

ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΚΟΝΤΑΡΓΥΡΗΣ



# Μια ζωή ...αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί

**Τ**έσσερις μήνες μετά την αποφοίτηση από το Πολυτεχνείο, δεν είναι συνηθισμένο να παίρνει κάποιος πρώτο βραβείο σε έναν διαγωνισμό για ιδιαίτερα σημαντικό – από πλευράς μεγέθους και σημασίας – αρχιτεκτονικό έργο, όπως ήταν η Αρχιτεκτονική Σχολή του ΑΠΘ. Δικαιώνει τις σπουδές που προηγήθηκαν, προδιαγράφει ένα λαμπρό μέλλον στον επαγγελματικό στίβο.



Ο Δημήτρης Κονταργύρης ευτύχησε να ξεκινήσει το 1957 με ένα βραβείο την καριέρα του ως αρχιτέκτων. Και ευτύχησε διπλά, όπως ο ίδιος υπογραμμίζει, γιατί την ξεκίνησε από κοινού με τον Νίκο Δεσύλλα, τον Αντώνη Λαμπάκη και τον Παύλο Λουκάκη. Οι τέσσερις τη συνέχισαν με τον ίδιο τρόπο, παρά την απογοήτευση που αισθάνθηκαν, όταν το πρώτο βραβείο δεν τους ανατέθηκε και ως μελέτη.

Σε διάστημα 34 ετών (1957 - 1991) πήραν μέρος σε περισσότερους από 40 αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς (με 1 έως 3 λύσεις, κάθε φορά) και έτυχαν 35 διακρίσεων, μεταξύ των οποίων 15 πρώτα βραβεία. Πέτυχαν ακόμη και το ασυνήθιστο, στον ίδιο διαγωνισμό, να αποσπάσουν 1ο και 2ο βραβείο και έναν έπαινο για τις τρεις λύσεις που κατέθεσαν στο διαγωνισμό για τη Φοιτητική Εστία Θεσσαλονίκης!

Μια ζωή αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για τους τέσσερις, και περισσότερο για τον Δημήτρη Κονταργύρη, είτε ως διαγωνιζόμενοι, είτε ως κριτές. Η αυλαία των συμμετοχών έκλεισε με τη διάκριση του γραφείου (1ο βραβείο και ανάθεση) στο διαγωνισμό για το κτίριο του Ινστιτούτου Τεχνολογίας Υπολογιστών στην Πανεπιστημιούπολη Πατρών (1991), όταν από την αρχική τετραμελή ομάδα είχε μείνει στο γραφείο μόνο ο Δημήτρης Κονταργύρης.

Ο ίδιος αποδίδει τη μακρά και μεγάλη επιτυχία σε δύο αποφάσεις που από την αρχή είχαν πάρει οι τέσσερις συνεργάτες: «Να διαθέτουμε τον ελεύθερο χρόνο μας στη συμμετοχή μας σε όσο γινόταν περισσότερους διαγωνισμούς και να μετέχουμε στους διαγωνισμούς συλλογικά».

Έτσι, βρέθηκαν κάποτε να δουλεύουν ταυτόχρονα τις μελέτες πέντε σημαντικών κτιριακών συγκροτημάτων (ΟΤΕ Καλλιθέας, Φοιτητική Εστία Αθήνας & Θεσσαλονίκης, Παιδαγωγική Ακαδημία Λαρίσης και πολυκατοικίες ΑΟΟΑ).

Και αυτό, όπως λέει ο ίδιος, «σε ένα καθεστώς απόλυτης συλλογικότητας (κολεκτίβας - κοινές δουλειές, κοινά έξοδα, κοινά έσοδα, κοινή προβολή). Παίρναμε κάθε μήνα ένα είδος μισθού (ίδιο για όλους) και το υπόλοιπο έμενε στο κοινό ταμείο, για να δημιουργηθεί κεφάλαιο για τα έξοδα του γραφείου. Κάθε εξάμηνο ή κάθε χρόνο - αν θυμάμαι καλά - γινόταν η διανομή των κερδών (ένα είδος μερίσματος).

Πέραν, όμως, από αυτό υπήρχε και μια στενή - σχεδόν αποκλειστική - σχέση στις κοινωνικές μας δραστηριότητες και ένα είδος αμοιβαίας κριτικής για ενέργειές μας σε κοινωνικό επίπεδο, ακόμη και σε επίπεδο προσωπικών σχέσεων, που δε θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εύρυθμη λειτουργία του γραφείου, "σταλινική περίοδος"».

Και προς επιβεβαίωση αυτών, αναφέρει πως το 1965, όταν πήγε για

τέσσερις μήνες στο Παρίσι με υποτροφία της γαλλικής κυβέρνησης για ένα stage σχετικά με την προκατασκευασμένη δόμηση και επειδή τα τέσσερα προηγούμενα χρόνια (1961 - 1964) δεν είχε κάνει καθόλου διακοπές, το γραφείο του κατέβαλε εκείνο το διάστημα τους μισθούς, με τους οποίους τον είχε πιστώσει λόγω των χαμένων διακοπών.

