~1.100), συμπεριλαμβανομένων και αρκετών ελλήνων συγκοινωνιολόγων και μη που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό (Πανεπιστήμια, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κλπ.). Ο



κατάλογος αυτός επικαιροποιείται σε τακτά διαστήματα, μια διαδικασία που απαιτεί συνεχή και συστηματική προσπάθεια. Ειδικά, για τα στελέχη όλων των εμπλεκόμενων φορέων που αλλάζουν θέσεις ή / και στοιχεία σε τακτά διαστήματα καταβάλλεται ιδιαίτερη προσπάθεια για τη συνεχή επικαιροποίηση των στοιχείων τους.

β) Στη διάθεση πλούσιου υλικού για το αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου μέσα από τον **δικτυακό τόπο του ΣΕΣ**, ο οποίος συνεχώς εμπλουτίζεται με περισσότερο υλικό. Ο δικτυακός τόπος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων βρίσκεται στη διεύθυνση www.ses.gr. Αποτελεί έναν μοντέρνο δυναμικό δικτυακό τόπο που παρέχει στους επισκέπτες πληροφορίες για όλα τα θέματα του Συλλόγου. Πιο συγκεκριμένα, το κεντρικό μενού περιλαμβάνει 6 καρτέλες στις οποίες περιλαμβάνονται όλες οι βασικές κατηγορίες πληροφοριών του δικτυακού τόπου. Η πρώτη καρτέλα με τίτλο "Ο Σύλλογός μου" περιλαμβάνει το καταστατικό και γενικά στοιχεία του Συλλόγου, τα Διοικητικά Συμβούλια από το 1976 έως σήμερα, τους απολογισμούς της Δράσης κάθε Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και θέσεις του ΣΕΣ σε επιμέρους ζητήματα.

Η δεύτερη καρτέλα αφορά στα μέλη του συλλόγου και περιλαμβάνει τον πλήρη κατάλογο των μελών, πληροφορίες για ανανέωση της συνδρομής και την ηλεκτρονική πληρωμή κάθε μέλους καθώς και τη διαδικασία εγγραφής νέου μέλους στο ΣΕΣ. Στην τρίτη καρτέλα με τίτλο "Επιτροπές" ο επισκέπτης μπορεί να εξετάσει όλες τις Επιτροπές που στοχεύουν στον τεκμηριωμένο καθορισμό των θέσεων του ΣΕΣ και στην ενεργή συμμετοχή των μελών στις δράσεις του. Οι Επιτροπές διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι Θεματικές Επιτροπές, οι οποίες εστιάζουν σε συγκεκριμένη ομάδα αντικειμένων που άπτονται της ενασχόλησης των μελών του ΣΕΣ. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται οι Επιτελικές Επιτροπές, οι οποίες και εστιάζουν στην άμεση υποβοήθηση των δράσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του ΣΕΣ.

Η τέταρτη καρτέλα, η "Βιβλιοθήκη" του δικτυακού τόπου περιλαμβάνει όλα τα ενημερωτικά δελτία, τις εκδόσεις του ΣΕΣ, τα πρακτικά των συνεδρίων καθώς και χρήσιμους συνδέσμους. Η επόμενη καρτέλα με τίτλο "Νέα και Ανακοινώσεις" περιλαμβάνει τις ανακοινώσεις, τα δελτία τύπου, ένα ημερολόγιο εκδηλώσεων, ηλεκτρονικά μηνύματα καθώς και νέα από την αγορά εργασίας. Τέλος η τελευταία καρτέλα με τίτλο "ΣΕΣ Interactive" περιλαμβάνει το forum του δικτυακού τόπου, δημοσκοπήσεις, φωτογραφίες και αποσπάσματα από τηλεοπτικές εκπομπές.

Ο επισκέπτης εκτός από τις παραπάνω καρτέλες μπορεί να περιηγηθεί στην κεντρική σελίδα του δικτυακού τόπου όπου βρίσκονται τα τελευταία νέα, οι ανακοινώσεις και



το τρέχον Ενημερωτικό Δελτίο, να απαντήσει στην τρέχουσα δημοσκόπηση, να γίνει φίλος του ΣΕΣ πραγματοποιώντας μια απλή εγγραφή καθώς και να έρθει σε επικοινωνία με τη γραμματεία του Συλλόγου. Τέλος τα μέλη του συλλόγου μπορούν να συνδεθούν με τα προσωπικά τους στοιχεία, να ενημερώσουν τα στοιχεία του προφίλ τους και να συνεισφέρουν σχόλια στο forum του δικτυακού τόπου.

γ) στην παρουσία του ΣΕΣ στα **κοινωνικά δίκτυα** με τη συμμετοχή στα δίκτυα LinkedIn (περισσότερα από 200 μέλη) και Facebook (περισσότερα από 170 μέλη) και την έναρξη συζητήσεων σε διάφορα ειδικά θέματα κάθε εποχής.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων ήταν και είναι πρωτοπόρος στα ηλεκτρονικά μέσα, αφού ο πρώτος κατάλογος διευθύνσεων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για την ηλεκτρονική ενημέρωση δημιουργήθηκε το 1998 και η πρώτη έκδοση του δικτυακού τόπου του ΣΕΣ το 2000.

Προτάσεις

Στην εποχή που η ενημέρωση γίνεται συνεχώς πιο ηλεκτρονική και η κοινωνία κατακλύζεται από πληροφορίες, είναι απαραίτητο ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων να κινείται συνεχώς δυναμικά για να έχει μία έντονη παρουσία στον δικτυακό κόσμο. Μάλιστα, η **έντονη ηλεκτρονική παρουσία του ΣΕΣ** αποτελεί πλέον σήμερα αναπόσπαστο τμήμα όχι μόνο της πολιτικής προώθησης των θέσεων του ΣΕΣ, αλλά ενδεχομένως και της ίδιας της ουσιαστικής ύπαρξης του ΣΕΣ και συνεισφοράς του στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της Ελλάδας.

Η στρατηγική για την εντατικοποίηση της δικτυακής παρουσίας του ΣΕΣ πρέπει να βασίζεται σε **δύο αλληλένδετους άξονες**:

α) Στον **εμπλουτισμό του δικτυακού τόπου του ΣΕΣ** με πολύ υλικό για τα συγκοινωνιακά θέματα, ώστε οι αναζητήσεις μέσω των μηχανών αναζήτησης να οδηγούν με υψηλή συχνότητα στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ. Στο πλαίσιο αυτό μπορούν να εξεταστούν ανάμεσα στα άλλα:

- η σταδιακή **ψηφιοποίηση όλου του αρχείου** του ΣΕΣ (πρακτικά όλων των παλαιότερων συνεδρίων, των ενημερωτικών δελτίων και παρεμβάσεων), σε μορφή επεξεργάσιμη (pdf) ή μη (jpg - μετά από σάρωση),
- η **δημιουργία σύντομων ειδήσεων** για όσο το δυνατόν περισσότερα από τα σημαντικότερα τρέχοντα συγκοινωνιακά θέματα (νομοθεσία, έργα-μελέτες, κοινωνικά ζητήματα, κλπ.), με συνδέσμους στους δικτυακούς τόπους των αρμόδιων φορέων,



- η προβολή των δραστηριοτήτων και της γνώσης που παράγεται από όλους τους φορείς των Συγκοινωνιολόγων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (Πανεπιστήμια, Μελετητές, Δημόσιες Αρχές, κλπ.) μέσω σχετικών συνδέσμων στους δικτυακούς τόπους των φορέων αυτών,
- η **αμοιβαία ανταλλαγή συνδέσμων** με όλους τους φορείς των Συγκοινωνιολόγων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (Πανεπιστήμια, Μελετητές, Δημόσιες Αρχές, κλπ.), έτσι ώστε ο δικτυακός τόπος του ΣΕΣ να προωθείται και από τους φορείς που θα προωθή και να αποτελεί έτσι έναν ισχυρό κόμβο του δικτύου συγκοινωνιακών δικτυακών τόπων στην Ελλάδα,
- η **οργάνωση του πλούσιου υλικού** που βρίσκεται διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ, με εύχρηστες κατηγορίες και υπο-κατηγορίες των μενού, αλλά και με το σύννεφο λέξεων-κλειδιών (tag cloud), που θα επιτρέπουν στον κάθε χρήστη να βρίσκει πιο εύκολα τις πληροφορίες που αναζητά και να μένει περισσότερη ώρα στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ.

Ο στόχος θα πρέπει να είναι ο δικτυακός τόπος του ΣΕΣ να αποτελέσει μία **ανοικτή διαδικτυακή βιβλιοθήκη** (δικτυωμένος και με τους άλλους συγκοινωνιακούς δικτυακούς τόπους), όσο το δυνατόν πιο πλήρης, ώστε να αποτελεί αναφορά για όλα τα συγκοινωνιακά ζητήματα στην Ελλάδα.

