

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Εύκολη πηγή άντλησης εσόδων αποτελούν τα ακίνητα για το κράτος, που τα τελευταία 20 χρόνια έχει βάλει στα ταμεία του, πάνω από 6,4 δις. ευρώ από τη φορολόγησή

ντικότερους φόρους επί των ακινήτων, ο Γ. Γραμματέας προέβλεψε δύσκολες μέρες για τους ιδιώτες κατασκευαστές. Το κόστος κατασκευής μίας οικοδομής αυξήθηκε κατά 10%-15% μέσα στους τελευταίους 18 μήνες, ψαλιδίζοντας τα περιθώ-

για τον «ΦΠΑ στα ακίνητα». Όλοι οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά ακινήτων υφίστανται τις συνέπειες από την ισχύ του 3427/05, ο οποίος δεν ήταν έτοιμος προς εφαρμογή, όπως απέδειξε η έκδοση 22 ΠΟΛ μέχρι σήμερα, ενώ έπεται συνέχεια.

Ο κ. Τύρης αναφέρθηκε διεξοδικά στη διαδικασία επιβολής ΦΠΑ στις νεόδμητες οικοδομές και δέχτηκε μεγάλο αριθμό ερωτημάτων από τους παρευρισκομένους, από γενικότερα έως πολύ ειδικά θέματα.

Η εκδήλωση ολοκληρώθηκε με την υπόσχεση εκ μέρους του προέδρου, **Τάσου Κονακλίδη**, που παρευρισκόταν για διοργάνωση ειδικού σεμιναρίου με βασικό εισηγητή τον κ. Τύρη.

Στο πλαίσιο της ίδιας διοργάνωσης, ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ, Τάσος Κονακλίδης, απηύθυνε χαιρετισμό στην εκδήλωση του Συλλόγου Πτυχιούχων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Θεσσαλονίκης και Κεντρικής Μακεδονίας, όπου εν συντομία παρουσίασε τις θέσεις και τις σχετικές δραστηριότητες του Τμήματος.

Επίσης, ο αντιπρόεδρος, **Δημήτρης Γαληνός**, χαιρέτισε την εκδήλωση του Επαρχείου Λαγκαδά, με θέμα «Προοπτικές ανάπτυξης της Επαρχίας Λαγκαδά», που διοργάνωσε το Επαρχείο Λαγκαδά, στο πλαίσιο του «Money Show - Θεσσαλονίκη 2007». Ο αντιπρόεδρος υπενθύμισε τις κατά καιρούς μελέτες και κρίσιμες παρεμβάσεις του Τμήματος, ιδιαίτερα σχετικά με τη λίμνη Κορώνεια και αναφέρθηκε στην αμφίδρομη αναπτυξιακή σχέση του Μητροπολιτικού Κέντρου με την εγγύς ενδοχώρα του και τα συνεπαγόμενα εκατέρωθεν οφέλη.

(Αναλυτική παρουσίαση στο «Τεχνολογία», τεύχος 343, στην 1-στοσελίδα: www.tkm.tee.gr)

Αυξήθηκε το κόστος της οικοδομής κατά 10%-15% στους τελευταίους 18 μήνες



ρια κέρδους των κατασκευαστικών εταιρειών, ορισμένες από τις οποίες θα αντιμετωπίσουν προβλήματα ρευστότητας, ακριβώς επειδή οι τιμές πώλησης δεν απορρόφησαν την άνοδο του κατασκευαστικού κόστους.

Η οικοδομική δραστηριότητα, λοιπόν, φθίνει, σε μία αγορά που εμφανίζει κάμψη ζήτησης, ενώ παράλληλα συνεχίζουν να αυξάνονται οι τιμές των οικοπέδων, με το κόστος της γης να αντιπροσωπεύει πλέον το 45%-55% του συνολικού κόστους για ένα κατασκευαστή. Το κόστος επιβαρύνεται από την άνοδο στις τιμές των οικοδομικών υλικών που αυξάνουν σχεδόν με διπλάσιο ρυθμό από τον πληθωρισμό.

