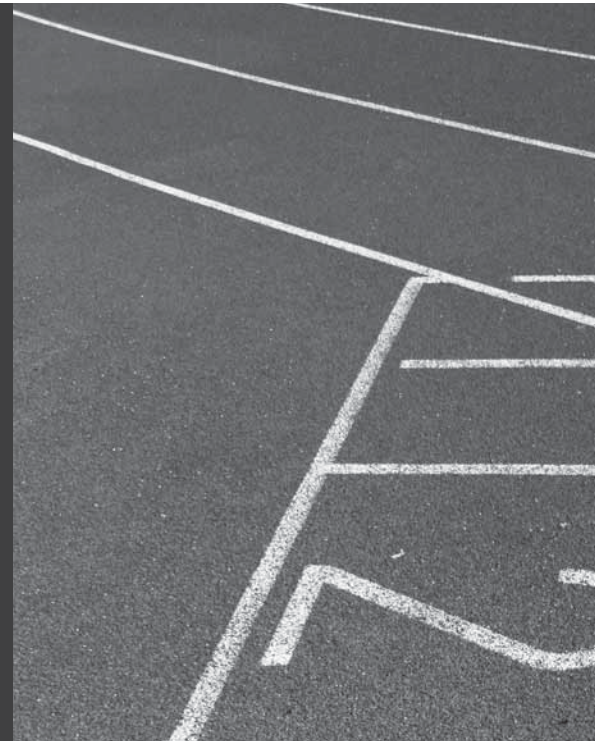




ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ Παύλος Χατζούδης

Ένας αυριανός συνάδελφος ...στην αφετηρία

■ ΑΝΝΗ ΚΑΡΟΛΙΔΟΥ



• **Αν ιδρυθούν ιδιωτικά πανεπιστήμια, θα υποβαθμιστούν πολύ τα δημόσια, όπως έγινε και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, από τότε που είναι 'στη μόδα' τα φροντιστήρια.**

• **Αν και θα προτιμούσα να ζήσω στην Ελλάδα, πιστεύω πως εκ των πραγμάτων στο εξωτερικό υπάρχουν περισσότερες ευκαιρίες, τόσο για έρευνα, όσο και για δουλειά.**

• **Σε ακαδημαϊκό επίπεδο η σχολή είναι συναρπαστική και πιστεύω ότι δεν έχει τίποτα να ζηλέψει από τα αντίστοιχα μεγάλα, 'μυθικά' πανεπιστήμια του εξωτερικού.**

• **Επαγγελματικά θα ήθελα να ασχοληθώ με την έρευνα. Θεωρώ ότι η έρευνα είναι πάντα μια πρόκληση, κάτι ιδιαίτερα συναρπαστικό.**

Ήρθε στη Θεσσαλονίκη από τη Δράμα. Φοιτητής από άλλη πόλη, όπως χιλιάδες άλλοι σαν αυτόν. Πέρασε στο Πολυτεχνείο «από τους πρώτους», συγκεκριμένα πρώτος στο τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών του ΑΠΘ, με 19.680 μόρια.

Το «Τ», μετά από όλες τις συνεντεύξεις που έχει φιλοξενήσει στο παρελθόν, ανοίγει την «πόρτα» σε έναν νέο άνθρωπο, αύριο-μεθαύριο συνάδελφο. Για να θυμηθούμε όλοι: Τι σκέφτεται ένας 18άρης, όταν μπαίνει για πρώτη φορά στα αμφιθέατρα του Πολυτεχνείου; Τι ονειρεύεται για το επαγγελματικό του μέλλον; Πόσο φοβάται την ανεργία και τι πιστεύει για την κόντρα δημόσιων και ιδιωτικών πανεπιστημίων; Τι περιμένει από το ΤΕΕ; Πώς του φαίνεται η Θεσσαλονίκη; Μήπως σαν πόλη χωρίς πράσινο, «όπου αυτοκίνητα και άνθρωποι κινούνται σαν μυρμηγκία ανάμεσα σε δαίδαλους από εφτασόρφες πολυκατοικίες»;

Ο Παύλος Χατζούδης μιλάει στο «Τ» για τα όνειρά του. Παρόμοια ίσως με αυτά που έχουν ο Δημήτρης Πίσκας (πρώτος στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ, με 19.628 μόρια), η Ελευθερία Τουλουπάκη (τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, με 23.046 μόρια), ο Δημήτρης Μωϊσίδης (τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών, με 19.456 μόρια), ο Βαγγέλης Βραγοτέρης (τμήμα Χημικών Μηχανικών, με 18.642 μόρια), ο Αντώνης Ηλίας (τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, με 17.931 μόρια) και η Αθηνά Μαυροματάκη (πρώτη στο τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, με 18.867 μόρια).