β) στην **οργανωμένη ηλεκτρονική αναπαραγωγή των συγκοινωνιακών θεμάτων αιχμής** (νέες θέσεις, παρεμβάσεις) από τα μέλη του ΣΕΣ, μέσα από τους δικτυακούς τόπους όλων των σχετικών με το αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου φορέων και προσώπων (Πανεπιστήμια, Μελετητές, Δημόσιες Αρχές, κλπ.) αλλά και τα κοινωνικά δίκτυα των μελών του ΣΕΣ και των συγκοινωνιακών φορέων.

Στο πλαίσιο των δύο παραπάνω στρατηγικών αξόνων, είναι απαραίτητο να δοθεί έμφαση στην **εργονομική παρουσίαση κάθε θέματος**, με πλήρη και ενδιαφέροντα τίτλο, σύντομη περιεκτική περίληψη, καλά δομημένο περιεχόμενο και οπωσδήποτε συνοδευτικά στοιχεία σε πίνακες, διαγράμματα και φωτογραφίες.

Επιπλέον, στη σύγχρονη ψηφιακή εποχή, είναι καθοριστικής σημασίας η ταχύτατη αναπαραγωγή των συγκοινωνιακών ειδήσεων, αφού η αξία μίας πληροφορίας μειώνεται κατακόρυφα όσο περνούν οι ώρες και ημέρες. **Ο ΣΕΣ πρέπει να αναπαράγει και να παίρνει θέση για τη συγκοινωνιακή πραγματικότητα σε πραγματικό χρόνο.**

Επισημαίνεται ότι βασική προϋπόθεση για την εντατικοποίηση της ηλεκτρονικής παρουσίας του ΣΕΣ είναι η **συνεχής παραγωγή νέας γνώσης και θέσεων** για τα συγκοινωνιακά θέματα στην Ελλάδα και διεθνώς.



3.5.2 ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Το Ενημερωτικό Δελτίο (Ε.Δ.) του ΣΕΣ έχει αναβαθμιστεί τα τελευταία χρόνια και περιλαμβάνει αξιόλογο και ενδιαφέρον περιεχόμενο, ενώ η δομή του είναι καλή και προσεγμένη. Οι όποιες βελτιώσεις γίνουν στο Ε.Δ. θα πρέπει να αποσκοπούν σε παράθεση προτάσεων που θα καθιστούν το δελτίο ελκυστικό για συγκεκριμένες κατηγορίες αποδεκτών, οι οποίες κατά βάση είναι: τα μέλη του ΣΕΣ, το σύνολο της επιστημονικής, ερευνητικής και επαγγελματικής κοινότητας των συγκοινωνιολόγων, κρατικοί φορείς, χορηγοί και μέσα μαζικής ενημέρωσης. Κάθε μια από τις κατηγορίες αυτές έχει διαφορετικά ενδιαφέροντα, τα οποία θα μπορούσε να καλύψει το Ε.Δ. Για να διευρυνθεί συνεπώς η βάση αναγνωστών του δελτίου και να προσελκύσει χορηγούς και διαφημιζομένους θα πρέπει να ενταχθούν στήλες, οι οποίες θα καλύψουν ένα ευρύ πεδίο ενδιαφερομένων.

Στο προηγούμενο Σχέδιο Ανάπτυξης του ΣΕΣ είχαν προταθεί στήλες, πολλές από τις οποίες δεν υλοποιήθηκαν και θα μπορούσαν να είναι ιδιαίτερα χρήσιμες όχι μόνο για τα μέλη του ΣΕΣ αλλά και για άλλες κατηγορίες αποδεκτών. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, στο Ε.Δ. μπορούν να προστεθούν οι ακόλουθες στήλες:

- Ενημέρωση για θέματα Ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών
- Ενημέρωση για θέματα Ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων
- Ανακοινώσεις για Ελληνικά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα
- Στήλη προώθησης των εργασιών νέων εν δυνάμει συγκοινωνιολόγων (π.χ. μεταπτυχιακοί φοιτητές)
- Δημοσίευση αξιόλογων εργασιών που παρουσιάστηκαν στα συνέδρια που διοργανώνει ο ΣΕΣ
- Αναδημοσίευση θεμάτων άλλων Ε.Δ. ή Συλλόγων συναφών με τα θέματα του συγκοινωνιολόγου
- Θέματα νομοθεσίας
- Θέματα μετακίνησης στελεχών
- Στήλη αλληλογραφίας
- Στήλη με θέματα διαδικτύου (π.χ. χρήσιμα links οργανισμών, εντύπων, αναφορών κτλ.)

Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην αύξηση των μελών του ΣΕΣ που αναπτύσσουν θέματα στο Ε.Δ., καθώς έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο τις περισσότερες στήλες κάθε δελτίου να καλύπτουν συγκεκριμένα και κυρίως παλαιά μέλη του Συλλόγου. Συνεπώς θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στα μέλη, ιδιαίτερα στα νέα, ώστε να συμμετάσχουν πιο ενεργά στη διατύπωση απόψεων και προβολή



εργασιών μέσω του Ε.Δ. Για παράδειγμα, η ανωτέρω **στήλη προώθησης των εργασιών μεταπτυχιακών ή διδακτορικών φοιτητών** θα τους δώσει επιπλέον κίνητρο ώστε να γίνουν μελλοντικά μέλη του ΣΕΣ. Επίσης προτείνεται το Δ.Σ. του Συλλόγου να έρθει σε επικοινωνία με ορισμένα από τα πολλά μέλη του ΣΕΣ που κατοικούν εκτός Ελλάδας, ώστε να καλύπτουν στήλες ενημερώνοντας το αναγνωστικό κοινό για εξελίξεις στην περιοχή τους. Για παράδειγμα, κάποια από τα μέλη που κατοικούν στις Βρυξέλλες μπορούν να καλύπτουν μια στήλη που να αφορά σε θέματα Ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών ή ανακοινώσεων ερευνητικών προγραμμάτων της Ε.Ε.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι το κόστος παραγωγής του Ε.Δ. είναι υψηλό σε σχέση με τα οικονομικά οφέλη που μπορούν να αποκομιστούν (π.χ. από διαφημιζομένους). Παρόλα αυτά το **Ε.Δ. θα πρέπει να διατηρηθεί και στην παραδοσιακή έντυπη μορφή** του καθώς είναι ίσως το σημαντικότερο μέσο ενημέρωσης των μελών και μετάδοσης θέσεων και δράσεων προς το σύνολο της κοινότητας των συγκοινωνιολόγων της χώρας. Σύμφωνα με την έρευνα στα μέλη του Συλλόγου, το Ε.Δ. αποτελεί το σημαντικότερο μέσο ενημέρωσης των μελών (ποσοστό πλέον του 70%). Συνεπώς, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ θα πρέπει να αναζητήσει τρόπους διατήρησης του Ε.Δ. (π.χ. με περιορισμό των σελίδων), ώστε ταυτόχρονα να παραμείνει το κόστος παραγωγής σε λογικά επίπεδα.

3.5.3 ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Η δραστηριοποίηση του ΣΕΣ στη διοργάνωση ή στη συνδιοργάνωση συνεδρίων και ημερίδων θα πρέπει να ενταθεί, ώστε να προωθηθούν ευρύτερα και πιο αποτελεσματικά όχι μόνο οι θέσεις αλλά και το έργο των μελών του Συλλόγου. Ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να δοθεί ώστε οι εκδηλώσεις αυτές να αποτελέσουν πόλο έλξης τόσο συμμετεχόντων όσο και χορηγών. Ειδικά για τους συμμετέχοντες που είναι μέλη του ΣΕΣ, η έρευνα στα μέλη του Συλλόγου έδειξε ότι το ποσοστό συμμετοχής στα συνέδρια και τις εκδηλώσεις του ΣΕΣ κρίνεται μεν ικανοποιητικός (59%), ωστόσο μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά. Το ίδιο ισχύει και για το αντικείμενο των συνεδρίων, ώστε να καταστούν πιο ελκυστικά για τα μέλη.

Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνονται οι εξής δράσεις:

- Ο ΣΕΣ διοργανώνει δύο τακτικά συνέδρια:
 - Έρευνας των Μεταφορών στην Ελλάδα, το οποίο συνδιοργανώνεται σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών (IMET) κάθε τρία χρόνια.



- ο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο διοργανώνεται επίσης κάθε τρία χρόνια.

Πέραν των ανωτέρω προτείνεται να διερευνηθεί η δυνατότητα **καθιέρωσης ενός ακόμα τακτικού συνεδρίου**. Αυτό το συνέδριο μπορεί να διοργανώνεται με τη συνεργασία συγκοινωνιακών φορέων, όπως τον ΟΑΣΑ, τις ΣΤΑΣΥ, τις ΟΣΥ, τον ΟΣΕ, τον ΣΑΣΘ κτλ. και να εστιάζει σε αμιγώς **συγκοινωνιακά θέματα**.

