

Η ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΛΟΥΤΙΣΤΗΚΕ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΤΟ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΕΝΤΥΠΟ ΥΛΙΚΟ:

1. Αναστασόπουλου, Γ., Χρυσής Γεωργίτση «Μοντέλο λειτουργίας φορέων πιστοποίησης επαγγελματιών» Πιστοποίηση επαγγελματιών - ο ρόλος του μηχανικού (2003 :Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1131
2. Ευσταθίου, Ε. «Σιδηροίοδοι οδοφωτισμού.Σχεδίαση - Μελέτη - Κατασκευή - Πρότυπα - Προδιαγραφές» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
3. Ζήλιας, Θ. «Μερικά κρίσιμα σημεία της μελέτης και της κατασκευής του φωτισμού των αυτοκινητοδρόμων» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
4. Καρακάσης, Α. «Ο φωτισμός, παράγων ασφαλείας στο οδικό δίκτυο» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
5. Κωτούζας, Μ. «Πιστοποίηση επαγγελματιών. Εφαρμογή στο προσωπικό διενέργειας μη καταστροφικών δοκιμών» Πιστοποίηση επαγγελματιών - ο ρόλος του μηχανικού (2003: Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1131
6. Μαγιάκης, Ε. «Επιφανειακή προστασία ιστών & πυλώνων φωτισμού αυτοκινητοδρόμων» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
7. Μάρης, Δ. «Συστήματα φωτισμού Boulevard και μεθοδολογία εφαρμογής» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
8. Μάτσας, Ι. «Πιστοποίηση προσωπικού. Το διαβατήριό του σύγχρονου επαγγελματία» Πιστοποίηση επαγγελματιών - ο ρόλος του μηχανικού (2003 :Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1131
9. Ξηναδέκας, Δ. «Φωτισμός σηράγγων - από τη θεωρία στην εφαρμογή» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
10. Πινάτσας, Ι. «Σημερινή κατάσταση - Προοπτικές» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
11. Σαραμούρτσας, Α. «Ηλεκτρικές καταναλώσεις φωτισμού επί της Εγνατίας οδού» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003: Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
12. Σαρρής, Γ. «Πρόταση πιστοποίησης ελεγκτών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων» Πιστοποίηση επαγγελματιών - ο ρόλος του μηχανικού (2003 :Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1131
13. Σωτήρχος, Σ. «Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στο σχεδιασμό συστημάτων φωτισμού ηλεκτρικών εκκενώσεων υψηλής έντασης-Εφαρμογή στο φωτισμό αυτοκινητοδρόμων» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
14. Ο σχεδιασμός του φέροντα οργανισμού κτιριοδομικών έργων ως κύριο συνθετικό στοιχείο του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού (2003 :Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1127
15. Χικιμπζής, Δ., Φ. Τοπαλής «Φωτισμός οδικών σηράγγων» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124
16. Χρηστίδης, Χ., Γ. Παϊσίδης «Διαχείριση εγκαταστάσεων φωτισμού αυτοκινητοδρόμων και επιτήρηση παραμέτρων ασφαλείας» Φωτισμός αυτοκινητοδρόμων (2003 : Αθήνα): ημερίδα. Αθήνα: ΤΕΕ, 2003 Αρ. εισ. : Μ 1124

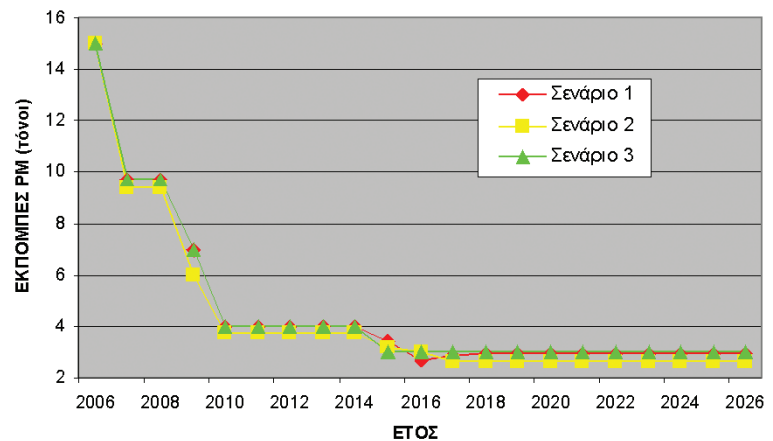
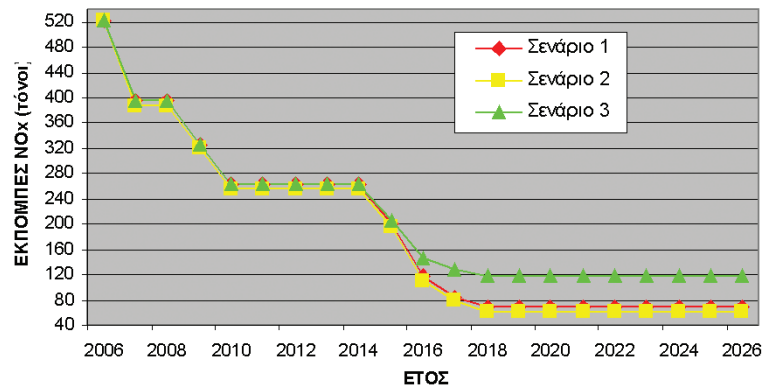
Ωράριο λειτουργίας της Βιβλιοθήκης και της Τράπεζας Πληροφοριών του ΤΕΕ