Η επιλογή του Π. Χατζούδη μεταξύ των πρωτευσάντων έγινε τυχαία. Μακάρι να μπορούσε το «Τ» να προσφέρει βήμα και στους υπόλοιπους έξι φοιτητές και φοιτήτριες, για τις απόψεις των οποίων θα υπάρχει βέβαια πάντα «βήμα» στις σελίδες του περιοδικού.

■ **Πρώτα από όλα, γιατί διάλεξες τη συγκεκριμένη σχολή; Πιστεύεις ότι σου δίνει καλύτερες επαγγελματικές προοπτικές από τις άλλες; Σκέφτεσαι να ακολουθήσεις κατεύθυνση ηλεκτρολόγου μηχανικού ή μηχανικού υπολογιστών;**

Προτίμησα τη σχολή αυτή, κατ' αρχάς για το ιδιαίτερα ενδιαφέρον επιστημονικό αντικείμενο με το οποίο ασχολείται. Επ' αυτού πιστεύω ότι είναι πολύ σημαντικό ο άνθρωπος να αγαπά τη δουλειά του και να τη βρίσκει ενδιαφέρουσα, γιατί έτσι η ίδια η ζωή γίνεται πιο ενδιαφέρουσα και μπαίνουν συνεχώς νέοι στόχοι και προκλήσεις.

Απ την άλλη, σίγουρα η συγκεκριμένη σχολή υπόσχεται επαγγελματική αποκατάσταση, κάτι που είναι βασικό κριτήριο για την επιλογή σπουδών. Πάντως, δεν σκέφτομαι να ακολουθήσω την ειδικότητα του μηχανικού υπολογιστών.

■ **Φαντάζομαι ότι έχεις προλάβει να πάρεις μια «πρώτη γεύση» από τον χώρο του πανεπιστημίου. Είσαι ικανοποιημένος από αυτά που βρήκες στο πανεπιστήμιο μέχρι στιγμής (υποδομές, διδακτική ύλη);**

Σε ακαδημαϊκό επίπεδο η σχολή είναι συναρπαστική και πιστεύω ότι δεν έχει τίποτα να ζηλέψει από τα αντίστοιχα μεγάλα, 'μυθικά' πανεπιστήμια του εξωτερικού. Φυσικά, προβλήματα υπάρχουν. Για παράδειγμα, αργούμε να πάρουμε βιβλία. Επίσης, κάποια βιβλία θέλουν ανανέωση κλπ.

■ **Αν μπορούσες εσύ ο ίδιος να βάλεις κάποιο μάθημα στη διδακτική ύλη ή να αλλάξεις κάτι στο τμήμα σου, τι θα έκανες; Θα έκανα κάτι για τα βιβλία, ή, ίσως θα έβαζα περισσότερα εργαστήρια... (τουλάχιστον στο εξάμηνο μου).**

■ **Με ποιον ειδικά κλάδο του χώρου θα σε ενδιέφερε να ασχοληθείς όταν αποφοιτήσεις (πχ. έρευνα, παραγωγή) και σε ποιον χώρο (πχ. Βιομηχανία, δημόσιο). Γιατί;** Αρχικά, θα ήθελα να ασχοληθώ με την έρευνα, γιατί πιστεύω ο χώρος προσφέρεται ειδικά για κάτι τέτοιο, αφού υπάρχουν πολλά ενδιαφέροντα θέματα. Επίσης, θεωρώ ότι η έρευνα είναι πάντα μια πρόκληση, κάτι ιδιαίτερα συναρπαστικό. Αργότερα όμως, δεν ξέρω σε ποια φάση της ζωής μου, θα ήθελα να δουλέψω και στη βιομηχανία.

