

ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ

ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ
Αριθ. Άδειας 136/97
Κ.Δ.Θ.



ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ Τ.Ε.Ε.
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΖΕΥΞΙΔΟΣ 8 - ΤΗΛΕΦ. 280.402
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 127, 15 Μαρτίου 1998 ΤΙΜΗ ΔΡΧ. 1

Το Τμήμα εκσυγχρονίζεται

Η απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ για αντικατάσταση του παρωχημένου εξοπλισμού του Τμήματος και προμήθεια πακέτων λογισμικών εφαρμογών.

Σε συντονισμένες ενέργειες και απόφαση για τη ριζική ανανέωση του εξοπλισμού του ΤΕΕ/ΤΚΜ προχώρησε η Διοικούσα Επιτροπή του Τμήματος, με δεδομένη τη διαπίστωση ότι είναι αδύνατον να συνεχίσει να ανταποκρίνεται επαρκώς στο ρόλο της και στις ανάγκες των μελών της, με τις υπάρχουσες σοβαρές αδυναμίες στα θέματα της μηχανοργάνωσης, τόσο στον τομέα του εξοπλισμού, όσο και σε εκείνου των λογισμικών εφαρμογών.

Με δεδομένο το γεγονός ότι οι περισσότεροι υπολογιστές είναι τεχνολογίας 286 και 386, ότι δεν υπάρχει διασυνδεδεμένο δίκτυο μεταξύ τους και τέλος, οι εφαρμογές που χρησιμοποιούνται δεν μπορούν πλέον να εξυπηρετήσουν τις αυξημένες και σε μεγάλο βαθμό εξειδικευμένες ανάγκες των τομέων δραστηριότητας του Τμήματος αλλά και τις απαιτήσεις βασικών εσωτερικών του λειτουργιών (π.χ. λογιστήριο) η Διοικούσα Επιτροπή παίρνοντας υπόψη και τα αποτελέσματα Ο.Ε. που ολοκληρώθηκε το Μάρτιο του 1997 και είχε ως αντικείμενο την καταγραφή του υφιστάμενου εξοπλισμού, τον προσδιορισμό των αναγκών σε υλικό και λογισμικό και την υποβολή προτάσεων για την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού και λογισμικού καθώς και το συνολικό σχεδιασμό και οργάνωση του συστήματος (οριοθέτηση ιεραρχήσεων, μορφή προσπέλασης, κλπ).

Η Διοικούσα Επιτροπή μετά από επικαι-

ροποίηση της μελέτης που είχε εκπονήσει η ομάδα εργασίας με εντολή της προηγούμενης Διοικούσας για τον σχεδιασμό λογισμικών εφαρμογών κεντρικά (νέα λογισμική εφαρμογή του ΤΕΕ στα θέματα του Μητρώου Μελών και είσπραξης εισφορών) και με τα λοιπά θέματα λογισμικών εφαρμογών που προγραμματίζει ή σχεδιάζει το ΤΕΕ, αποφάσισε τα εξής:

1. την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού (Η/Υ, περιφερειακά, δικτύωση κλπ) που καταγράφονται στον Πίνακα που ακολουθεί,
2. το συνολικό σχεδιασμό του συστήματος με στόχο την οριστικοποίηση των λειτουργικών διαδικασιών, τον προσδιορισμό των ιεραρχήσεων, τη μορφή της προσπέλασης, τον τρόπο λειτουργίας των δύο δικτύων, τους τρόπους αντιμετώπισης της επίβλεψης λειτουργίας της μηχανογράφησης και της συντήρησης του συστήματος των εφαρμογών,

3. την ανάλυση των απαιτήσεων για το ειδικό λογισμικό με την επιλογή του περιβάλλοντος ανάπτυξης του νέου λογισμικού,

4. την προετοιμασία και τη διενέργεια των σχετικών διαγωνισμών, την αξιολόγηση των οικονομοτεχνικών προσφορών για την επιλογή των εταιριών σχεδιασμού του ειδικού λογισμικού και του εξοπλισμού,