- **Καθιέρωση θεματικών εκδηλώσεων** (συνεδρίων ή ημερίδων) κατά τη διάρκεια των οποίων θα αναπτύσσονται επίκαιρα συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά θέματα. Η δράση αυτή θα πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις επιτροπές του ΣΕΣ, όπου κατά τη διάρκεια των εκδηλώσεων θα προβάλλονται οι θέσεις των επιτροπών.
- Εντατικοποίηση αναζήτησης ευκαιριών **συνδιοργάνωσης συνεδρίων με άλλους φορείς**, όπως πανεπιστήμια, πάροχοι μεταφορικού έργου, κρατικοί φορείς κ.ά. Πολλοί από τους φορείς θα μπορούν να συμβάλλουν με χορηγίες.
- Η συμμετοχή/εκπροσώπηση του ΣΕΣ σε συνέδρια δεν θα πρέπει να γίνεται μόνο από τα μέλη του ΔΣ του Συλλόγου. Έτσι θα πρέπει να ενθαρρυνθούν και να υποστηριχτούν όλα τα μέλη του ΣΕΣ στη συμμετοχή τους σε συνέδρια και ημερίδες. Η υποστήριξη μπορεί να γίνει είτε με την παροχή στοιχείων που διατηρεί ο Σύλλογος είτε με την παροχή υλικού (παρουσιάσεις).
- Σε συνέχεια της παραπάνω δράσης θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα **ηλεκτρονικό αρχείο** (προσβάσιμο μέσω της ιστοσελίδας του ΣΕΣ), το οποίο θα περιλαμβάνει όλες τις παρουσιάσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς από μέλη του Συλλόγου (ή ακόμα και οπτικοακουστικό υλικό αν υπάρχει) και στο οποίο θα μπορούν να ανατρέξουν τα μέλη του ΣΕΣ που ενδιαφέρονται είτε να ενημερωθούν για τις απόψεις του ΣΕΣ που έχουν διατυπωθεί είτε να χρησιμοποιήσουν κάποιο υλικό (σε συνεννόηση με το αρμόδιο μέλος του ΔΣ).
- Τα πρακτικά των συνεδρίων που συμμετέχει ο ΣΕΣ θα πρέπει να αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΕΣ. Η σχετική σελίδα υπάρχει στο site, είναι ωστόσο κενή.
- **Εντατικοποίηση προσέλκυσης χορηγιών** όσο και αν αυτό είναι δύσκολο στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία.

Στόχοι μέχρι το 2020 μπορούν να είναι: η (συν)διοργάνωση οκτώ (8) μεγάλων τακτικών συνεδρίων, όπως το συνέδριο Έρευνας, οκτώ (8) θεματικών συνεδρίων ή ημερίδων με αποκλειστική ευθύνη του ΣΕΣ, συνδιοργάνωση επτά (7) συνεδρίων σε συνεργασία με άλλους φορείς και συμμετοχή των μελών του ΣΕΣ σε τουλάχιστον είκοσι (20) εκδηλώσεις εκπροσωπώντας τον Σύλλογο.

3.5.4 ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Με εξαίρεση την έκδοση των καθιερωμένων θέσεων του Συλλόγου, ο ΣΕΣ δεν έχει να



παρουσιάσει άλλο εκδοτικό έργο. Οι όποιες εκδόσεις αποφασιστούν προς υλοποίηση θα πρέπει να λάβουν υπόψη τη δυσμενή οικονομική συγκυρία της χώρας και τα περιορισμένα έσοδα του Συλλόγου. Συνεπώς οι παρακάτω προτάσεις εντάσσονται στην οικονομική δυνατότητα του ΣΕΣ:

- Σύνθεση των κύριων αποτελεσμάτων και συμπερασμάτων των εργασιών που γίνονται στα πλαίσια των θεματικών επιτροπών του ΣΕΣ.
- Επιστημονικό περιοδικό (βλ. Ενότητα 3.5.7).
- **Εγχειρίδια και Οδηγίες** που θα προκύψουν ως αποτέλεσμα ομάδων εργασίας που θα συσταθούν για το σκοπό αυτό. Ένα ενδεικτικό παράδειγμα μπορεί να είναι το κενό που εξακολουθεί να υπάρχει στις ΟΜΟΕ αστικών οδών. Οποιαδήποτε σχετική απόφαση παρθεί πρέπει να εξεταστεί με προσοχή και με μιας μορφής διαβούλευσης με μέλη του Συλλόγου που προέρχονται από τον μελετητικό χώρο.
- Δημοσίευση των αποτελεσμάτων μελετών και ερευνητικών έργων των μελών του Συλλόγου.

Κατά τη διάρκεια της έρευνας που διεξήχθη στα πλαίσια του Σχεδίου Ανάπτυξης, τα μέλη του ΣΕΣ εξέρφασαν ξεκάθαρα την προτίμησή τους στην ενίσχυση του εκδοτικού έργου του Συλλόγου (70%), οπότε οι ανωτέρω δράσεις πιθανότατα θα βρουν ανταπόκριση από τα μέλη.

3.5.5 ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ (ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ)

Ως επιστήμονες και επαγγελματίες, οι συγκοινωνιολόγοι κινούνται σήμερα σε ένα χώρο άμεσης σχέσης με την ίδια την κοινωνία, μέσα από την προσπάθεια βελτιστοποίησης της σύνδεσης πόλων γέννησης/έλξης μετακινήσεων, την αλληλεπίδραση με την οργάνωση των χρήσεων γης και γενικότερα μέσα από την προσπάθεια επίτευξης ενός «Βιώσιμου Σχεδιασμού» των Μεταφορικών και Κυκλοφοριακών Υποδομών του Ανθρωπογενούς Περιβάλλοντος.

Σήμερα λοιπόν, παράλληλα με τις απόψεις που άπτονται του άμεσου επιστημονικού αντικειμένου του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, ο Συγκοινωνιολόγος εκφέρει απόψεις και εκφράζει θέσεις και προτάσεις που σε ικανό βαθμό αναφέρονται/επιδρούν επάνω σε «κοινούς τόπους» με αυτές των Μηχανικών/Επιστημόνων που ασχολούνται με τους τομείς:

- του Περιβάλλοντος



- της Ενέργειας και
- του Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Όμως παρά τη διαπίστωση της δραστηριοποίησης σε “κοινούς τόπους” του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, με τους Μηχανικούς/Επιστήμονες του Περιβάλλοντος και του Πολεοδομικού Σχεδιασμού, έχει χαθεί μέχρι σήμερα η ευκαιρία να λειτουργήσουν/επιδράσουν συλλογικά σε πλαίσιο:

- ο συμβουλευτικού / ενημερωτικού και εκπαιδευτικού ρόλου της κοινωνίας
- ο ενίσχυσης της εμβέλειας, της δυναμικής και γενικότερα της επιρροής των Συλλόγων (τόσο μεμονωμένα όσο και Συλλογικά) προς τα όργανα της Πολιτείας που έχουν την ευθύνη για τον Σχεδιασμό και την λήψη των αποφάσεων που αφορούν το σύγχρονο αστικό και γενικότερα το ανθρωπογενές περιβάλλον

Στο πλαίσιο λοιπόν:

- της ουσιαστικής συνεισφοράς του ΣΕΣ στο σύγχρονο γίνεσθαι
- της εισόδου του σε «διελκυστίνδες» που αφορούν την οργάνωση της ζωής και την ποιότητα διαβίωσης υπό ορθούς όρους και με αξιώσεις, ώστε να λαμβάνονται εγκαίρως υπόψη οι σχετικές παρατηρήσεις των εκπροσώπων του προ τελικής εφαρμογής
- και όπως αναφέρθηκε, της προώθησης των θέσεων του ώστε να γίνονται πιο αισθητές και αποδεκτές από ένα ευρύ τμήμα της κοινωνίας και γενικότερα της ενίσχυσης της εμβέλειας, της δυναμικής και γενικότερα της επιρροής του Συλλόγου (τόσο προς το κοινωνικό σύνολο όσο και προς την Πολιτεία),

ο ΣΕΣ καλείται να ενισχύσει τις ενέργειές του προς **επίτευξη συνεργειών** (σε πνεύμα αμοιβαίας συνεισφοράς και προώθησης των καλώς εννοούμενων συμφερόντων του) ιδιαίτερα **με τους Συλλόγους των Μηχανικών Περιβάλλοντος και Πολεοδομικού Σχεδιασμού**.

Με βάση τα ανωτέρω προτείνεται, να ληφθεί μέριμνα από τις μελλοντικές διοικήσεις του Συλλόγου:

-τόσο για την έναρξη του διαλόγου με τους φορείς των Πολεοδόμων & Περιβαλλοντολόγων

-όσο και για την διατύπωση συγκεκριμένων θέσεων/ προτάσεων που να συνηγορούν στην δημιουργία ενός ενιαίου συλλογικού οργάνου, που θα εντέλλεται να εκφράζει με πολύ μεγαλύτερη δυναμική και βαρύτητα (λόγω του αναμφισβήτητου μεγάλου



μεγέθους του) τις κοινές θέσεις των καθ' ύλη αρμόδιων επιστημονικών φορέων, τα παρακάτω ενδεικτικά (και όχι περιοριστικά) θέματα:

-Της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης & της Κατανομής των Διαθέσιμων Πόρων στην προσπάθεια επίτευξης της

-Του Προγραμματισμού και της οργάνωσης των μεταφορικών υποδομών

-Της Αξιολόγησης των αποφάσεων της Πολιτείας (των σχετικών με τα ανωτέρω θέματα)

και παράλληλα θα μπορεί να ασκεί στην Πολιτεία ένα ισχυρότερο συμβουλευτικό -και γιατί όχι ελεγκτικό ρόλο- όταν κρίνει ότι οι αποφάσεις της Πολιτείας εξόφθαλμα έρχονται σε αντίθεση με τις αρχές που επιβάλλουν οι κανόνες των επιστημών των τριών συνεργούντων κλάδων.