Με τη διεύρυνση του κύκλου εργασιών του γραφείου, το καθεστώς αυτό άρχισε να παρουσιάζει τις αδυναμίες του: «Χαλάρωση της απόδοσης, διάχυση των ευθυνών, διόγκωση των εξόδων λειτουργίας, αμοιβαία παράπονα κλπ. Έτσι, γύρω στο 1970 έγινε και η πρώτη αναθεώρηση του καθεστώτος της "κολεκτίβας" (ο πρώτος ρεβιζιονισμός). Συγκεκριμένα, κάθε δουλειά απέκτησε τον υπεύθυνο μελετητή της, ο οποίος είχε την πρώτη και τελευταία λέξη στην επεξεργασία και την πρόδοό της, χωρίς όμως να λείπει το στοιχείο της συλλογικής συμβουλευτικής κριτικής. Ο υπεύθυνος κάθε δουλειάς κρατούσε το 10% - 20% των κερδών και έδινε τα υπόλοιπα στο κοινό ταμείο. Λίγα χρόνια μετά, για να συσφιχτεί η επαγγελματική σχέση και για να καθιερωθεί ένα κίνητρο στον περιορισμό των εξόδων της κάθε εργασίας, έγινε νέα αναθεώρηση: Ο υπεύθυνος κάθε εργασίας έδινε το 10 - 15% της ακαθάριστης αμοιβής κάθε δουλειάς στο γραφείο και κρατούσε τα υπόλοιπα. Έτσι, τα έξοδα της δουλειάς τον αφορούσαν προσωπικά (ακόμη και η τυχόν ζημία μιας δουλειάς).

Στη φάση αυτή, όμως, η συλλογικότητα χαλάρωσε, στην πραγματικότητα γιατί ο Παύλος Λουκάκης στράφηκε στην Πολεοδομία και έφυγε στη Γερμανία (την περίοδο της στήντας) και περίπου το ίδιο διάστημα ο Νίκος Δεσύλλας απορροφήθηκε από το συνδικαλισμό (πρόεδρος του ΣΑΔΑΣ και μετά του ΤΕΕ)».

Η μεταπολίτευση βρήκε το γραφείο με δυο μόνο ενεργούς συνεργάτες, τον Δημήτρη Κονταργύρη και τον Αντώνη Λαμπάκη, ο οποίος, μετά από οξύ καρδιακό επεισόδιο, «έφυγε» από τη ζωή το 1990. Το

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ  
Η ΖΩΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥΣ

Επιμέλεια:  
**ΓΙΩΡΓΟΣ Π. ΚΑΡΑΛΗΣ**  
(Κείμενο βασισμένο  
σε χειρόγραφες σημειώσεις  
του Δ. Κονταργύρη)

γραφείο τελικά έπαψε να λειτουργεί το 2005.

Για τον Δημήτρη Κονταργύρη «περισσότερες πιθανότητες να αναρριχηθούν στο 1ο βραβείο δεν έχουν οι λύσεις με τις πολλές αρετές, αλλά εκείνες με τα λιγότερα λάθη», όπως υποστηρίζει.

Το «μυστικό» της δικής τους επιτυχίας, την ελαχιστοποίηση των σφαλμάτων, το αποδίδει στη σκληρή συλλογική κριτική κατά τη διάρκεια της σύνθεσης των λύσεων. «Ήταν μια διαδικασία επίπονη (πολλές φορές εις βάρος της αισθητικής, κυρίως, ποιότητας των

λύσεων), αλλά αποτελεσματική, αφού εξασφάλιζε διακρίσεις. Είχε, βέβαια, και το πικρό αντίτιμό της: Την έλλειψη αναγνωρίσιμου προσωπικού χαρακτήρα στα έργα μας».

Ο τρόπος αυτός έγινε κομμάτι της συνθετικής διαδικασίας, ακόμη και όταν έμεινε μόνος, με τη μορφή της αυστηρής αυτοκριτικής, όπως λέει. Όταν έλαβε μέρος στο διαγωνισμό για το κτίριο του ΙΤΥ στην Πάτρα, άλλαξε τέσσερις φορές τη λύση, πριν την καταθέσει και πριν τελικά επιλεγεί μεταξύ των πέντε που συνολικά κατατέθηκαν.



**Στις 23 Σεπτεμβρίου, ο Δημήτρης Κονταργύρης θα δώσει μια διάλεξη (ώρα 19.00 – αίθουσα εκδηλώσεων ΤΕΕ, Καρ. Σερβίας 4, 5ος όροφος) με θέμα «Περιοχή Hilton - Ριζάρη: πρόταση περιβαλλοντικής και κυκλοφοριακής αναβάθμισης».**

## 4 μαρτυρίες για ... γέλια και για «κλάματα»

(Μια αφήγηση σε πρώτο πρόσωπο)

- Το 1978 πήραμε το βραβείο για το συγκρότημα KATEE (TEI Χαλκίδας και εν συνεχεία εκπονήσαμε τη μελέτη. Το συγκρότημα επρόκειτο να κτισθεί στα Βασιλικά Ευβοίας, νοτιάς της Χαλκίδας, σε ένα απόλυτα επίπεδο οικόπεδο (πίατο). Η εκπόνηση της οριστικής μελέτης συνέπεσε με προεκλογική περίοδο. Ο τότε υπουργός Παιδείας έτυχε να εκλέγεται στην Εύβοια και ο κύριος όγκος των ψηφοφόρων του ήταν στα Ψαχνά (βόρεια της Χαλκίδας), ενώ στα Βασιλικά πλειοψηφούσαν οι πολιτικοί του αντίπαλοι. Αποτέλεσμα: Εν τάχει άλλαξε το διαθέσιμο οικόπεδο για την ανέγερση του συγκροτήματος και από τον οριζόντιο επίπεδο χώρο στα Βασιλικά, το συγκρότημα έπρεπε να εγκατασταθεί σε μια βραχώδη και λοφοειδή περιοχή έξω από τα Ψαχνά, με όλες τις απαιτούμενες προσαρμογές της μελέτης. Δε θυμάμαι αν ο εν λόγω υπουργός εξελέγη εν τέλει βουλευτής - νομίζω πως όχι.