Επιπλέον, πρόσθεσε ο κ. Μπίλλιας, η διπλή αύξηση των αντικειμενικών αξιών (2006 και 2007) έχει επιβαρύνει την τελική τιμή ενός ακινήτου τουλάχιστον κατά 2%-3% μέσα στον τελευταίο ενάμιση χρόνο (λόγω αύξησης των φόρων), χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επίπτωση από την επιβολή του ΦΠΑ στην οικοδομή. Εξαιρετικά υπολογίσιμη είναι και η αύξηση στα ένσημα του ΙΚΑ.

Τα ακίνητα, τα τελευταία χρόνια είναι τα «θύματα» της φορολογικής επιδρομής των εκάστοτε ηγεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, τόνισε ο πρόεδρος της ΕΦΟΒΕ, Γιάννης Τύρης, αρχίζοντας την ομιλία του

τους. Η οικοδομική δραστηριότητα αντιμετωπίζει έναν κυκεώνα 32 φόρων και τελών επί των ακινήτων, ενώ η επιβολή ΦΠΑ (ν. 3427/05) συνεπάγεται πρόσθετα βάρη και αυξημένη γραφειοκρατία για τον ελεύθερο επαγγελματία μηχανικό, που δραστηριοποιείται στο χώρο της οικοδομής.

Τα παραπάνω τονίστηκαν στην ημερίδα που διοργάνωσε το ΤΕΕ / ΤΚΜ στο πλαίσιο του «Money Show - Θεσσαλονίκη 2007», με θέμα: «Η φορολογία των ακινήτων και η επίδρασή της στο επάγγελμα του μηχανικού». Ομιλητές στην εκδήλωση ήταν ο γενικός γραμματέας της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ, **Πάρις Μπίλλιας**, και ο πρόεδρος της Ένωσης Φοροτεχνών Οικονομολόγων Βορείου Ελλάδος, **Γιάννης Τύρης**, με συντονίστρια την πρόεδρο της Μ.Ε. Επαγγελματιών **Μαρία Γρηγοριάδου**.

Στην εισήγησή του για τους σημα-

ΑΔΙΑΤΑΡΑΚΤΗ ΚΟΠΗ ΜΠΕΤΟΝ ΝΙΚΗΤΑΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
 ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
 ✓ χωρίς σκόνη - θόρυβο Σπάρτης 26, Καλλιθέα τηλ.: 2109577707-8, ΠΑΤΡΑ τηλ.: 2610330897 e-mail: info@texniki-prooptiki.gr
 GUNITE - ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ - ΑΝΘΡΑΚΟΝΗΜΑΤΑ - ΡΗΤΙΝΕΣ - ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΕΣΕΙΣ web-site: www.texniki-prooptiki.gr
 κιν.: 6932464330



ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Με μεγάλη συμμετοχή των συναδέλφων διοργανώθηκε από το ΤΕΕ - Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας, στο ξενοδοχείο «Ωκεανός» στην Καβάλα, ημερίδα με θέμα «Ο νέος ασφαλιστικός Νόμος 3518/2006 του ΤΣΜΕΔΕ».

σμό του εξέφρασε την πλήρη αντίθεσή του στην επιχειρούμενη με τη νέα ασφαλιστική μεταρρύθμιση ενοποίηση του ΤΣΜΕΔΕ με τα άλλα Ταμεία των επιστημόνων.

Ο κύριος ομιλητής και πρόεδρος του ΤΣΜΕΔΕ, Στ. Διαμαντίδης, ανέλυσε το Ν. 3518/2006, αναφέρθηκε στα θετικά στοιχεία

χείριση των αποθεματικών του ΤΣΜΕΔΕ είναι ασφαλής, και αναφέρθηκε στις σκέψεις για ανταποδοτικές τοποθετήσεις του Ταμείου για τους ισολογισμούς που εγκρίθηκαν έως το 2005 και ολοκληρώνεται αυτός του 2006 για την Τράπεζα Αττικής, στην προκήρυξη 102 θέσεων για τη συμπλήρωση του Οργανογράμματος,

ποκτήσουν σύγχρονα γραφεία.

Κλείνοντας την ομιλία του ο Πρόεδρος αναφέρθηκε στην υπ' αριθμ. 845/20-11-2007 απόφαση με την οποία το ΔΣ αποφάσισε ομόφωνα τα εξής:

- Εκφράζει την πλήρη αντίθεσή του στη σχεδιαζόμενη ενοποίηση του ΤΣΜΕΔΕ με άλλα ασφαλιστικά ταμεία.