Πιο συγκεκριμένα τα βήματα που θα μπορούσαν να γίνουν στην κατεύθυνση αυτή (ήτοι στην κατεύθυνση της έναρξης επικοινωνίας / επαφής με τους άλλους συλλόγους και εν τέλει πιθανά στην δημιουργία ενός κοινού συλλογικού οργάνου) -ενδεικτικά- θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν:

- Πρόσκληση στους Συλλόγους Πολεοδομών-Χωροτακτών και Περιβαλλοντολόγων για την διεξαγωγή ενός συνεδρίου ή μίας συζήτησης στρογγυλής τραπέζης όπου θα κατατεθεί προς διερεύνηση η Πρόταση για την διαμόρφωση του Ενιαίου Συλλογικού Οργάνου.

- Σε περίπτωση της αποδοχής της πρότασης, τη δημιουργία ομάδας/επιτροπής η οποία θα έχει ως αντικείμενο την διατύπωση συγκεκριμένων θέσεων και σε καθορισμένο χρόνο για τις δομές και τα πλαίσια της λειτουργίας του.

- Οργάνωση ενός καταληκτικού συνεδρίου όπου θα συγκεκριμενοποιηθούν οι προτάσεις που αφορούν τα πλαίσια λειτουργίας και εν γένει τις αρμοδιότητες και το καταστατικό του νέου συλλογικού οργάνου.

Επιπλέον των ανωτέρω και όσον αφορά διαδραστικές εκδηλώσεις που να παρέχουν δυνατότητα ενεργού συμμετοχής: ενδεικτικά προτείνεται η οργάνωση ενός «Οδοιπορικού» με ενεργή συμμετοχή των πολεοδομών – χωροτακτών, και των περιβαλλοντολόγων. **Θα μπορούσε έτσι να ενισχυθεί ο διάλογος για την αρμονική ενσωμάτωση – σε αστικό κύκλο – τόσο των «ήπιων» μορφών μετακίνησης (πεζή, με ποδήλατο), όσο και οχημάτων με καινοτόμα χαρακτηριστικά (ηλεκτρικό όχημα για ενοικίαση ή στόλους συγκεκριμένων δραστηριοτήτων Δήμων / μεγάλων επιχειρήσεων κλπ).**

Όσον αφορά τέλος την παραγωγή επιστημονικού/ακαδημαϊκού έργου, πέραν των



ανωτέρω και γενικότερα πέραν τυχόν πρακτικών κλπ εκδόσεων που θα μπορούσαν να παραχθούν από τέτοιες σειρές εκδηλώσεων, θα μπορούσε να υποστηριχθεί η από κοινού συγγραφή και επιμέλεια συγγραμμάτων προς διδασκαλία σε μαθήματα επιλογής τμημάτων διαφορετικών σχολών. Αυτό βέβαια προϋποθέτει τη δέουσα επιμέλεια ώστε να καλύπτονται ο χαρακτήρας και οι επιμέρους πρακτικές απαιτήσεις κάθε προγράμματος σπουδών.

Τέλος, κατά την προσεχή περίοδο θα εξετασθούν με προσοχή και συγκεκριμένα θέματα, όπως η συνεργασία με ιατρικούς / δικαστικούς φορείς και την αστυνομία, προκειμένου να αναβαθμισθεί η διαδικασία συλλογής και τήρησης στατιστικών στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων. Η άρση επιμέρους επισφαλειών κατά την επιστημονική αξιοποίηση τέτοιων στοιχείων συνιστά άμεση προτεραιότητα σε σχέση με την υποστήριξη της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

3.5.6 ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΣΕΣ

Η εκπροσώπηση του ΣΕΣ είναι μια από τις δραστηριότητες που απαιτούν σημαντικό χρόνο, τόσο από το ΔΣ, όσο και από τα μέλη των επιτροπών, αλλά και όλα τα μέλη (κατά περίπτωση). Για την αποτελεσματικότερη εκπροσώπηση του ΣΕΣ απαιτείται ταχεία επικοινωνία μεταξύ των μελών και ανάδραση. Δεδομένης της διάρκειας του Σχεδίου Ανάπτυξης οι προτάσεις παρουσιάζονται σε δύο χρονικούς ορίζοντες.

Μεσοπρόθεσμα

Οι Επιτροπές του ΣΕΣ αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο για τη διατύπωση θέσεων και προτάσεων σε θέματα της επικαιρότητας, αλλά και θέματα παγίου ενδιαφέροντος. Για την αποτελεσματική λειτουργία τους, **οι επιτροπές πρέπει να χρησιμοποιούν τις νέες τεχνολογίες για την εσωτερική τους επικοινωνία**, όπως περιγράφεται και στην ανάλογη ενότητα του παρόντος Σχεδίου Ανάπτυξης.

Σε συνέχεια της αναγνώρισης του ρόλου και της προστιθέμενης αξίας του, **ο ΣΕΣ έχει προσκληθεί σε πλήθος επιτροπών (Επιτροπής Επεξεργασίας ΚΟΚ, Εθνικό Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, ...)**. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να συντηρηθεί και εντατικοποιηθεί, ώστε ο ΣΕΣ να συνεχίσει να έχει μια αξιόπιστη και ουσιαστική παρουσία.

Όσον αφορά την εκπροσώπηση στα ΜΜΕ, αυτή πρέπει να συνεχίσει να γίνεται με τρόπο ουσιαστικό, αντικειμενικό και επιστημονικό. **Ο ΣΕΣ πρέπει να ανταποκρίνεται στις προσκλήσεις από τα ΜΜΕ** και να επιδιώκει να βρίσκει κάθε φορά το πλέον καταλληλο μέλος για την εκπροσώπηση του. Καλό είναι, σε κάθε περίπτωση, πριν την κάθε εκπροσώπηση να ανατρέχει το επιλεγέν μέλος στις



υπάρχουσες θέσεις του ΣΕΣ για το θέμα (αν υπάρχουν) και να υπάρχει σύντομη συνεννόηση με το ΔΣ για εξασφάλιση ορθής μετάδοσης του κατάλληλου μηνύματος.

Μέχρι σήμερα η εκπροσώπηση του ΣΕΣ γίνεται κυρίως από τα μέλη του ΔΣ, ενώ **κρίνεται σκόπιμο ο κύκλος αυτός σταδιακά να διευρυνθεί**. Παραδείγματος χάριν, πρώην μέλη του ΔΣ του ΣΕΣ, τα οποία έχουν ήδη τις επαφές αλλά και την κατάλληλη εμπειρία, θα μπορούσαν να πλαισιώνουν τις προσπάθειες του εκάστοτε ΔΣ.

Ο ΣΕΣ πρέπει στο μέτρο του δυνατού να αποδέχεται προσκλήσεις για χαιρετισμό ή τοποθέτηση σε συνέδρια/ημερίδες/εκδηλώσεις που διοργανώνονται από συναφείς φορείς και άπτονται των τομέων δραστηριότητας και ενδιαφέροντος του ΣΕΣ, καθότι η συμμετοχή του σε αυτές ενισχύει την καλώς εννοούμενη προβολή του ως φορέα θέσεων και διαμόρφωσης στρατηγικής.

Μακροπρόθεσμα:

Το θέμα της εκπροσώπησης του ΣΕΣ είναι σημαντικό για την εικόνα και αποτελεσματικότητα των δράσεων του ΣΕΣ. Ειδικά σε περίπτωση που θα αλλάξουν τα οικονομικά δεδομένα, θα ήταν θεμιτό να εξεταστεί η επαγγελματική υποστήριξη του ΣΕΣ από επαγγελματία του χώρου της επικοινωνίας, ο οποίος θα μπορούσε να οργανώνει και να υποστηρίζει τη διατύπωση θέσεων και τοποθετήσεων του ΣΕΣ για διοχέτευση στα ΜΜΕ και πιο συστηματική εκπροσώπηση.

3.5.7 ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΣΕΣ

Μετά από την αδρανοποίηση των Τεχνικών Χρονικών διαπιστώνεται η ύπαρξη ενός κενού σε σχέση με την έκδοση επιστημονικού περιοδικού στο αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού στην Ελλάδα. Το κενό αυτό θα μπορούσε να καλύψει ο ΣΕΣ με τη δημιουργία (ή υποστήριξη) ενός τέτοιου περιοδικού.