- Καμία μελέτη του γραφείου μας δε χρειάστηκε τόσο χρόνο εκπόνησης, όσο η μελέτη του συγκροτήματος του βιβλιοστασίου και τυπογραφείου της Βουλής στην Αμυγδαλέζα Αττικής, την οποία αρχίσαμε να εκπονούμε μετά από βράβευσή μας στον Αρχιτεκτονικό

Διαγωνισμό που έγινε το 1984. Η μελέτη εγκρίθηκε το 1996. Διήρκεσε δηλαδή 12 ολόκληρα χρόνια!

Κι αυτό γιατί στη 12ετία, έγιναν 5 φορές εκλογές, τέσσερις φορές άλλαξε ο Πρόεδρος της Βουλής και η αντίστοιχη κοινοβουλευτική επιτροπή, η οποία ήταν αρμόδια για την προώθηση του έργου, και κάθε φορά ο «νέος εργοδότης» έπρεπε να ενημερωθεί από την αρχή.

Πάντως, οσονούπω, το έργο μάλλον θα αρχίσει να κατασκευάζεται, μόλις 25 χρόνια μετά την έναρξη της μελέτης!

Το ζήτημα που προκύπτει είναι κατά πόσον οι λύσεις (λειτουργικές και αισθητικές), που πρότεινε μια μελέτη το 1984 (και που συντέλεσαν τότε στη διάκρισή της), είναι σήμερα επίκαιρες, καθώς, υπό τέτοιες συνθήκες, πόσο εύκολη και άδικη μπορεί να είναι και κριτική εις βάρος του μελετητή.

- Το 1972 ή 1973 (χούντα) εμφανίστηκε στο γραφείο μας ένας Ελληνοαμερικανός συνάδελφος, ως εκπρόσωπος μιας ομάδας επιχειρηματιών της Αμερικής, οι οποίοι ήθελαν να κάνουν μια πολύ μεγάλη τουριστική επένδυση στη Ρόδο. Μας πρότεινε να εκπονήσουμε τη μελέτη, με τη διακριτική παρακολούθησή του. Ήταν συγκεκριμένος,

όντως διακριτικός και εξαιρετικά καλοπληρωτής.

Η μελέτη καθυστέρησε, άλλαξε τρεις ή τέσσερις φορές, είτε γιατί άλλαζε το κτιριολογικό πρόγραμμα, είτε γιατί άλλαζε το οικόπεδο. Ωστόσο, όλες οι προμελέτες αμείφθηκαν καλά, τόσο ώστε αυτή να είναι η δουλειά με την καλύτερη σχέση αμοιβής ως προς την εργασία που απαιτήσε.

Πλην, όμως, αυτή η συνεργασία συνοδεύτηκε από δύο περιέργα συμβάντα:

Στο τέλος του 1973, αν θυμάμαι καλά, όταν δεν υπήρχε καμία υποψία για την πορεία της ελληνικής οικονομίας, ο συνεργάτης μας, μας πληροφόρησε εμπιστευτικά ότι η οικονομία όδευε προς υπερθέρμανση και έπρεπε να προσέχουμε. Νομίσαμε ότι ήθελε να εντυπωσιάσει - μια και ένα τέτοιο ενδεχόμενο δε διαφαινόταν - όμως σε λίγους μήνες επαληθεύτηκε πλήρως και η φαινομενικά σταθερή οικονομία έγινε έντονα πληθωριστική.

Το δεύτερο ήταν αποκαλυπτικότερο για την παρουσία του στη χώρα μας: Μόλις κατέρρευσε η χούντα (1974) ο καλός μας συνεργάτης εξαφανίστηκε. Ακούσαμε το όνομά του μετά από 10 ή 15 χρόνια και τότε πιστέψαμε πως στην Ελλάδα και τότε πιστέψαμε πως στην Ελλάδα λειτουργούσε ως διακριτικός πράκτορας μυστικών υπηρεσιών!

- Την πιο πικρή εμπειρία, την είχαμε ταυτόχρονα με την απροσδόκητη πρώτη επιτυχία μας και ήταν

συνέπεια της άρνησης του Παν/μίου Θεσσαλονίκης να μας αναθέσει την εκπόνηση της μελέτης, για την οποία είχαμε βραβευτεί. Την ανέθεσε σε εκείνους που είχαν λάβει το 2ο βραβείο: Δυο καθηγητές, από Αθήνα και Θεσσαλονίκη, και έναν ακόμη αρχιτέκτονα.