- Η Βιβλιοθήκη εξυπηρετεί το κοινό της από Δευτέρα έως Παρασκευή τις ώρες 10.00-14.00 και δύο φορές τα απογεύματα Δευτέρα και Πέμπτη από τις 17.00-20.00
- Η Τράπεζα Πληροφοριών εξυπηρετεί το κοινό της από Δευτέρα έως Παρασκευή 10.00-14.30 και 17.00-20.00

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

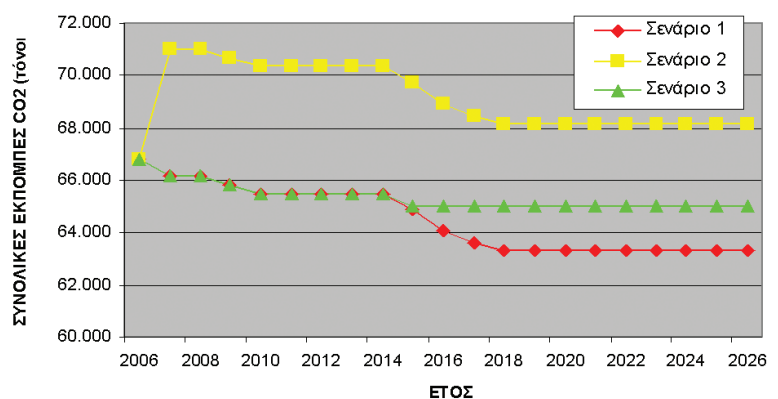
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΜΕ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

συνέχεια από τη σελίδα 11



Ετήσιες εκπομπές NOx και σωματιδίων των σεναρίων

Η εφαρμογή του Σεναρίου 1 θα επιφέρει μείωση 4,5% στις συνολικές εκπομπές CO₂, η εφαρμογή του Σεναρίου 2 θα επιφέρει αντίστοιχα αύξηση 2% (παραγωγή ρεύματος) ενώ η εφαρμογή του Σεναρίου 3 θα έχει πολύ μικρή μείωση στις συνολικές εκπομπές CO₂ της τάξης του 2,5%.



Συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂ των σεναρίων

Ός προς τις εκπομπές θορύβου, τα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία έχουν στάθμη εξωτερικού θορύβου (78 dB) υψηλότερη από τη μέση στάθμη θορύβου στους κεντρικούς δρόμους της Θεσσαλονίκης (71-76 dB). Συνεπώς, η λειτουργία τους αυξάνει τα επίπεδα θορύβου τόσο στο κέντρο της πόλης όσο και σε σχετικά ήσυχες περιοχές (π.χ. Καλαμαριά με 65 dB και Άνω Πόλη με 61 dB) όπου εκεί η επιβάρυνση ως προς τον θόρυβο είναι υψηλότερη. Η αντικατάσταση των πετρελαιοκίνητων λεωφορείων με πιο αθόρυβα λεωφορεία, όπως είναι τα λεωφορεία φυσικού αερίου (70-72 dB) και τα λεωφορεία τρόλεϊ (60 dB) θα επιφέρει σημαντική βελτίωση στα μέσα επίπεδα θορύβου της πόλης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση την ενεργειακή, περιβαλλοντική και αρχική οικονομική αξιολόγηση των τριών εναλλακτικών σεναρίων, φαίνεται ότι το φυσικό αέριο, και μάλιστα η περίπτωση της πλήρους υποκατάστασης του πετρελαίου (σενάριο 1), αποτελεί ελκυστική λύση. Συγκεκριμένα, εκτιμάται:

- Μείωση των λειτουργικών δαπανών του συστήματος κατά ~12%
- Περιορισμός των εκπομπών ρύπων κατά 80-90%
- Περιορισμός των συνολικών εκπομπών CO₂ κατά ~5%
- Περιορισμός των επιπέδων θορύβου

Επιπλέον, η τεχνολογία λεωφορείων φυσικού αερίου χαρακτηρίζεται από ωριμότητα και επιτυχή Ελληνική εμπειρία στις αστικές συγκοινωνίες (Αθήνα, ΕΘΕΛ) ■