Ο νέος ασφαλιστικός Νόμος 3518/2006 του ΤΣΜΕΔΕ

Ο πρόεδρος του Τμήματος, **Κωνσταντίνος Αντωνιάδης**, καλωσορίζοντας στο σύντομο χαιρετισμό του τον πρόεδρο του ΤΣΜΕΔΕ συνάδελφο **Στυλ. Διαμαντίδη**, τόνισε τα θετικά σημεία του Ν. 3518/2006, ο οποίος χωρίς να είναι ο ιδανικός επέλυσε αρκετά χρονίζοντα προβλήματα του Ταμείου, αύξησε σημαντικά τις συντάξεις των μηχανικών, ιδίδως των νέων συναδέλφων και επέφερε σε μεγάλο βαθμό μία άρση της αδικίας που καθιέρωσε ο ασφαλιστικός Νόμος του 1992 μεταξύ παλαιών και νέων ασφαλισμένων.

Τέλος, κλείνοντας το χαιρετι-

του και τον χαρακτήρισε αρκετά καλό, διότι αφενός αυξάνονται οι συντάξεις των μηχανικών σε υψηλά επίπεδα, αφετέρου μετριάζεται η αδικία σε βάρος των νέων μηχανικών που δημιουργήθηκε με το Νόμο Σιούφα το 1992.

Σχετικά με τα υπόλοιπα ασφαλιστικά θέματα του Νόμου, τόνισε ότι έγινε η επεξεργασία των τροποποιήσεων και υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Απασχόλησης, μίλησε για τη διεκδίκηση της τριμερούς χρηματοδότησης, για την ολοκλήρωση της αναλογιστικής μελέτης και για την έκδοση της υπουργικής απόφασης που θα ρυθμίζει τα ειδικά θέματα.

Ακολούθως τόνισε ότι η δια-

στην αναδιάρθρωση των Κλάδων, που είναι ένα δύσκολο έργο εν εξελίξει, στη μηχανοργάνωση του ΤΣΜΕΔΕ και τη διασύνδεση με τα Περιφερειακά Τμήματα, έτσι ώστε η λειτουργία του Ταμείου να είναι εύρυθμη και σύγχρονη.

Στον Τομέα του ΚΥΤ γίνεται η επεξεργασία νέου κανονισμού λειτουργίας του Κλάδου Υγείας και αναμένονται οι προτάσεις του ΤΕΕ, και συντάσσεται Κανονισμός Κλάδου Ειδικών Προνοιακών Παροχών για την ενίσχυση των οικονομικά ασθενέστερων. Προωθείται επίσης ένα κτιριολογικό πρόγραμμα ώστε όλα τα Περιφερειακά Υποκαταστήματα και Τμήματα του ΤΣΜΕΔΕ να α-

- Πιστεύει στην αυτοτέλεια και αυτοδυναμία του Ταμείου, του οποίου η περιουσία δημιουργήθηκε από τις εισφορές και κρατήσεις των μελών του και όχι από κρατικές επιχορηγήσεις,

- Είναι βέβαιο ότι το ΤΣΜΕΔΕ διαθέτει μία σειρά σημαντικών δεικτών όπως ύψος αποθεματικών, αναλογία ασφαλισμένων προς συνταξιούχους και αναλογία περιουσίας ανά ασφαλισμένο, που μακράν απέχει από τα άλλα Ταμεία.

- Θεωρεί ότι το Ταμείο των μηχανικών θα μπορούσε να αποτελέσει πιλότο για την εξυγίανση και λειτουργία των υπολοίπων Ταμείων.

ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ

Τις διαπιστώσεις, την κριτική και τις προτάσεις της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος επί του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης απέστειλε ο Πρόεδρος του ΤΕΕ - Τμήματος Δυτικής Ελλάδας, **Γεώργιος Η. Ζεμπάτος**, προς τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, το Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Δυτ. Ελλάδας, τους Νομάρχες Αχαΐας, Ηλείας, Ζακύνθου και Κεφαλονιάς, τους

κριμένο όραμα για την Ελλάδα των επόμενων χρόνων. Λειτουργεί περισσότερο διαχειριστικά (συντηρητική διαχείριση της υπάρχουσας κατάστασης) παρά αναπτυξιακά.