■ **Πιστεύεις ότι τα όσα διδάσκονται στο πανεπιστήμιο έχουν ζήτηση στην αγορά εργασίας; Φοβάσαι την ανεργία αύριο-μεθαύριο; Σίγουρα, όσα διδασκόμαστε έχουν ζήτηση**

στην αγορά, αφού οι υπολογιστές, η ηλεκτρονική, οι τηλεπικοινωνίες και όλα τα υπόλοιπα που διδασκόμαστε χρησιμοποιούνται στην αγορά ευρέως και βρίσκουν εφαρμογή σε πάρα πολλά προϊόντα, εμπορικά και όχι μόνο. Τώρα, την ανεργία την αντιμετωπίζω ως κάτι που απειλεί τον καθένα...

■ **Ενδιαφέρεσαι να δουλέψεις στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό; Αν ενδιαφέρεσαι για έξω, θεωρείς ότι το πτυχίο σου θα έχει απήχηση στην αγορά;**

Αν και θα προτιμούσα να ζήσω στην Ελλάδα, πιστεύω πως εκ των πραγμάτων στο εξωτερικό υπάρχουν περισσότερες ευκαιρίες, τόσο για έρευνα, όσο και για δουλειά. Τώρα, είναι νωρίς για να ξέρω τι θα γίνει τελικά... Όσο για το κύρος του πτυχίου, σου είπα ότι ακαδημαϊκά νομίζω είναι ισάξιο των πανεπιστημίων του εξωτερικού. Τώρα, δεν ξέρω τι σκέφτονται πάνω σ' αυτό οι επιχειρηματίες του εξωτερικού και αν συμφωνούν μαζί μου...

■ **Αν και είναι νωρίς να μιλάμε για κάτι τέτοιο, σκέφτεσαι να προχωρήσεις σε κάποιο μεταπτυχιακό; Αν ναι, γιατί;**

Όπως είναι νωρίς για να σκέφτομαι κάτι τέτοιο, παρ όλα αυτά, θα ήθελα να προχωρήσω σε κάποιο μεταπτυχιακό, τόσο για να μπορέσω να εξειδικευθώ σε κάποιο επιστημονικό αντικείμενο που βρίσκω ενδιαφέρον, όσο και για να ενισχύσω το κύρος των σπουδών μου.

■ **Ο κλάδος σου είναι κατ'εξοχήν κλάδος δια βίου μάθησης, αφού οι -νέες σήμερα- τεχνολογίες στον χώρο αυτό απαξιώνονται σε 2-3 χρόνια. Πώς πιστεύεις ότι πρέπει να λειτουργούν τα πανεπιστήμια στην Ελλάδα, για να διασφαλιστεί η δια βίου μάθηση;**

Αν και δεν είμαι ο αρμόδιος για να απαντήσω σε κάτι τέτοιο, νομίζω πως τα πανεπιστήμια θα μπορούσαν να διεξάγουν κατά περιόδους σεμινάρια που ασχολούνται με κάτι τέτοιο, ίσως και μέσω Διαδικτύου, κυρίως για τη διευκόλυνση επιστημόνων που ζουν μακριά. Απ την άλλη, πανεπιστήμια ή, γενικά, φορείς που έχουν στη διάθεση τους κάποια αποτελέσματα ερευνών, θα μπορούσαν επίσης να τα αναρτούν κάπου προς ενημέρωση των ενδιαφερόμενων.

■ **Αύριο-μεθαύριο θα γίνεις μέλος του ΤΕΕ. Τι απαιτήσεις θα έχεις από τον φορέα που θα σε εκπροσωπεί στο κράτος;**

Αρχικά θα μπορούσε να γίνει κάτι για την ενίσχυση του κύρους των πτυχίων μας, όπως



Φωτογραφία: PinkFish CS

ΤΟ Σ.Α.Σ.Θ. ΕΤΑΙΡΟΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ MOBI-NET



ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Έρευνα του ΣΑΣΘ



επίσης και την εδραίωση των εργασιακών δικαιωμάτων.