Ο πλέον πιθανός φορέας υλοποίησης του επιστημονικού αυτού περιοδικού είναι η **Επιτροπή Έρευνας του ΣΕΣ**, ή μια ξεχωριστή επιτροπή, η οποία θα διαχειρίζεται όλα τα θέματα του επιστημονικού περιοδικού, περιλαμβανομένης της στόχευσης (σε συνεργασία με το ΔΣ), και τις διαδικασίες κρίσης των εργασιών. Εκτός από τα προφανή ερωτήματα που άπτονται της βιωσιμότητας ενός τέτοιου εγχειρήματος, το οποίο απαιτεί σημαντικό χρόνο από τους εμπλεκομένους, αλλά και πιθανά πόρους, υπάρχει και μια σειρά από άλλα ερωτήματα που πρέπει να συζητηθούν.

Το πρώτο ερώτημα αφορά στη μορφή αυτού του επιστημονικού περιοδικού. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια στροφή από τα κλασσικά έντυπα επιστημονικά



περιοδικά προς **ηλεκτρονικές εκδόσεις**, οι οποίες εξασφαλίζουν μείωση του κόστους, αλλά και ταχύτερη και ευρύτερη διάχυση του περιεχομένου.

Ένα άλλο ερώτημα αφορά στη **γλώσσα έκδοσης** του επιστημονικού περιοδικού. Η γλώσσα του ΣΕΣ είναι η Ελληνική και αυτή αποτελεί την πρώτη εναλλακτική. Από την άλλη, μια τέτοια επιλογή θα περιόριζε τον αντίκτυπο ενός τέτοιου εγχειρήματος σημαντικά. Μια έκδοση στην Αγγλική γλώσσα θα «άνοιγε» το περιεχόμενο ενός τέτοιου επιστημονικού περιοδικού σε ένα πολύ μεγαλύτερο κοινό, βοηθώντας στη διάδοση του έργου του ΣΕΣ και των μελών του. Μια πιθανή ενδιάμεση λύση θα περιελάμβανε το άρθρο σε μια γλώσσα, με εκτεταμένη περίληψη στην άλλη.

Λαμβάνοντας υπόψη τους σημερινούς περιορισμούς και απαιτήσεις, φαίνεται από μια καταρχήν αξιολόγηση ότι θα δινόταν προτεραιότητα σε ένα ηλεκτρονικό επιστημονικό περιοδικό στην Αγγλική γλώσσα.

Εκτός από τη δημοσίευση άρθρων που θα υποβάλλονται προς κρίση στο περιοδικό, το επιστημονικό περιοδικό του ΣΕΣ θα μπορούσε να εκδίδει επίσης ειδικά τεύχη από τις δράσεις/ημερίδες/συνέδρια του ΣΕΣ. Στην περίπτωση αυτή, κάποια άρθρα ή παρουσιάσεις από τις δράσεις αυτές θα επιλέγονται καταρχήν, και στην συνέχεια οι συγγραφείς τους θα προσκαλούνται να επεκτείνουν/εξελίссουν τις εργασίες τους, ώστε αυτές να φτάσουν σε επίπεδο δημοσίευσης σε επιστημονικό περιοδικό.

Σημειώνεται ότι η πιθανή απόφαση έκδοσης ενός επιστημονικού περιοδικού από τον ΣΕΣ (πιθανά σε συνεργασία με άλλους επιστημονικούς φορείς) θα πρέπει να εξεταστεί λεπτομερώς και να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του δύσκολου αυτού εγχειρήματος. Σημειώνεται ότι θα ήταν χρήσιμη/απαραίτητη η εξεύρεση χορηγίας ως προϋπόθεση για τη δράση αυτή.

3.5.8 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΣΕΣ

Στην χώρα μας παρατηρείται η έλλειψη ενός Συγκοινωνιακού Παρατηρητηρίου. Ο ρόλος και η ιστορία του ΣΕΣ τον καθιστούν έναν από τους κατεξοχήν φορείς που θα μπορούσε να συμβάλει στη δημιουργία μίας τέτοιας υποδομής. Στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου Ανάπτυξης, το θέμα προσεγγίζεται σε δύο χρονικούς ορίζοντες.

Μεσοπρόθεσμα το παρατηρητήριο θα μπορούσε να λειτουργεί καταρχήν ως ένα **μετα-παρατηρητήριο**, με την έννοια ότι δεν θα συλλέγει υποχρεωτικά πρωτογενή στοιχεία, αλλά θα μπορεί να λαμβάνει τη θέση ενός ευρετηρίου των υφιστάμενων πηγών. Στη φάση αυτή, θα αναγνωριστούν ήδη διαθέσιμες πηγές (π.χ. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ, NRSO, Παρατηρητήριο Εγνατίας, IMET) και να δημιουργηθεί μια μορφή ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης με κατάλληλες αναφορές. Ένα δεύτερο βήμα θα μπορούσε να είναι η δημιουργία διαύλων επικοινωνίας με τους



αρμόδιους φορείς (π.χ. ΟΑΣΑ και Αττικό Μετρό για ΜΜΜ στην Αθήνα, ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη, λιμένες, ακτοπλοϊκές εταιρίες κτλ.), με τον ορισμό συνδέσμων από το ΣΕΣ και σημείων επαφής στους φορείς, για άμεση επικοινωνία σε περιπτώσεις αιτημάτων στοιχείων (είτε από μέλη, αλλά ακόμα και από το ΣΕΣ, π.χ. κατά τη διατύπωση θέσεων από το ΔΣ ή τις επιτροπές).

Μία επόμενη δράση θα μπορούσε να είναι η **δημιουργία φόρμας/δομής για τη συλλογή δεδομένων, η οποία θα οδηγήσει στη σταδιακή καταχώρηση διαθέσιμων/συλλεγόμενων δεδομένων.**

Αν η συγκεκριμένη δράση δρομολογηθεί, τότε θα ήταν πιθανά χρήσιμη και η δημιουργία ειδικής Επιτροπής, επιφορτισμένης με το έργο της επιμέλειας του Παρατηρητηρίου αυτού.

Ανάλογα με την πρόοδο του εγχειρήματος, ίσως να είναι δυνατή και η περιοδική έκδοση στοιχείων (μερικών, π.χ. ανά κατηγορία ή μέσο), κατά περίπτωση και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ή/και τις διαφαινόμενες ανάγκες.

Μακροπρόθεσμα και αν το επιτρέπουν οι περιστάσεις, το Συγκοινωνιακό Παρατηρητήριο του ΣΕΣ θα μπορούσε να λάβει μια **ουσιαστικότερη και πληρέστερη μορφή. Προϋπόθεση για αυτό είναι η εύρεση χρηματοδότησης/χορηγίας**, η οποία θα επιτρέψει την κάλυψη των αναγκών του Παρατηρητηρίου. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι παρακάτω δράσεις:

- Δημιουργία και ενημέρωση βάσης δεδομένων με δυνατότητα εξαγωγής αναφορών
- Δημιουργία ηλεκτρονικών διαύλων αυτοματοποιημένης συλλογής δεδομένων
- Καθιέρωση τακτικής έκδοσης στοιχείων παρατηρητηρίου

3.5.9 ΣΥΝΟΨΗ ΔΡΑΣΕΩΝ

- Αναθεώρηση της δομής, μεγέθους (π.χ. περιορισμός των σελίδων) και πιθανά του περιεχομένου του Ενημερωτικού Δελτίου (π.χ. καθιέρωση στήλης προώθησης των εργασιών μεταπτυχιακών ή διδακτορικών φοιτητών) ώστε να γίνει πιο ελκυστικό για τα μέλη. Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ θα πρέπει να αναζητήσει τρόπους διατήρησης του Ε.Δ., ώστε ταυτόχρονα να παραμείνει το κόστος παραγωγής σε λογικά επίπεδα.
- Εντατικοποίηση της διοργάνωσης ή συνδιοργάνωσης συνεδρίων και ημερίδων, ώστε να προωθηθούν ευρύτερα και πιο αποτελεσματικά όχι μόνο οι θέσεις αλλά και το έργο των μελών του Συλλόγου, δίδοντας παράλληλα έμφαση στη συμμετοχή περισσότερων μελών του Συλλόγου σε αυτές. Στα πλαίσια αυτά προτείνονται μεταξύ άλλων: η καθιέρωση ενός ακόμα τακτικού συνεδρίου που να εστιάζει σε αμιγώς συγκοινωνιακά θέματα, η καθιέρωση θεματικών



εκδηλώσεων που να είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις επιτροπές του ΣΕΣ, και η δημιουργία ενός ηλεκτρονικού αρχείου (προσβάσιμο μέσω της ιστοσελίδας του ΣΕΣ), το οποίο θα περιλαμβάνει όλες τις παρουσιάσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς από μέλη του Συλλόγου.