Είχαμε πιστέψει πως ένα πνευματικό Ίδρυμα, με επικεφαλής τον Γιάννη Κακριδή, θα ήθελε να βοηθήσει νέους αρχιτέκτονες, μετά από μια τέτοια εντυπωσιακή επιτυχία στο διαγωνισμό. Γι' αυτό και ζητήσαμε να συναντήσουμε τον πρύτανη. Εκείνος μας άκουσε, αλλά μας αποχαιρέτησε με ένα χτύπημα στον ώμο, λέγοντας: «Ε, καλά βρε παιδιά, θα βγάλει και άλλες δουλειές το Πανεπιστήμιο στο μέλλον!»

Μια πικρία, που αντί να κοπάσει, μεγεθύνθηκε τρία χρόνια αργότερα, όταν - παρόλο που θεωρούμασταν νέοι και άπειροι αρχιτέκτονες - το ΔΣ του τότε Βασιλικού Ιδρύματος, συγκροτημένο από ανθρώπους του αυλικού περιβάλλοντος (με κατά τεκμήριο αρτηριοσκληρωτικές και υπερσυντηρητικές απόψεις), μας ανέθεσε δίχως κανέναν ενδοιασμό και κανέναν περιορισμό, τη μελέτη της Φοιτητικής Εστίας Αθηνών, επί της οδού Πατησίων, ενός από τα μεγαλύτερα τότε κτίρια της Αθήνας, μετά, βέβαια, από την επιτυχία μας στον Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό που είχαν προκηρύξει.

ΥΠΟΔΟΜΕΣ Β. ΕΛΛΑΔΑΣ

# Χαμένες στο τέλος της οικονομικής κρίσης

Η διεθνής οικονομική κρίση απειλεί την οικονομία της Βόρειας Ελλάδας, όπου οι επιπτώσεις εμφανίζονται πιο έντονες από άλλες περιοχές της χώρας. Η αποβιομηχάνιση της περιοχής είναι προ των πυλών, επιχειρήσεις κλείνουν, η ανεργία βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα και εκτιμάται ότι θα αυξηθεί περισσότερο, ενώ οι επενδύσεις περιορίζονται, ιδιαίτερα οι κρατικές.

Η οικονομική κρίση βρίσκει την περιοχή της Θεσσαλονίκης σε πιο δύσκολη καμπή από το μέσο όρο της χώρας. Δυσκολότερη είναι η οικονομική κατάσταση σε άλλους νομούς της Βόρειας Ελλάδας, όπου η ανεργία εκτοξεύεται στα ύψη. Για την αναστροφή αυτής της δυσμενούς κατάστασης, προβάλλει ως διέξοδος η ανάγκη λειτουργίας της «ατμομηχανής της ανάπτυξης», όπως έχουν αποδειχθεί στην πράξη τα δημόσια και ιδιωτικά έργα, εδώ και δεκαετίες, ενώ παράλληλα οι παραγωγικοί φορείς κάνουν καινοτόμες προτάσεις.

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το αεροδρόμιο «Μακεδονία», η Εγνατία Οδός, ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ, η Ιονία Οδός, το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, η αναβάθμιση των λιμανιών Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης είναι μερικά μόνον από τα έργα που εκτιμάται ότι θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας. Τα περισσότερα από τα έργα αυτά κατασκευάζονται. Εξάιρεση αποτελεί η υποθαλάσσια οδική αρτηρία Θεσσαλονίκης, που όλα δείχνουν ότι παραπέμπεται στις ελληνικές καλένδες, ενώ κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας αποτελεί κοινό αίτημα όλων των Περιφερειακών Τμημάτων της Βόρειας Ελλάδας του ΤΕΕ.

Με την ευκαιρία της 74ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, που αποτελεί κορυφαίο οικονομικό γεγονός, το Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ κατέγραψε και παρουσιάζει τα κυριότερα ζητήματα που ανακύπτουν στη Βόρεια Ελλάδα, όπως προβάλλονται από τα Περιφερειακά Τμήματα του ΤΕΕ.

## ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Την προσωπική παρέμβαση του πρωθυπουργού, ώστε να αρχίσει από την Κ. Μακεδονία ο σχεδιασμός και η εφαρμογή σειράς καινοτόμων δράσεων, οι οποίες θα αποτελέσουν πιλοτικό σχέδιο για όλη τη χώρα, ζητά το ΤΕΕ/ΤΚΜ, στο φετινό του υπόμνημα προς τον κ. **Κ. Καραμανλή**, ενόψει της 74ης ΔΕΘ.

Η Κεντρική Μακεδονία έχει όλα τα εκέγγυα, για να γίνει η Περιφέρεια «πιλότος» ενός πανελλαδικού σχεδίου, καθώς: Συγκεκρινώνει όλες τις οικονομικές δραστηριότητες (π.χ. οικοδομή, βιομηχανία έστω φθίνουσα, τουρισμός), αποτελεί μεγάλη περιφέρεια (κεντρική και παραμεθόρια ταυτόχρονα) και περιλαμβάνει ένα από τα δύο προβλεπόμενα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, το μεγαλύτερο πανεπιστήμιο, καθώς και «τη Ζώνη Καινοτομίας. Το ΤΕΕ είναι έτοιμο να υποστηρίξει το παραπάνω σχέδιο», τονίζει το ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Στο φετινό υπόμνημα προς τον πρωθυπουργό, το ΤΕΕ/ΤΚΜ εστιάζει, επίσης, στην αναμόρφωση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης μετά την απομάκρυνση του εκθεσιακού κέντρου της ΔΕΘ και την προώθηση της σιδηροδρομικής Εγνατίας.