- Η φιλοσοφία στην οποία στηρίχθηκε η ΚΥΑ, «περί πόλων και αξόνων ανάπτυξης», έχει εγκαταλειφθεί από χρόνια στον ευρωπαϊκό χώρο, όπου κυριαρχούν τα «δίκτυα πόλων», η συμπληρωματικότητα των ρόλων και η έννοια της «χωρικής συνοχής» και όχι της ανταγωνιστικότητας.

Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ

Δημάρχους Πάτρας, Πύργου, Ζακύνθου και Αργολοσίου και τα Επιμελητήρια Αχαΐας, Ηλείας, Ζακύνθου και Κεφαλονιάς.

Η Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΔΕ ασχολήθηκε σε δύο συνεδριάσεις της με το σχέδιο του Γενικού Χωροταξικού Πλαισίου και έπειτα από επεξεργασία - πόρισμα της Μόνιμης Επιτροπής Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Χωροταξίας κατέληξε, ομόφωνα, στις διαπιστώσεις και στην κριτική της (Συνεδρίαση της 20-12-2007). Τα κύρια σημεία της απόφασης αυτής έχουν ως εξής:

Γενικές παρατηρήσεις

- Το Εθνικό Χωροταξικό ακολουθεί αντί να προηγείται των Ειδικών Τομεακών Πλαισίων, καθώς και των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων.
- Δεν είναι σαφείς οι προδιαγραφές που ακολούθησε.
- Οι διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης είναι ελλιπέστατες.
- Διαπνέεται από μια γενικόλογη, ασαφή και συνάμα άτολμη προσέγγιση και δεν αποτυπώνει ένα συγκεκριμένο

- Με το ίδιο σκεπτικό θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί και η γεωγραφική και διοικητική ανασυγκρότηση της χώρας. Στην ΚΥΑ γίνονται μόνο γενικόλογες αναφορές. Δεν είναι δυνατόν ένα τόσο σπουδαίο θέμα να αφήνεται στη «διακριτική ευχέρεια» της εκάστοτε πολιτικής συγκυρίας.

- Οι όποιες προτάσεις έχει είναι άτολμες και διαπνέονται από μια γενική αίσθηση εξισορρόπησης των τοπικών διαφορών (π.χ. αεροδρόμια Αράξου - Ανδραβίδας, κλπ.).

- Οι θεωρητικές αναφορές περί ισόρροπης ανάπτυξης δεν συμβαδίζουν με το προαναφερθέν μοντέλο ανάπτυξης και τη φιλοσοφία περαιτέρω «ενίσχυσης» του ρόλου Αθήνας και Θεσσαλονίκης εντός της χώρας.

- Το δίκτυο των αστικών κέντρων και των οδικών αξόνων δεν ιεραρχείται πραγματικά.

- Η αναπτυξιακή επιλογή της «στροφής στην ποιότητα» σε όλους τους τομείς, απουσιάζει από τη φιλοσοφία του κειμένου.

- Δεν προτείνονται ουσιαστικά

μέτρα για τη χωρική συνοχή.

- Έχει μία γενικόλογη προσέγγιση για τον εξωαστικό χώρο, όπου οι κατευθύνσεις, οι στόχοι και οι πολιτικές δε συγκεκριμενοποιούνται ουσιαστικά με χωρική εξειδίκευση (άρθρο 9).

- Η αναφορά στη σταδιακή κατάργηση της Εκτός Σχεδίου Δόμησης φαντάζει ως απλό ευκολόγιο από τη στιγμή που δεν υπάρχει κανένα χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του και δεν προτείνεται κανένα μεταβατικό σταδιακό μέτρο (π.χ. αύ-

λημα θα είναι δράσεις συνεργίας στον τουρισμό.

Β. Ο ρόλος της Πάτρας

Κατά την ΚΥΑ (άρθρο 5), είναι ελλιπέστατος.

- Δεν αναφέρεται ως γεγονός αλλά και ως στόχος στα περί κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου.

- Δεν αναφέρεται η βελτίωση της ελκυστικότητας της περιοχής με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.