■ **Πολλά έχουν συζητηθεί το τελευταίο διάστημα για δημόσια και ιδιωτικά πανεπιστήμια. Ποια είναι η άποψή σου για το θέμα;**
Νομίζω αν ιδρυθούν ιδιωτικά πανεπιστήμια, θα υποβαθμιστούν πολύ τα δημόσια, όπως έγινε και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, από τότε που είναι 'στη μόδα' τα φροντιστήρια. Αντί να ιδρυθούν ιδιωτικά πανεπιστήμια, καλύτερα να αναβαθμιστούν τα δημόσια, με εφαρμογή ίσως πιο αυστηρών κανόνων ή και καλύτερη χρηματοδότηση, ακόμα και από χορηγίες ιδιωτών, που έχουν συμφέρον από την έρευνα του πανεπιστημίου.

■ **Από τον αριθμό του σταθερού σου τηλεφώνου, αντιλαμβάνομαι ότι είσαι από άλλη πόλη. Ως «εξωτερικός παρατηρητής», λοιπόν, πώς βλέπεις τη Θεσσαλονίκη τώρα που τη ζεις καθημερινά ως πόλη; Σού φαίνεται όμορφη, άσχημη, τι πιστεύεις ότι θα έπρεπε να αλλάξει για να είναι πιο βιώσιμη;**
Κοίταξε, η Θεσσαλονίκη είναι όμορφη πόλη, με ωραία μέρη για να επισκεφθεί κανείς και πιστεύω ότι, πάνω σ' αυτό, ικανοποιεί και τον πιο απαιτητικό, αφού έχεις δυνατότητες που δεν υπάρχουν ούτε για δείγμα στην επαρχία.. Ωστόσο, δεν μου αρέσει που δεν έχει καθόλου πράσινο και που άνθρωποι και αυτοκίνητα κινούνται σα μυρμηγκία μέσα σε δαίδαλους από εφταόροφες.

■ **Αν όντως είσαι από άλλη πόλη, πόσο εύκολο ήταν για εσένα να βρεις σπίτι στη Θεσσαλονίκη; Τι προβλήματα αντιμετωπίζεις σε αυτό το πεδίο ο «φρέσκος» φοιτητής; Αν τυχόν μένεις σε φοιτητική εστία, πώς σου φαίνεται η κατάσταση εκεί;**
Αν και εγώ, δόξα τω θεώ, βρήκα ωραίο σπίτι σχετικά εύκολα και γρήγορα, γενικά το να βρει κανείς σπίτι είναι κάτι επίπονο και κυρίως πολυέξοδο, άσε που συχνά οι φοιτητές γίνονται αντικείμενο εκμετάλλευσης, αφού δίνουν μια περιουσία για να νοικιάσουν άθλια σπίτια.

Τη συμμετοχή του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα Mobi - NET, αποφάσισε το διοικητικό συμβούλιο του Σ.Α.Σ.Θ., μετά από εισήγηση του προέδρου κ. Γιάννη Τόσκα.

Στο πρόγραμμα μετέχουν συνολικά εννέα εταιρείες από πέντε ευρωπαϊκές χώρες. Βασικός στόχος του προγράμματος, το οποίο συντονίζει η Αναπτυξιακή Εταιρεία «ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ Α.Ε.», είναι η δημιουργία ενός Κέντρου Διαχείρισης Κινητικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Μέσω αυτού θα παρέχονται ρεαλιστικές εναλλακτικές λύσεις όσον αφορά στις μετακινήσεις του κοινού, με στόχο τη μείωση της εξάρτησης από το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Ως τέτοιες λύσεις θα προωθηθούν η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, η κοινή χρήση του Ι.Χ. από πολλούς επιβάτες, το ποδήλατο και το βάδισμα. Η πιλοτική εφαρμογή του προγράμματος θα γίνει σε συνεργασία με το Δήμο Καλαμαριάς, θα ξεκινήσει το καλοκαίρι του 2008 και θα διαρκέσει ένα έτος.

Στη συνεδρίαση της 29ης Αυγούστου, νέος αντιπρόεδρος του Σ.Α.Σ.Θ. εξελέγη ομόφωνα ο κ. Βασίλης Ματσίνογ, εκπρόσωπος του υπουργού Μακεδονίας Θράκης.