Παράλληλα, καταθέτει πρόταση για χωροθέτηση νέου αεροδρομίου στη Θεσσαλονίκη και επαναλαμβάνει τη θέση του υπέρ της διατήρησης του δημόσιου χαρακτήρα της ΕΥΑΘ.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ τονίζει ακόμη ότι η δεκαετής απαξίωση της Τεχνικής Παιδείας έλαβε εσχάτως διαστάσεις εκποίησης και προσθέτει ότι η Παιδεία χρειάζεται ειλικρινή δημόσιο διάλογο και κονδύλια, γιατί δεν παράγεται «μέσω σύμβασης παραχώρησης ή ΣΔΙΤ».

Σε ό,τι αφορά τα μέτρα αντιμετώπισης της διεθνούς κρίσης, επισημαίνει ότι αυτά αφορούν μέχρι σήμερα βραχυπρόθεσμη συγκέντρωση κονδυλίων για άρση της δραματικής αναλογίας δημόσιου

Επιμέλεια: **Β. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**

## Ολοκλήρωση βασικών υποδομών

**Μ**ετά την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού, το ΤΕΕ - ΤΑΚ εκτιμά ότι τα σημαντικά έργα που θα ολοκληρώσουν τις βασικές υποδομές στην Ανατολική Μακεδονία και θα επιδράσουν καταλυτικά στην ανάπτυξη της είναι:

• **Σιδηροδρομική Σύνδεση Τοξοτών - Καβάλας - Θεσσαλονίκης:**

Τα Περιφερειακά Τμήματα του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Βόρειας Ελλάδας συγκρότησαν το 2006 μια διατμηματική επιτροπή, η οποία υπέβαλε υπόμνημα με προτάσεις για τη σιδηροδρομική διασύνδεση του βορειοελλαδικού χώρου. Η σιδηροδρομική Εγνατία αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα για την περιοχή μας. Θα συνδέσει τη Θράκη μέσω Τοξοτών με την Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη, με ένα βασικό άξονα τεταμένης χάραξης που θα κουμπώνουν επιμέρους κλάδοι όπως αυτός του Καβάλα - Δράμα. Η οριστική μελέτη Τοξοτών - Καβάλας έχει δημοπρατηθεί και ελπίζουμε η κατασκευή του έργου να ενταχθεί στο ΕΣΠΑ. Όσον αφορά στο τμήμα Καβάλα - Θεσσαλονίκη αυτό υπάρχει στον προγραμματισμό του ΟΣΕ.

• **Κάθετος Οδικός Άξονας: Καβάλα - Δράμα - Τελωνείο Εξοχής**

Είναι ένας οδικός άξονας που ενοποιεί τους νομούς Δράμας - Καβάλας σε έναν ενιαίο οικονομικό χώρο και αποτελεί την κύρια αρτηρία που συνδέει την περιοχή μας με τη βαλκανική ενδοχώρα. Ο υφιστάμενος κάθετος άξονας, τα τελευταία χρόνια, διαρκώς διαπλατύνεται από τη ΔΕΚΕ Καβάλας και χρηματοδοτείται από το περιφερειακό πρόγραμμα.

• **Κάθετος άξονας: Δράμα - Αμφίπολη**

Η κατασκευή ενός τετράκηνου οδικού άξονα ταχείας κυκλοφορίας, που θα συνδέει τη Δράμα με την Εγνατία Οδό είναι από τα σημαντικότερα έργα του Ν. Δράμας και χρηματοδοτείται και προωθείται κανονικά. Από τα πέντε τμήματα του έργου αυτό της Αμφίπολης - Δραβίσκου δημοπρατείται το φθινόπωρο και για τα υπόλοιπα 4 τμήματα έχουν ανατεθεί οι μελέτες και υπολογίζεται με ορίζοντα το 2010 να είναι έτοιμες προς δημοπράτηση. ▶

ξασφάλιση ότι το ανώτατο πεδίο τεχνικής ευθύνης φέρουν οι διπλωματούχοι μηχανικοί. Έτσι, πλήττονται τόσο η ποιότητα των κατασκευών όσο και η αξιοπιστία των τεχνικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό.

Παράλληλα, δημιουργείται σημαντικό κενό στην τεχνολογική εκπαίδευση και αντίστοιχα στην επαγγελματική πυραμίδα των τεχνικών, το οποίο καλείται να καλύψει η ίδια η πολιτεία με τη δημιουργία νέων ΤΕΙ.

**Αναγκαίες οι αλλαγές σε οικοδομή, μεταποίηση, τουρισμό, γεωργία**

Αναγκαία θεωρεί το ΤΕΕ/ΤΚΜ την ενίσχυση της εισαγωγής καινοτομίας και τον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών δεδομένων στους τομείς οικοδομής, μεταποίησης, τουρισμού και γεωργίας. Όπως επισημαίνει:

- Η οικοδομή και γενικότερα ο κατασκευαστικός τομέας χρειάζεται να υπερβούν το μοντέλο που ναι μεν κινητοποίησε τόσο χρόνια την εγχώρια οικονομία, αλλά ευθύνεται για σειρά δεινών. Ο όρος υποδομή δεν μπορεί να αναφέρεται αποκλειστικά σε τόνους ασφάλτου.