- Εντατικοποίηση του εκδοτικού έργου του ΣΕΣ μέσω της παραγωγής Εγχειριδίων και Οδηγιών που θα προκύψουν ως αποτέλεσμα ομάδων εργασίας που θα συσταθούν για το σκοπό αυτό.
- Επίτευξη συνεργειών με άλλους συναφείς κλάδους και Συλλόγους και ιδιαίτερα με εκείνους των Μηχανικών Περιβάλλοντος και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, οι οποίες μπορούν να εκφραστούν και να υλοποιηθούν με τη διατύπωση συγκεκριμένων θέσεων, τη διεξαγωγή ενός συνεδρίου και άλλων δράσεων.



4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι προτεινόμενες δράσεις του ΣΕΣ, οι οποίες περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Ανάπτυξης για την περίοδο 2014-2020, διακρίνονται σε τέσσερις ενότητες ("πυλώνες ανάπτυξης"):

- Επιστημονική τεκμηρίωση
- Υποστήριξη μελών
- Οργάνωση
- Προώθηση

Οι δράσεις που θα πραγματοποιηθούν μεσοπρόθεσμα θα πρέπει να αποσκοπούν στη **δημιουργία προϋποθέσεων για καλύτερη και ταχύτερη επικοινωνία** μεταξύ των μελών του ΣΕΣ και των οργανωτικών δομών του (ΔΣ, επιτροπές, κτλ.), αλλά και άμεσα των μελών μεταξύ τους. Πρέπει να επιδιώκεται η **συμμετοχή μελών από όλες τις κατηγορίες απασχόλησης**, ώστε να υπάρχει ταχύτερη ενημέρωση για τα τεκταινόμενα στους διάφορους τομείς και να είναι σε θέση ο ΣΕΣ να αντιδρά ταχύτερα.

Παρά τη **θετική λειτουργία των επιτροπών**, η παρακολούθηση της λειτουργίας τους αφήνει περιθώρια για βελτίωση. Συγκεκριμένα, προτείνεται η μείωση του αριθμού των μελών των επιτροπών, ώστε αυτές να είναι ευέλικτες και λειτουργικές. Σημειώνεται ότι δεν απαιτείται να είναι κάποιο μέλος του ΣΕΣ μέλος της εκάστοτε επιτροπής, ώστε να μπορεί να συνεισφέρει στο έργο της. Αντίθετα, είναι θεμιτό κατά περίπτωση τα μέλη των επιτροπών **να ανατρέχουν σε άλλα μέλη του ΣΕΣ** (ή πιθανά εξωτερικούς ειδικούς, π.χ. σε θέματα που άπτονται νομοθεσίας) για την ολοκλήρωση του έργου των επιτροπών τους. Επίσης, προτείνεται η **εξέταση της μείωσης του αριθμού των επιτροπών**, ώστε αυτές να χειρίζονται πιο ολοκληρωμένα πεδία του αντικειμένου του ΣΕΣ.

Το ζήτημα της εκπροσώπησης των μελών αυτών έχει ήδη αναδειχθεί, τόσο για την προβολή των θεμάτων και προβλημάτων που μπορεί τοπικά να ανακύπτουν, αλλά και για να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί η τοπική δραστηριότητα του ΣΕΣ σε περισσότερες περιοχές. Σε αυτή τη λογική προτείνεται η **δημιουργία «τοπικών μονάδων»**, καλύπτοντας αρχικά τουλάχιστον τις μεγάλες πόλεις ή όπου αλλού εκδηλωθεί αντίστοιχο ενδιαφέρον από μέλη που διατίθενται να στηρίξουν μια τέτοια πρωτοβουλία. Η υλοποίηση της δράσης αυτής προτείνεται να γίνει μέσω της αξιοποίησης των δυνατοτήτων του διαδικτύου.

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια γύρω από τα συγκοινωνιακά θέματα, έχει οδηγήσει πολλούς νεαρούς συναδέλφους ή και φοιτητές



στους κόλπους του Συλλόγου, χωρίς όμως να μπορούν να ενταχθούν επίσημα με κάποιο τρόπο σε αυτόν. Δεδομένου ότι η προσέλκυση νέων μελών είναι σημαντική για τη συνέχιση του έργου του Συλλόγου και ιδιαίτερα η επαφή με τη νέα γενιά συναδέλφων, η οποία μπορεί να ανανεώσει και να εμπλουτίσει το περιεχόμενο των δράσεων του ΣΕΣ, κρίνεται σκόπιμο η **καθιέρωση μιας ειδικής κατηγορίας μελών**, τα οποία αν και δεν πληρούν τα κριτήρια που ξεκάθαρα περιγράφονται στο Καταστατικό, θα εντάσσονται με ειδικό καθεστώς και διαφοροποιημένη συνδρομή. Αντίστοιχα, θα μπορούσε να υπάρχει πρόβλεψη για μια νέα **κατηγορία υποστηρικτών ή φίλων του συλλόγου** σε εταιρικό επίπεδο.

Τα θέματα των **επιμορφωτικών δράσεων** πρέπει να καθοριστούν σε επικοινωνία με τα μέλη του Συλλόγου (ίσως μέσα από ένα ερωτηματολόγιο) και μπορεί ακόμη να οδηγούν σε μια ενδεχόμενη πιστοποίηση σε συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο. Στην ίδια λογική παροχής αρτιότερης υποστήριξης προς τα μέλη, εντάσσεται και η σκέψη για **προώθηση προτύπων και κανονισμών** για τη μελέτη, εκτέλεση, λειτουργία και εκμετάλλευση έργων που έχουν σχέση με την κυκλοφορία και τις μεταφορές.

Αποτέλεσμα της προσπάθειας των μελών του συλλόγου, είναι να αναγνωρίζεται συνεχώς περισσότερο το «ειδικό βάρος» του αντικειμένου του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού και η συμβολή που μπορεί αυτός να έχει ως εξειδικευμένος επιστήμονας σε θέματα μεταφορών. Το επόμενο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι η **θεμελίωση επαγγελματικών δικαιωμάτων** για να εδραιωθεί και θεσμικά στη συνείδηση του τεχνικού κόσμου ο ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού σε κάθε έργο.

Η **οικονομική αυτοδυναμία** του ΣΕΣ είναι μία σημαντική προτεραιότητα για την εξασφάλιση της αυτονομίας και ανεξαρτησίας του. Οι σχετικές προτάσεις εστιάζονται στους ακόλουθους τρεις άξονες:

1. Συνδρομές Μελών

- Να διαμορφωθεί το **ύψος της ετήσιας συνδρομής** ανάλογα με τις κατηγορίες των μελών.
- Να αποστέλλεται **ηλεκτρονικά ενημέρωση για την πιθανή οφειλή** συνδρομής και του ύψους αυτής και να χορηγείται βεβαίωση με ισχύ για το τρέχον έτος στα οικονομικώς ενήμερα μέλη.
- Να δοθεί η δυνατότητα **πληρωμής της συνδρομής μέσω** πάγιας εντολής της **πιστωτικής κάρτας**.

2. Έξοδα Συλλόγου

- Να διερευνηθεί η **δυνατότητα μείωσης του αριθμού των παραληπτών του Ενημερωτικού Δελτίου**.
- Να βρεθούν **μόνιμοι υποστηρικτές** για να αναλάβουν τα έξοδα της έκδοσης και αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου.



- Να διερευνηθεί η επιλογή της κατάργησης της αποστολής του Ενημερωτικού Δελτίου, το οποίο να διατίθεται μόνο σε ηλεκτρονική μορφή.
 - Να διερευνηθεί η δυνατότητας κάλυψης των αναγκών της υποστήριξης του γραφείου και του ιστότοπου από το ίδιο άτομο.
3. Συνεδρία, Εκδηλώσεις και Εκδόσεις
- Να **εντατικοποιηθεί η προσπάθεια αναζήτησης χορηγιών**, οι οποίες λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης είναι μειωμένες, έτσι ώστε τα έξοδα των συνεδρίων και των εκδηλώσεων να καλύπτονται αποκλειστικά από αυτές και να μην επιβαρύνεται το ταμείο του Συλλόγου.
 - Να βρεθούν **μόνιμοι υποστηρικτές που θα αναλάβουν τα έξοδα της έκδοσης και αποστολής** των πιθανών μελλοντικών εκδόσεων.