- Η έκφραση «ενίσχυση της ακτινοβολίας» στον «ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Ζακύνθου, Κεφαλονιάς)», δεν είναι δόκιμη.

- Στον τομέα των υπηρεσιών περιορίζεται σε ανώτατη εκπαίδευση, έρευνα - τεχνολογία και υγεία.

- Δεν υπάρχουν αναφορές στους τομείς τουρισμού και βιομηχανίας.

- Δεν υπάρχουν αναφορές στην εξωστρέφεια της περιοχής και στην ανάπτυξη σχέσεων και δικτύων με το χώρο της Αδριατικής αλλά και της Μεσογείου.

Η απουσία ενός μεγάλου αεροδρομίου πλησίον της Πάτρας (οι αναφορές περί δύο αεροδρομίων, Αράξου και Ανδραβίδας, δεν μπορούν να σταθούν σοβαρά) και οι ανιεράρχητες τομεακές πολιτικές (οδικοί άξονες, πανεπιστημιακά ιδρύματα) ενισχύουν τα παραπάνω.

Για την περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και για το αστικό κέντρο της Πάτρας δεν υπάρχει πραγματική πρόκρισή του σε σχέση με άλλα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδος (Ηγουμενίτσα) και σε συνδυασμό με άλλα ηπειρωτικά κέντρα (π.χ. Τρίπολη), που και αυτά με αφετηρία τον δυνάμει ρόλο τους μπορούν να «ανταγωνίζονται» την επιρροή της

χρηση ορίων κατάτμησης, κλπ.).

Ειδικότερα για την περιοχή

Καταρχήν, η γεωγραφική αναφορά του ΤΕΕ - Τμήματος Δυτικής Ελλάδος είναι άλλη από αυτήν της Διοικητικής Περιφέρειας και σε μια κοινή ανακοίνωση δεν έχει νόημα το Τμήμα μας να σχολιάσει το ΕΧΠ, συρράπτοντας τα χωρία που αφορούν την αντίστοιχη περιοχή και συναθροίζοντάς τα σε παρατηρήσεις. Κάποια συγκεκριμένα σχόλια, στο πνεύμα που αναφέρθηκε, είναι τα εξής:

Α. Δυτικός άξονας ανάπτυξης

Δεν υπάρχει όραμα για το δυτικό άξονα ανάπτυξης, που είναι μάλλον υποβαθμισμένος (πλην της Ιονίας οδού δεν υπάρχουν άλλες αναφορές, ούτε η διερεύνηση σιδηροδρομικής σύνδεσης). Τομέας ανάπτυξης για το δυτικό άξονα θα μπορούσε να είναι ο τουρισμός, ως κοινή συνιστώσα των περισσότερων περιοχών που διατρέχει. Βεβαίως χρειάζεται εξειδίκευση για το είδος τουρισμού ανά περιοχή (εντατικός, εναλλακτικός κλπ.), όμως κύριο μέ-

	Γιώργος Παδουβάς Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. τηλ.: 210 9627308 - κιν.: 697 8118685 fax: 210 9649332, e-mail: gpado@tee.gr		ΕΙΔΙΚΑ ΕΡΓΑ - GUNITE - ΣΥΡΜΑΤΟΚΟΠΗ - ΑΔΙΑΤΑΡΑΚΤΗ ΚΟΠΗ - ΕΝΕΜΑΤΑ

Πάτρας και όχι να αποκτούν διακεκριμένο και συμπληρωματικό του μεγάλου αστικού κέντρου ρόλο.

Προτείνουμε για την Πάτρα ταρχήνη να υπάρξει όραμα με στόχο:

A. Την ενίσχυση της εξωστρέφειας της Πάτρας και της περιοχής και την ανάπτυξη σχέσεων και δικτύων με το χώρο της Αδριατικής αλλά και της Μεσογείου.

B. Την ανάδειξη της Πάτρας σε αναπτυξιακό πόλο (μητρόπολη) για τη Δυτική Ελλάδα δομημένο σε τρεις άξονες:

- διαμετακομιστικό - εμπορευματικό κέντρο

- κέντρο έρευνας - καινοτομίας - εκπαίδευσης με ότι αυτό συνεπάγεται για εγκατάσταση επιχειρήσεων έντασης γνώσης

- κέντρο πολιτισμού/τουρισμού συνδυασμένο με υψηλής ποιότητας περιβάλλον.