- Η μεταποίηση δεν μπορεί να ασκείται με όρους προηγούμενων δεκαετιών. Η Κ. Μακεδονία, που πλήττεται από αποβιομηχάνιση - ανεργία, χρειάζεται ορθολογικά κίνητρα για νέους επιχειρηματίες, αλλά και αυστηρότατους ελέγχους των επιχειρήσεων σε όλα τα επίπεδα.

- Ο τουρισμός χρειάζεται να υπερβεί το παρωχημένο μοντέλο του παράκτιου θερινού, με όλα τα συνεπαγόμενα όπως: Αυθαίρετα (που με πρόσφατη νομοθεσία νομιμοποιεί μονομερώς ο ΕΟΤ) ή χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες.

- Η γεωργία και γενικά ο πρωτογενής τομέας πρέπει να εγκαταλείψουν το τρέχον υδροβόρο και γενικά αντιπεριβαλλοντικό μοντέλο.

**Σιδηροδρομική Εγνατία**

Την αξιοποίηση του ΕΣΠΑ 2007 - 2013 για την ταχεία προώθηση του έργου της Σιδηροδρομικής Εγνατίας ζητά το ΤΕΕ/ΤΚΜ, με δεδομένο ότι το «τέταρτο πακέτο» αποτελεί ίσως την τελευταία ευκαιρία για την υλοποίησή της.

Ο όρος «Σιδηροδρομική Εγνατία» αναφέρεται σε δίκτυο που εκτείνεται από την Ήπειρο έως τη Θράκη, διερχόμενο από Δυτική, Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία και δεν προτείνεται ως ανταγωνιστικό μέσο της αντίστοιχης οδικής, αλλά σαν ένα νέο σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο.

Για το αεροδρόμιο «Μακεδονία»: Είναι αναγκαίο να ξεκινήσει άμεσα η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου του αερολιμένα, με την κατασκευή νέου αεροσταθμού, ενώ αναφέρεται στη δυνατότητα χωροθέτησης νέου αεροδρομίου.

Αμετάβλητα παραμένουν τα αιτήματα του ΤΕΕ/ΤΚΜ σχετικά με

τα μεγάλα έργα και δράσεις της Θεσσαλονίκης και της Κ. Μακεδονίας. Σε ό,τι αφορά το **μετρό**, τονίζει ότι στόχος πρέπει να είναι η απρόσκοπτη ολοκλήρωσή του, εντός χρονοδιαγράμματος. Σε σχέση με την υποθαλάσσια αρτηρία, το ΤΕΕ/ΤΚΜ - που είχε ταχθεί υπέρ της κατασκευής της έστω με επιφυλάξεις για τον τρόπο δημοπράτησης και την ωριμότητα των μελετών - σημειώνει: «Πέρυσι, οι καθυστερήσεις δημιουργούσαν ερωτήματα για την πορεία του έργου. Φέτος, τα ερωτήματα έγιναν βεβαιότητες, αφού ο κατασκευαστικός όμιλος έχει απολύσει το προσωπικό που απασχολούσε στη Θεσσαλονίκη και διεκδικούνται υπέρογκες αποζημιώσεις», τονίζεται στο υπόμνημα. Για το **λιμάνι**, επισημαίνει ότι απαιτούνται άμεση ολοκλήρωση του προβλήτη και σύνδεση με διευρωπαϊκά δίκτυα.

**Τεχνική Παιδεία**

Κατά το ΤΕΕ/ΤΚΜ η επιχειρηούμενη εξίσωση ΑΕΙ - ΤΕΙ αίρει την ε-

χρέους προς ΑΕΠ, χωρίς καμία διαρθρωτική αλλαγή για ανάπτυξη με ουσία και διάρκεια. Τονίζει, δε, ότι πρέπει να ενισχυθούν η καινοτομία και ο εκσυγχρονισμός των παραγωγικών μοντέλων στους τομείς οικοδομής, μεταποίησης, τουρισμού και γεωργίας, καθώς τα τρέχοντα είναι πλέον παρωχημένα.

Η οικοδομή και οι κατασκευές, για παράδειγμα, χρειάζεται να υπερβούν το μοντέλο που ναι μεν κινητοποιούσε τόσα χρόνια την εγχώρια οικονομία, αλλά ευθύνεται για πάσης φύσεως αυθαιρέσεις, την καταπατημένη ύπαιθρο, την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την προβληματική ποιότητα των περισσότερων ιδιωτικών έργων, καθώς και των μικρών και μεσαίων δημόσιων. Το Εθνικό Χωροταξικό, το ΕΣΠΑ και οι νέες μεγάλες προκλήσεις των ρυθμιστικών σχεδίων των δύο μητροπολιτικών κέντρων, το ΜΗΚΙΕ και οι αειφόρες πρακτικές (π.χ., εξο-

## Υπόμνημα προς τον πρωθυπουργό

κονόμησης ενέργειας), μπορούν να συντείνουν προς αυτή την κατεύθυνση.