Κατά την ίδια συνεδρίαση αποφασίσθηκε και η συμμετοχή του Σ.Α.Σ.Θ. στις εκδηλώσεις, οι οποίες θα γίνουν στη Θεσσαλονίκη, στο πλαίσιο της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας 2007», της οποίας το κεντρικό σύνθημα είναι «Ανθρώπινοι δρόμοι». Το Σ.Α.Σ.Θ. θα συμμετέχει σε όλες τις εκδηλώσεις, τις οποίες έχει προγραμματίσει ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, σε συνεργασία με το Δήμο Σταυρούπολης και το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, διοργανώνεται ποδηλατοδρομία και πεζοδρομία σε ειδική διαδρομή, η οποία θα διατρέχει περιοχές της Σταυρούπολης και θα καταλήγει στο στρατόπεδο «Παύλου Μελά». Εκεί, θα πραγματοποιηθεί εκδήλωση, στην οποία μαθητές Γυμνασίων και Λυκείων θα παρουσιάσουν εργασίες, σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα και θα ακολουθήσει συναυλία από σχολικά μουσικά συγκροτήματα.

Τέλος, το δ.σ. του Σ.Α.Σ.Θ. ενέκρινε και το χειμερινό πρόγραμμα δρομολογίων του ΟΑΣΘ, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή από την 1η Σεπτεμβρίου.

Έρευνες για την αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες της αστικής συγκοινωνίας διεξάγει το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Η αξιολόγηση αφορά την κάθε λεωφορειακή γραμμή ξεχωριστά και διερευνώνται μια σειρά παραμέτρων όπως η συχνότητα και αξιοπιστία των δρομολογίων, οι συνθήκες εντός των λεωφορείων αλλά και στις στάσεις, η συμπεριφορά των οδηγών, κ.ά.

Η πρώτη από αυτές τις έρευνες έγινε ήδη για τη λεωφορειακή γραμμή Νο 80 «Θεσσαλονίκη - Μάλαρα», σε δείγμα 800 ατόμων. Από τα ευρήματα αυτής της έρευνας προκύπτει ότι:

- το 68% των επιβατών θεωρεί καλή έως πολύ καλή τη συμπεριφορά των οδηγών καθώς και την αξιοπιστία των δρομολογίων. Το 23% τη θεωρεί μέτρια και το 6% ανεπαρκή.
- το 62% δηλώνει ικανοποίηση (πολύ έως πάρα πολύ) από τις επιλογές μετεπιβίβασης που έχει προς άλλες λεωφορειακές γραμμές, το 19% τις αξιολογεί ως μέτριες και το 11% ως ανεπαρκείς.
- το 60% θεωρεί καλή έως πολύ καλή την πυκνότητα των στάσεων, το 20% μέτρια και το 9% ανεπαρκή.
- το 57% θεωρεί καλές έως πολύ καλές τις συνθήκες καθαριότητας των οχημάτων, το 30% μέτριες και το 10% ανεπαρκείς.
- το 54% δηλώνει ικανοποιημένο από την κάλυψη της περιοχής, το 20% τη θεωρεί μέτρια και το 15% ανεπαρκή.

Ικανοποιημένο (πολύ έως πάρα πολύ) από τη συχνότητα των δρομολογίων δηλώνει το 41% των ερωτηθέντων, έναντι 34% που τη θεωρεί μέτρια και 22% ανεπαρκή. Από τις συνθήκες αναμονής και ασφάλειας στις στάσεις ικανοποιημένο δηλώνει το 44%, μέτριες τις θεωρεί το 22% και ανεπαρκείς το 31%. Υπενθυμίζεται ότι η διαμόρφωση των χώρων αναμονής στις στάσεις των αστικών λεωφορείων (τοποθέτηση στεγαστρών, κρυσπεδώσεις, πεζοδρομήσεις, φωτισμός, κ.λπ), ανήκει στην αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας το Σ.Α.Σ.Θ. θα προχωρήσει το επόμενο διάστημα σε όλες τις απαραίτητες διορθωτικές παρεμβάσεις στον προγραμματισμό και τις συχνότητες της συγκεκριμένης λεωφορειακής γραμμής ώστε να εκπληρωθούν σε μεγαλύτερο βαθμό οι ανάγκες του επιβατικού κοινού.