Γ. Για τα νησιά Ζακύνθου και Κεφαλονιάς να ενισχυθούν οι σχέσεις τους (μεταφορές) με τις απέναντι ακτές και η αναπτυξιακή τους προοπτική να ιδωθεί μέσα από τη συνεργασία με τη Δυτική Πελοπόννησο και Στερέα και κέντρο αναφοράς την Πάτρα.

Δ. Για την ενδοχώρα προτείνουμε επιπλέον δικτυώσεις και ανταλλαγή ανά τομέα εξειδίκευσης με άλλες ελληνικές περιοχές παρόμοιου οικονομικού προφίλ.

Ε. Προσοχή στο **νομό Ηλείας** (και Μεσσηνίας βεβαίως) στη δυτική ακτή, από μαζικό τουρισμό «υψηλών προδιαγραφών» χωρίς προγραμματικά μεγέθη και μελέτες χωρητικότητας. Οι επιπτώσεις μπορεί να είναι μη αναστρέψιμες.

Τελειώνοντας, πιστεύουμε ότι είναι πραγματική ανάγκη να δοθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ σημαντική πίστωση χρόνου τουλάχιστον τριών μηνών για να υπάρξει επαρκής δημόσια διαβούλευση -που ουσιαστικά ήταν ελλιπέστατη- και να περιληφθούν στο σχέδιο ΚΥΑ του νέου ΓΠΧΣΑΑ οι προτάσεις του ΤΕΕ, των φορέων της Αυτοδιοίκησης κλπ.

Μόνο έτσι το Ιο στην ιστορία της Ελλάδας ΓΠΧΣΑΑ θα έχει ένα όραμα για τη χώρα και θα εκπληρώσει τους στόχους που επικαλείται.

ΗΠΕΙΡΟΣ

Στην κατάλληλη χωροθέτηση του επιβατικού και εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού αναφέρεται ο πρόεδρος του ΤΕΕ - Τμήματος Ηπείρου, **Γεώργιος Σταμουλάκης**, σε επιστολή

του προς το διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ, στην οποία υπογραμμίζονται ότι δύο από τα ουσιαστικότερα θέματα που απασχολούν το ΤΕΕ/ΤΗ τα τελευταία χρόνια είναι η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και η εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων της περιοχής. Και τα δύο θέματα θεωρούνται από το ΤΕΕ/ΤΗ ιδιαίτερης σπουδαιότητας για την υπέρβαση της σημερινής πραγματικότητας και την είσοδο της περιοχής σε νέα σταθερή αναπτυξιακή τροχιά με νέα δεδομένα και νέο σχεδιασμό.

Το ΤΕΕ - Τμήμα Ηπείρου προκειμένου να συμβάλει στην επίλυση του θέματος της χωροθέτησης των νέων σιδηροδρομικών σταθμών και έχοντας υπόψη ότι η καταλληλότητα των θέσεων που προτείνονται από τον ΟΣΕ για την κατασκευή του επιβατικού σταθμού πλησίον της λίμνης Παμβώτιδας, στα όρια περίπου των Δήμων Ανατολής και Ιωαννίνων, και του εμπορικού πλησίον της Καστρίτσας, αμφισβητούνται από σημαντικό αριθμό φορέων, οργάνωσε ανοικτή συγκέντρωση, όπου παρουσία εκπροσώπου του ΟΣΕ, του μελετητικού γραφείου που εκπόνησε τη μελέτη της σιδηροδρομικής γραμμής Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας, φορέων της περιοχής και των μελών της Διοικούσας Επιτροπής, έγινε ουσιαστική και εις βάθος συζήτηση του θέματος.

Κατά τη συζήτηση, σε γενικές γραμμές διαπιστώθηκαν τα εξής:

- Η εμμονή των εκπροσώπων

του ΟΣΕ για μη αλλαγή της πρότασης.