**Μετεγκατάσταση ΔΕΘ**

Την προκήρυξη διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την ανάπλαση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, μετά τη μετεγκατάσταση της ΔΕΘ, αλλά και το συντονισμό όλων των διαδικασιών μέσω ΥΠΕΧΩΔΕ, ζητά το ΤΕΕ/ΤΚΜ. Επαναφέρει την πρότασή του για την ίδρυση ειδικής γραμματείας ΥΠΕΧΩΔΕ με έδρα τη Θεσσαλονίκη, ενώ ζητά και πάλι την προσωπική παρέμβαση του πρωθυπουργού, «για να μη χαθεί ένα μέγα σταίχημα σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού, πιλότου για τα αστικά κέντρα όλης της επικράτειας».

Ωστόσο, εκφράζει φόβους ότι θα ενεργοποιηθούν ισχυρά ιδιωτικά συμφέροντα, αλλά και πελαταιακού χαρακτήρα απαιτήσεις - διεκδικήσεις του χώρου από δημόσιους φορείς.

**• Εμπορικό λιμάνι Καβάλας**

Θεωρούμε ότι η ολοκλήρωση του λιμένος Καβάλας είναι ένα σημαντικό αναπτυξιακό έργο για την περιοχή και αποτελεί, μαζί με την Εγνατία Οδό, τον κάθετο άξονα προς τα Βαλκάνια και το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος», ένα πλέγμα συγκοινωνιακών έργων, που θα συμβάλει ουσιαστικά στην τουριστική, εμπορική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Γι' αυτό προωθούνται τα έργα: Επέκταση κρηπιδωμάτων βορείου τμήματος δυτικού τομέα και επέκταση προσήνεμου μόλου.

**• Περιμετρική Καβάλας**

Η περιμετρική Καβάλας ένας σημαντικός περιφερειακός οδικός άξονας, που συνδέει το δυτικό με το ανατολικό τμήμα της πόλης. Είχε απενταχθεί από το Γ' ΚΠΣ. Η οριστική μελέτη δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη και η πρότασή μας, που στηρίζεται και τη θέση του Δήμου, είναι η άμεση ένταξη του έργου στο ΕΣΠΑ.

**• Αερολιμένας Χρυσούπολης «Μέγας Αλέξανδρος» - Καβάλας**

Η υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας χρηματοδοτεί μια σειρά έργων αναβάθμισης των υποδομών του Κρατικού Αερολιμένα Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος».

**• Τουριστική υποδομή**

Η γεωπολιτική θέση της Αν. Μακεδονίας έχει τις δυνατότητες να αναπτυχθεί σε όλους τους τουριστικούς τομείς. Οι τουριστικές υποδομές αποτελούν βασική παράμετρο της ανάπτυξης του τουρισμού. Εκτός από τον παραδοσιακό θερινό τουρισμό, (ακτές Καβάλας και Θάσου), και τον χειμερινό (ορεινούς όγκους Παγγαίου Όρους και χιονοδρομικό κέντρο Φαλακρού), τα τελευταία χρόνια μπαίνουν δυναμικά: α) Ο ιαματικός τουρισμός με τις ιαματικές πηγές των Λουτρών Ελευθερών και των Λασπόλουτρων Κρηνίδων, που μπορούν να εκσυγχρονιστούν μέσω των ΣΔΙΤ και β) Ο θρησκευτικός και αρχαιολογικός τουρισμός των Φιλιππών. Η περιοχή των Φιλιππών με τα Θρησκευτικά και αρχαιολογικά μνημεία και με ιστορική σημασία από τη μάχη των Φιλιππών και την έλευση του Αποστόλου Παύλου προτάθηκε από το Δήμο Φιλιππών και όλους τους φορείς του Δήμου να ενταχθεί στα Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς της Unesco.

**ΘΡΑΚΗ**

Για την περιοχή της Θράκης, υπάρχει ανάγκη κατάρτισης ενός νέου, κοινού στρατηγικού σχεδιασμού των έργων, που θα αξιοποιήσουν τις πλουτοπαραγωγικές πηγές της περιοχής, θα βελτιώσουν το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, θα αυξήσουν το εισόδημα και θα αναβαθμίσουν τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων, τονίζεται στις θέσεις του ΤΕΕ - Τμήματος Θράκης, όπως αυτές παρουσιάστηκαν

γων υποδομής χερσαίας, θαλάσσιας και εναέριας μεταφοράς, που θα οδηγήσουν στην άρση της απομόνωσης της Θράκης από την υπόλοιπη χώρα και συγχρόνως θα την καταστήσουν πύλη εισόδου στα Βαλκάνια και την Ασία. Προτείνεται:

**Οδικές μεταφορές:** • Άμεση κατασκευή των καθέτων αξόνων Ξάνθη - Εχίνος και Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, καθώς και η ολοκλήρωση του άξονα Κομοτηνή - Κίρτζαλι • Αναβάθμιση της Εγνατίας Οδού για την κάλυψη τοπικών αναγκών και οδικών δισυνδέσεων • Παράκαμψη Ορε-

κές και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, κυρίως της Ανατολικής Ευρώπης • Αεροπορική σύνδεση της Σαμοθράκης, τουλάχιστον κατά την τουριστική περίοδο.