Καθώς η σύγχρονη εποχή γίνεται συνεχώς πιο ηλεκτρονική, είναι απαραίτητη η περαιτέρω αξιοποίηση των ηλεκτρονικών εργαλείων και των νέων δυνατοτήτων που φέρνει η τεχνολογία, για την ακόμη καλύτερη λειτουργία του ΣΕΣ. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται:

α) η συνέχιση της συντήρησης και **επικαιροποίησης** όλων των ηλεκτρονικών συστημάτων του ΣΕΣ (ηλεκτρονικοί κατάλογοι, βιβλιοθήκη, αρχεία και έντυπα),

β) η περαιτέρω **προτυποποίηση των διαδικασιών** με την εισαγωγή ηλεκτρονικών εντύπων και διαδικασιών σε όλες τις φάσεις λειτουργίας του ΣΕΣ,

γ) η δημιουργία **εσωτερικής βιβλιοθήκης** (π.χ. dropbox) υποστήριξης των εσωτερικών λειτουργιών του ΣΕΣ (συνεδριάσεις ΔΣ, διαχείριση αλληλογραφίας, κλπ.) σε βάθος χρόνου (πρόσβαση σε παλαιότερα αρχεία),

δ) η **διασύνδεση** των ηλεκτρονικών εργαλείων αυτών με τα ηλεκτρονικά μέσα που χρησιμοποιεί ο ΣΕΣ για την προώθηση των θέσεων του (ηλεκτρονική ενημέρωση, δικτυακός τόπος, κοινωνικά δίκτυα). Ιδιαίτερα, η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη και τα ηλεκτρονικά έντυπα μπορούν να είναι διασυνδεδεμένα και να αλληλοεπικαιροποιούνται αυτόματα (από και προς τον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ),

ε) οι συνεδριάσεις του ΔΣ και των επιτροπών με απομακρυσμένη πρόσβαση μέσω **επικοινωνίας με υπολογιστή** (π.χ. skype, κλπ.).

Η **έντονη ηλεκτρονική παρουσία του ΣΕΣ** αποτελεί πλέον σήμερα αναπόσπαστο τμήμα όχι μόνο της πολιτικής προώθησης των θέσεων του ΣΕΣ, αλλά ενδεχομένως και της ίδιας της ουσιαστικής ύπαρξης του ΣΕΣ και συνεισφοράς του στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της Ελλάδας. Η στρατηγική για την εντατικοποίηση της δικτυακής παρουσίας του ΣΕΣ πρέπει να βασίζεται σε **δύο αλληλένδετους άξονες**:



α) Στον **εμπλουτισμό του δικτυακού τόπου του ΣΕΣ** με πολύ υλικό για τα συγκοινωνιακά θέματα, ώστε οι αναζητήσεις μέσω των μηχανών αναζήτησης να οδηγούν με υψηλή συχνότητα στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ. Στο πλαίσιο αυτό μπορούν να εξεταστούν ανάμεσα στα άλλα: η σταδιακή **ψηφιοποίηση όλου του αρχείου** του ΣΕΣ, η **δημιουργία σύντομων ειδήσεων** για όσο το δυνατόν περισσότερα από τα σημαντικότερα τρέχοντα συγκοινωνιακά θέματα, η προβολή των δραστηριοτήτων και **της γνώσης που παράγεται από όλους τους φορείς των Συγκοινωνιολόγων** στην Ελλάδα και στο εξωτερικό μέσω σχετικών συνδέσμων στους δικτυακούς τόπους των φορέων αυτών, η **αμοιβαία ανταλλαγή συνδέσμων** με όλους τους φορείς των Συγκοινωνιολόγων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, και η **οργάνωση του πλούσιου υλικού** που βρίσκεται διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ, με εύχρηστες κατηγορίες και υπο-κατηγορίες των μενού, αλλά και με το σύννεφο λέξεων-κλειδιών (tag cloud), που θα επιτρέπουν στον κάθε χρήστη να βρίσκει πιο εύκολα τις πληροφορίες που αναζητά και να μένει περισσότερη ώρα στον δικτυακό τόπο του ΣΕΣ.

β) στην **οργανωμένη ηλεκτρονική αναπαραγωγή των συγκοινωνιακών θεμάτων αιχμής** (νέες θέσεις, παρεμβάσεις) από τα μέλη του ΣΕΣ, μέσα από τους δικτυακούς τόπους όλων των σχετικών με το αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου φορέων και προσώπων (Πανεπιστήμια, Μελετητές, Δημόσιες Αρχές, κλπ.) αλλά και τα κοινωνικά δίκτυα των μελών του ΣΕΣ και των συγκοινωνιακών φορέων.

Επιπλέον, στη σύγχρονη ψηφιακή εποχή, είναι καθοριστικής σημασίας η ταχύτατη αναπαραγωγή των συγκοινωνιακών ειδήσεων, αφού η αξία μίας πληροφορίας μειώνεται κατακόρυφα όσο περνούν οι ώρες και ημέρες. **Ο ΣΕΣ πρέπει να αναπαράγει ειδήσεις ενδιαφέροντος / αρμοδιότητάς του και να παίρνει θέση για τη συγκοινωνιακή πραγματικότητα σε πραγματικό χρόνο.**

Στο πλαίσιο της επιτυχούς αντιμετώπισης των σημερινών προκλήσεων, ο ΣΕΣ καλείται να ενισχύσει τις ενέργειές του προς **επίτευξη συνεργειών** (σε πνεύμα αμοιβαίας συνεισφοράς και προώθησης των καλώς εννοούμενων συμφερόντων του) με ομοειδείς συλλόγους στην Ελλάδα και το εξωτερικό.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕΣ 2014 - 2020

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΜΕΛΩΝ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ:

- Σημείωσε την απάντηση σου σε κάθε έναν από τους Πίνακες που ακολουθούν.
- Όπου υπάρχει απάντηση με αριθμημένη κλίμακα από το 1 έως το 5, αυτή αναλύεται ως εξής:
1: Πάρα πολύ | 2: Πολύ | 3: Μέτρια | 4: Λίγο | 5: Πολύ λίγο
- Όπου δεν γνωρίζεις την απάντηση ή δεν επιθυμείς να απαντήσεις άφησε το αντίστοιχο πλαίσιο κενό.
- Συμπλήρωσε με δικά σου λόγια όποιο σχετικό σχόλιο επιθυμείς στο αντίστοιχο πλαίσιο του κάθε Πίνακα.

1. ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1. Αριθμός Μητρώου

- < 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- 500 - 600
- 600 - 700
- > 700

1.2. Ηλικία

- < 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- > 60

1.3. Διαμονή

- Αττική
- Θεσ/νίκη
- Πάτρα
- Ηράκλειο

Other:

2. ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

	1	2	3	4	5
2.1. Διαβάζεις τις «θέσεις» επί συγκοινωνιακών θεμάτων που - κατά καιρούς - διατυπώνει ο ΣΕΣ;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.2. Είσαι σε γενικές γραμμές σύμφωνος με τις «θέσεις» αυτές που διατυπώνει ο ΣΕΣ;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.3. Έχεις εντοπίσει περιπτώσεις που ο ΣΕΣ «αδράνησε» στη διατύπωση «θέσης» ; (εάν ναι, σημείωσε παρακάτω ενδεικτικά το σχετικό θέμα)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.4. Έχεις εικόνα του έργου που παράγουν οι επιτροπές του ΣΕΣ;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.5. Σε ικανοποιεί το έργο των επιτροπών του ΣΕΣ ;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Σχετικά σχόλια ή παρατηρήσεις (2.1 - 2.5)

3. ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΜΕΛΩΝ

	1	2	3	4	5
3.1. Θεωρείς σκόπιμη τη δημιουργία τοπικών μονάδων ώστε να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί η τοπική	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

δραστηριότητα του
ΣΕΣ;

3.2. Πιστεύεις ότι ο
ΣΕΣ θα πρέπει να
στηρίξει και να
προωθήσει τα
επαγγελματικά
δικαιώματα των
μελών του και πως;

3.3. Πιστεύεις ότι ο
ΣΕΣ θα πρέπει να
ασχοληθεί με θέματα
εκπαίδευσης (π.χ.
διοργάνωση
σεμιναρίων) των
μελών του;

3.4. Έχεις
συμμετάσχει σε
οποιαδήποτε δράση
του ΣΕΣ (επιτροπή,
κλπ.);

3.5. Θεωρείς σκόπιμη
τη διαμόρφωση
κατηγοριών μελών
(π.χ. fellow,
associate, student
members, κλπ.) με
αντίστοιχη
διαφοροποίηση της
ετήσιας συνδρομής;

Σχετικά σχόλια ή παρατηρήσεις (3.1. - 3.5)

4. ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1 2 3 4 5

4.1. Σε ικανοποιεί η
λειτουργία των
γραφείων του ΣΕΣ;

4.2. Έχεις ανατρέξει
ποτέ στο αρχείο του
ΣΕΣ;

4.3. Είσαι
ικανοποιημένος από
τις υπηρεσίες της
γραμματείας;

4.4. Είσαι

ικανοποιημένος από την επικοινωνία σου (με οποιοδήποτε μέσο) με τον ΣΕΣ;

4.5. Θεωρείς ότι πρέπει να ενισχυθούν οι ηλεκτρονικές υπηρεσίες της ιστοσελίδας του ΣΕΣ (π.χ. ηλεκτρονική βιβλιοθήκη);

Σχετικά σχόλια ή παρατηρήσεις (4.1 - 4.5)

1 2 3 4 5

4.6. Σε ικανοποιεί το ποσό της ετήσιας συνδρομής;

4.7. Σε ικανοποιούν οι παρεχόμενοι τρόποι πληρωμής της συνδρομής;

4.8. Πως κρίνεις την «ανταποδοτικότητα» του ποσού συνδρομής;