- Η διαφοροποίηση στην πρόταση του ΟΣΕ από τα εκπονούμενα ΓΠΣ, που στην ουσία είναι σύγκρουση απόψεων, μιας και τα εκπονούμενα ΓΠΣ στη θέση του επιβατηγού σταθμού προτείνουν

Χωροθέτηση σταθμού του ΟΣΕ

τη χωροθέτηση διαφορετικών χρήσεων όπως οικιστικής επέκτασης, ψυχαγωγίας, τουρισμού, κλπ. όπως ήδη ελέγχθηκε.

- Η μη αποδοχή της πρότασης από το Νομαρχιακό Συμβούλιο από το οποίο προτείνεται διαφορετική θέση.

- Η παράθεση διαφορεικών προτάσεων για το χώρο κατασκευής των δύο σταθμών, κλπ.

Μετά τα παραπάνω η Διοικούσα Επιτροπή του ΤΕΕ/ΤΗ συνεδρίασε και ύστερα από συζήτηση, αφού έλαβε υπόψη και την εν λόγω συγκέντρωση, κατέληξε στα ακόλουθα:

1. Η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου είναι για το ΤΕΕ/ΤΗ θέση πάγια, αδιαπραγμάτευτη και για κανένα λόγο προβλήματα όπως της χωροθέτησης των σταθμών δε θα δεχθούμε να γίνουν αιτία για την αναβολή ή καθυστέρηση του έργου.

2. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί πρέπει να κατασκευαστούν σε θέσεις που με τη χρησιμοποίηση ενός συνδυασμένου δικτύου μεταβάλουν στην άμβλυση και επίλυση των ήδη έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων του λεκανοπεδίου και όχι να τα περιπλέκουν. Σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι προφανές ότι ο εμπορικός σταθμός πρέπει να βρίσκεται κοντά σε παραγωγικές δραστηριότητες ή να συνδέεται σύντομα και απρόσκοπτα με αυτές, ο δε επιβατικός να μη βρίσκεται αρκετά μακριά από το κέντρο της πόλης.

3. Οι προτεινόμενες θέσεις για την κατασκευή των σταθμών

δεν είναι οι πλέον ενδεδειγμένες, διότι η μεν θέση του εμπορικού σταθμού τοποθετείται σε γη υψηλής παραγωγικότητας, μακριά από παραγωγικές δραστηριότητες του λεκανοπεδίου, με συνέπειες την αύξηση κατά τη διακίνηση των εμπορευμάτων των κυ-

κλοφοριακών προβλημάτων στο λεκανοπέδιο, η δε θέση του επιβατικού σταθμού τοποθετείται σε περιοχή πλησίον της λίμνης, που από τη χρήση αλλά και από την ανάπτυξη παράλληλων δραστηριοτήτων είναι πιθανόν να δημιουργηθούν προβλήματα στο οικοσύστημα και στο ευρύτερο φυσικό περιβάλλον της λίμνης.

4. Επειδή στην ημερίδα, όπως και κατά τη διάρκεια της συζήτησης στη Διοικούσα Επιτροπή, προτάθηκαν και νέες θέσεις για την κατασκευή των σταθμών, ο ΟΣΕ πρέπει να προχωρήσει στην εκπόνηση των απαραίτητων μελετών και στη συνέχεια η εκπονούμενη μελέτη του Ρυθμιστικού, με κριτήρια χωροταξικά, κυκλοφοριακά και οικιστικά να αξιολογήσει την πλέον κατάλληλη.

Τέλος, πρέπει να αναφέρουμε ότι κατά τη μελέτη των μεγάλων έργων, λόγω έλλειψης νομοθετικού πλαισίου, δεν υφίσταται δυνατότητα στους φορείς να παρακολουθούν την εξέλιξή τους, με αποτέλεσμα σε μεγάλα και σοβαρά έργα να βρισκόμαστε προ τετελεσμένων αποφάσεων. Θεωρούμε ότι είναι απαραίτητη η νομοθετική ρύθμιση ώστε να υπάρχει δυνατότητα παρακολούθησης της εξέλιξης των μελετών από τους φορείς και να μη γίνεται αυτό μόνο κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που εκ των πραγμάτων με τον τρόπο αυτό, μετατρέπονται σε μελέτες περιβαλλοντικής προσαρμογής αντί περιβαλλοντικών επιπτώσεων.