**Θαλάσσιες μεταφορές:** • Επέκταση - εκσυγχρονισμός του λιμένα Αλεξανδρούπολης • Αναβάθμιση του λιμένα Πόρτο - Λάγος • Τοπική σύνδεση των λιμανιών της περιοχής και των νησιών του Β. Αιγαίου • Ισχυροποίηση της θαλάσσιας επικοινωνίας Αλεξανδρούπολης - Σαμοθράκης • Ανάπτυξη και δημιουργία νέων αλιευτικών καταφυγίων και τουριστικών υποδομών, για ολοκληρωμένο σύστημα θαλάσσιου τουρισμού.

**Τουρισμός:** Η απουσία για δεκαετίες κρατικού ενδιαφέροντος για την κατασκευή μεγάλων αναπτυξιακών έργων, διέσωσε τουλάχιστον το φυσικό περιβάλλον της περιοχής, το οποίο αποτελεί σήμερα το συγκριτικό της πλεονέκτημα από άλλες περιοχές της χώρας. Η άρση των απαγορεύσεων για βασικά έργα υποδομής, που περιλαμβάνεται στη νέα ΚΥΑ προστασίας των υδροβιότοπων Ξάνθης - Ροδόπης, θα επιτρέψει την προστασία από φυσικές καταστροφές και αυθαίρετες ανθρώπινες παρεμβάσεις, ενώ θα δοθεί η δυνατότητα αξιοποίησης του θαλάσσιου μετώπου της Θράκης για αναψυχή, που εκτιμάται ότι θα αποτελέσει τον πυλώνα του τουριστικού προϊόντος.

Τέλος, το ΤΕΕ Θράκης τονίζει την ανάγκη ενίσχυσης του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης, που αποτελεί ισχυρό αναπτυξιακό μοχλό της περιοχής επί 30 χρόνια.

**Χωροταξία, μεταφορές και τουρισμός**

στο 8ο Παγκόσμιο Συνέδριο Θρακών.

Βασικοί άξονες ενός τέτοιου σχεδιασμού πρέπει να είναι:

**Χωροταξία:** • Αναθεώρηση του συγκεκριμένου Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης • Επέκταση του Κτηματολογίου σε όλη τη Θράκη • Κατάρτιση Δασολογίου • Μελέτη κτηματογράφησης και καθορισμού της γραμμής αιγιαλού και της ζώνης παραλίας • Κατάρτιση ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης των ακτών και όλων των προστατευόμενων περιοχών (υδροβιότοποι και ορεινή Ροδόπη) • Πολεοδομία και οριοθέτηση οικισμών • Καθορισμός των χρήσεων γης με προτεραιότητα στις παραλιακές περιοχές.

**Υποδομές:** • Ολοκλήρωση των έρ-

σιάδας • Συνδέσεις της Εγνατίας Οδού με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και του Πόρτο Λάγος με όλες τις βιομηχανικές περιοχές ή βιομηχανικά πάρκα.

**Σιδηρόδρομος:** • Κατασκευή της Σιδηροδρομικής Εγνατίας με νέα γραμμή στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Τοξότες και βελτίωση του υπόλοιπου τμήματος που διασχίζει τη Θράκη • Νέα σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης και του λιμένα Αλεξανδρούπολης, καθώς και σιδηροδρομική σύνδεση όλων των βιομηχανικών περιοχών.

**Αεροπορικές μεταφορές:** • Βελτίωση και επέκταση των κεντρικών εγκαταστάσεων και των διαδρόμων του αεροδρομίου «Δημόκριτος» της Αλεξανδρούπολης και απευθείας σύνδεση της περιοχής με γειτονι-

**ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ**

Το Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας του ΤΕΕ προτείνει:

- Αντικατάσταση παλιών ρυπογόνων μονάδων παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος της ΔΕΗ με νέες μονάδες σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.
- Έλευση φυσικού αερίου.
- Πρόγραμμα ανάπτυξης φωτοβολταϊκών σταθμών και άλλων έργων.
- Ουσιαστική αποκατάσταση εδαφών που προκύπτουν από την εξόρυξη του λιγνίτη.

- Μετεγκατάσταση πληττόμενων από τη δραστηριότητα της ΔΕΗ γετονικών οικισμών.
- Κτιριολογικό πρόγραμμα Πα-

- Βιολογικοί καθαρισμοί οικισμών άνω των 2.000 κατοίκων.
- Προστασία και ανάδειξη υδάτινου όγκου (φράγματα - αδρευτικά,

**Προτάσεις για αναπτυξιακά έργα**

- Βελτιστοποίηση Δυτικής Μακεδονίας.
- Ίδρυση Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου.
- Ολοκλήρωση υποδομών μεταφοράς της περιφέρειάς μας (κάθετοι άξονες Εγνατίας, σύνδεση με Θεσσαλία, σιδηροδρομικό δίκτυο, αεροδρόμιο Καστοριάς κλπ.).

- τουριστική αξιοποίηση λίμνης Πολυφύτου).
- Ανάπτυξη υποδομών επιχειρηματικότητας - καινοτομίας (ΒΙΠΕ κλπ.).
- Έργα οικιστικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος (Καστοριά, Γρεβενά).