4.9. Θεωρείς σκόπιμη την ύπαρξη χορηγιών; (εάν ναι, σημείωσε παρακάτω την προτεινόμενη μορφή των χορηγιών)

Σχετικά σχόλια ή παρατηρήσεις (4.6 - 4.9)

5. ΠΡΟΩΘΗΣΗ

	1	2	3	4	5
5.1. Παρακολουθείς τα συνέδρια και τις ημερίδες του Συλλόγου;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.2. Πιστεύεις ότι θα έπρεπε να διευρυνθούν, σε αντικείμενο και πλήθος, οι κοινωνικές εκδηλώσεις του ΣΕΣ;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.3. Έχεις συμμετάσχει σε κοινωνικές εκδηλώσεις του ΣΕΣ;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Πώς αξιολογείς τα επόμενα ζητήματα;

	1	2	3	4	5
5.4. Ετήσιος αριθμός συνεδρίων και ημερίδων του ΣΕΣ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.5. Αντικείμενο των συνεδρίων και των ημερίδων του ΣΕΣ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.6. Ενημέρωση μελών (γίνεται έγκαιρα και σωστά ;) πριν τη διεξαγωγή των συνεδρίων και των ημερίδων του ΣΕΣ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.7. Ποσό συμμετοχής στα συνέδρια και τις ημερίδες του ΣΕΣ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.8. Οργάνωση (χώρος, πρακτικά, γεύματα, κλπ.) των συνεδρίων και των ημερίδων του ΣΕΣ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.9. Επάρκεια εκπροσώπησης του ΣΕΣ στις εκδηλώσεις άλλων φορέων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.10. Συνεργασία του ΣΕΣ με τα Υπουργεία και τις υπηρεσίες τους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.11. Συνεργασία του ΣΕΣ με τους επιμέρους συγκοινωνιακούς και μεταφορικούς φορείς (Αττικό Μετρό, ΟΑΣΑ, Αττική Οδός, κλπ.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.12. Συνεργασία του ΣΕΣ με άλλους Συλλόγους (ΤΕΕ, ΣΠΜΕ, κλπ.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.13. Συνεργασία του ΣΕΣ με Φορείς ή Συλλόγους του εξωτερικού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5.14. Παρουσία και εικόνα του ΣΕΣ στα ΜΜΕ (εφημερίδες, ραδιόφωνο, τηλεόραση)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.15. Είναι η παρουσία του ΣΕΣ στα ΜΜΕ σύμφωνη με τις αρχές και θέσεις του;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.16. Γενική εικόνα του Ενημερωτικού δελτίου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.17. Συχνότητα έκδοσης του Ενημερωτικού δελτίου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.18. Θεματολογία του Ενημερωτικού δελτίου (σημείωσε ενδεικτικά παρακάτω κάποιο νέο θέμα που εσύ προτείνεις)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.19. Θεματολογία και συχνότητα του ηλεκτρονικού Newsletter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.20. Εικόνα και περιεχόμενο ιστοσελίδας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.21. Πόσο συχνά επισκέπτεσαι την ιστοσελίδα;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.22. Έχεις χρησιμοποιήσει το ηλεκτρονικό forum συζητήσεων της ιστοσελίδας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Σχετικά σχόλια ή παρατηρήσεις (5.1 - 5.22)

	1	2	3	4	5
5.23. Πιστεύεις ότι ο ΣΕΣ θα πρέπει να καθιερώσει τη συγγραφή ειδικών εκδόσεων (π.χ. σε επιλεγμένα συγκοινωνιακά θέματα);	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.24. Κρίνεις σκόπιμη τη δημιουργία ενός Συγκοινωνιακού					

Παρατηρητηρίου (ίσως μέσω της ιστοσελίδας) που να διαχειρίζεται ο ΣΕΣ;

5.25. Πιστεύεις ότι ο ΣΕΣ θα μπορούσε να εκδώσει ένα επιστημονικό περιοδικό;

Σχετικά σχόλια ή παρατηρήσεις (5.23 - 5.25)

6. ΑΝΑΦΕΡΕ ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΗΘΕΛΕΣ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ Ο ΣΕΣ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Προτεινόμενες δράσεις

Never submit passwords through Google Forms.

Powered by [Google Docs](#)

[Report Abuse](#) - [Terms of Service](#) - [Additional Terms](#)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΕΣ 2000-2014

	Παράρτημα Β. Απολογισμός Δράσεων ΣΕΣ 2000-2014	2000-2002	2002-2004	2004-2006	2006-2008	2008-2010	2010-2012	2012-2014
A.	Εσωτερική Οργάνωση ΣΕΣ							
1	Συνεδριάσεις Διοικητικού Συμβουλίου	22	28	22	21	20	22	25
2	Αρχείο Μελών	406	463	512	572	640	701	735
3	Εγγραφές νέων μελών	52	57	49	59	61	60	34
4	Λειτουργία Γραφείων ΣΕΣ							
	- Οργάνωση Γραφείου	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	- Αρχείο	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	- Γραμματεία	✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓	✓✓
B.	Οικονομική Αυτοδυναμία του ΣΕΣ							
5	Οργάνωση Ταμείου (Λογιστής, ΑΦΜ, Τραπεζικός Λογαριασμός)	✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓	✓
6	Η κατάσταση του Ταμείου στην αρχή της περιόδου	~20 χιλ	~16 χιλ	~30 χιλ		~24χιλ	~34χιλ	~44χιλ
7	Πρόγραμμα εξεύρεσης χορηγών	✓✓	✓✓	✓✓✓		✓✓	✓✓✓	
Γ.	Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα Συγκοινωνιακά θέματα							
8	Επιτροπές ΣΕΣ	✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓	✓✓
9	Ομάδες εργασίας ΣΕΣ	-	-	✓	✓	-	-	✓
10	Θέσεις ΣΕΣ	20 θέσεις	16 θέσεις	16 θέσεις	7 θέσεις	5 θέσεις	15 θέσεις	2 θέσεις
Δ.	Πρώθηση του ΣΕΣ και των θέσεων του							
11	Συνέδρια και Ημερίδες	3+2	2+3	3+3	2+4	2+3	1+3	1+3
	- Εκδόσεις Πρακτικών Συνεδρίων	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓
12	Συμμετοχή σε Επιτροπές	2	3	7	5	8	10	10
13	Άλλες εκδηλώσεις							
	- Εκπροσώπηση του ΣΕΣ σε εκδηλώσεις άλλων φορέων	✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
	- Διεξαγωγή τεχνικών επισκέψεων	-	-	✓	-	-	-	-
	- Οργάνωση κοινωνικών εκδηλώσεων	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
14	Ενημερωτικό Δελτίο ΣΕΣ	✓	✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓
15	Διεύρυνση καταλόγου αποδεκτών Ενημερωτικού Δελτίου	1080	1200	1300	1300	1400	1200	1150
16	Αξιοποίηση δυνατοτήτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
17	Αναβάθμιση ιστοσελίδας ΣΕΣ	✓✓	✓✓	✓✓✓			✓✓✓	□
18	Δημοσιοποίηση θέσεων ΣΕΣ	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓



	Παράρτημα Β. Απολογισμός Δράσεων ΣΕΣ 2000-2014	2000-2002	2002-2004	2004-2006	2006-2008	2008-2010	2010-2012	2012-2014
19	Συνεντεύξεις Τύπου	-	-	✓	✓			
20	Συναντήσεις με Αρμόδιους Φορείς	✓	✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓
21	Σχέσεις με άλλους Συλλόγους (ΤΕΕ, ΣΕΠΟΧ, ΕΣΤΙ, κλπ.)	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
22	Εκπαιδευτικά Σεμινάρια (Τροχονόμοι, Στελέχη ΟΤΑ, Σχολεία, κλπ.)	-	-	✓	✓			
23	Συμμετοχή του ΣΕΣ σε καμπάνια ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών.	-	✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
E.	Ανεκτέλεστες δράσεις							
24	Έκδοση Εγχειριδίων / Οδηγιών	-	-	-	-	-	-	-
25	Έργα / Μελέτες (συγγραφή προδιαγραφών, τακτική καταγραφή κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών μεγεθών, κλπ.)	-	-	-	-	-	-	-
26	Πρόωθηση αποτελεσμάτων έργων (τακτική δημοσίευση των αποτελεσμάτων από τις μελέτες και τα ερευνητικά έργα των μελών ΣΕΣ)	-	-	-	-	-	-	-
27	Δημιουργία Ινστιτούτων	-	-	-	-	-	-	-
28	Δραστηριοποίηση στην κατεύθυνση της ενίσχυσης της Ελληνικής Συμμετοχής σε έργα Έρευνας και Τεχνολογίας	-	-	-	-	-	-	-
29	Σύσταση Γραφείου Τύπου	-	-	-	-	-	-	-
30	Οργάνωση βιβλιοθήκης	-	-	-	-	-	-	-
31	Ειδικές δράσεις (εκστρατεία για στάθμευση, ζώνες ασφαλείας κράνη, κλπ)	-	-	-	-	-	-	-