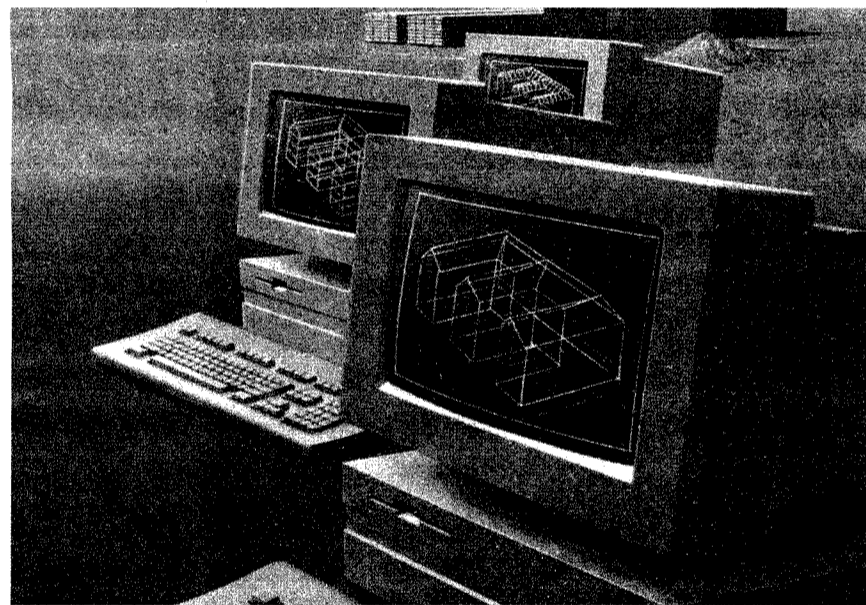
5. την παρακολούθηση των αναδόχων που θα επιλεγούν στην υλοποίηση της εκπόνησης και εγκατάστασης του ειδικού λογισμικού,

6. το δοκιμαστικό τρέξιμο των λογισμικών εφαρμογών για τον έλεγχο της ακρίβειάς του με τις προκαθορισθείσες προδιαγραφές,

7. την οριστική παραλαβή των λογισμικών πακέτων,

8. το σχεδιασμό του προγράμματος εκ-

(συνέχεια στη σελ. 2)



ΧΤΙΖΟΥΜΕ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣ

isomat
δομική αναβάθμιση

ΜΟΝΩΤΙΚΑ
ΠΡΟΣΜΙΚΤΑ ΤΟΥ ΜΠΕΤΟΝ
ΕΤΟΙΜΟΙ ΣΟΒΑΔΕΣ
ΧΡΩΜΑΤΑ
ΕΠΟΞΕΙΔΙΚΑ ΒΙΟΜ. ΔΑΠΕΔΑ
ΚΟΛΕΣ ΠΛΑΚΙΔΙΩΝ

ISOMAT ABEE

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ 149, 546 27 • ΤΗΛ: (031) 554.956 - 9 • FAX: (031) 553.004
ΑΘΗΝΑ: ΠΕΝΤΕΛΗΣ 19, 151 26 ΜΑΡΟΥΣΙ • ΤΗΛ: (01) 80.52.952, 80.67.267 • FAX: (01) 80.28.311

Κυκλοφοριακό: Ασφυξία στη Δυτική Θεσσαλονίκη

σελ. 6 - 7

ΤΕΕ ΕΙΣΧΟΜΕΝΑ

- 2 Σεμινάριο για τα φορολογικά Προβλήματα Ελληνικών Τεχνικών Εταιρειών στην Αλβανία Μελέτη ΖΟΕ
- 3 Συνάντηση ΤΕΕ/ΤΚΜ με τον Ειδικό Γραμματέα Μεταφορών Ομόφωνο "ναι" για επέκταση του λεωφορειόδρομου στη Λ. Στρατού Για τις αμοιβές μηχανικών
- 4 Τροποποίηση ΓΠΣ Πανοράματος
- 5 Ετοιμάζεται νομοσχέδιο για την ανακύκλωση Δομές ελέγχου ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- 8 Αμεση ολοκλήρωση του διαγωνισμού για το Εθνικό Κτηματολόγιο ΖΗΤΕΙΤΑΙ
- 9 Οίκος ανοχής 19 αιώνων Η πορεία των έργων της Εγνατίας οδού
- 10 Για τις Χημικές Εγκαταστάσεις Ανακοίνωση
- 11 Ανακοινώσεις του ΣΑΘ
- 12 Συνέντευξη του Γιώργου Πενέλη, "Ετσι κερδίζεται η ανάπτυξη"

ΗΜΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
Ημέρα εξυπηρέτησης

ΝΕΟΝ ΜΗΧ
Νέων μηχανικών

Εργασιακά
Φορολογικά
Ασφαλιστικά

Θέματα επαγγελματικών δικαιωμάτων ευθυνών μηχανικών
Θεσμικό πλαίσιο άσκησης ελεύθερου επαγγέλματος
Επιμόρφωση

ΚΑΘΕ 1η ΚΑΙ 3η ΤΕΤΑΡΤΗ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΩΡΕΣ 10.30 - 13.00

Επιμόρφωση - Παροχή συμβουλών, ενταξιακά υλικά

ΕΠΙ ΕΚΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

“Κατασκευάζειν και χαίρειν”

Την παραινετική φράση του καθηγητή του στο ΕΜΠ Αθανασίου Ρουσόπουλου “Κατασκευάζειν και χαίρειν” θυμήθηκε ο πολιτικός μηχανικός Στάθης Παπαβρανούσης που το 1939 έγινε μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου και τιμήθηκε πρόσφατα για την προσφορά του από το Τμήμα Ηπείρου στο οποίο μετέχει.

Ένας πολιτικός μηχανικός που όπως χαρακτηριστικά θυμήθηκε κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης που οργανώθηκε προς τιμήν του, άρχισε τη σταδιοδρομία του σε μια εποχή που οι εργασίες οδοποιίας γίνονταν με τον κασμά και το φτυάρι, το μπετόν παρασκευαζόταν με τα φτυάρια σε χαρμάνια του ενός σάκου, υπήρξε ο πρώτος που έφερε την μπετονιέρα στα Γιάννενα, κατασκεύασε το πρώτο λυόμενο αναβατόριο, εισήγαγε τη χρήση των τσιμεντόλιθων και των πρώτων τσιμεντόπλακων πεζοδρομίων στο πιο απρόσιτο κομμάτι της Δυτικής Ελλάδας, στην Ηπειρο.

Έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα αποσπάσματα από την ομιλία του κ. Παπαβρανούση για το ρόλο του πολιτικού μηχανικού όχι μόνο για τους νέους αλλά και για τους παλαιότερους συναδέλφους που στο δρόμο της επαγγελματικής επιβίωσης, όπως ανέφερε ο τιμώμενος, ξεχνούν ότι “ο μηχανικός σαν σχεδιαστής αλλά και στη συνέχεια σαν κατασκευαστής είναι παράγων σημαντικότητας κοινωνικού έργου”. Και πρόσθεσε ο παλαιόμαχος συνάδελφος:

“Αυτός ο τόσο σημαντικός ρόλος του μηχανικού στο κοινωνικό σύνολο, πρέπει να συνειδητοποιηθεί από τους ίδιους τους μηχανικούς, όχι για να διεκδικήσουν ένα ηγεμονικό ρόλο, που δεν οδηγεί πουθενά, αλλά στο να αναλογιστούν ποιά είναι η ευθύνη που τους βαραίνει έναντι του κοινωνικού συνόλου και πόσο μπορούν να συμβάλλουν με τις ικανότητές που τους παρέχει η παιδεία τους και οι γνώσεις τους, στην πρόοδο και την ευημερία του κοινωνικού συνόλου.

Οι μηχανικοί, και απευθύνομαι κυρίως προς τους νέους μηχανικούς, εγκαταλείποντας τα θρανία των Πολυτεχνείων και βγαίνοντας στην κοινωνία, πρέπει να βγαίνουν με οράματα. Να μην απογοητεύονται από τις πρώτες δυσκολίες που μοιραία πολλές φορές, θα αντιμετωπίσουν στα πρώτα τους βήματα. Τις δυσκολίες αυτές γρήγορα θα τις υπερβούν, θα τις ξεπεράσουν και θα τις ξεχάσουν αν τις αντιμετωπίσουν με θάρρος, σύνεση, επιμονή, πενία, ίσως, αν χρειαστεί, και με αυταπάτηση”. Και όλα αυτά καθώς και την προτροπή “οι μηχανικοί να διοχετεύουν τις ικανότητές τους και σε δραστηριότητες που αφορούν την παραγωγή του συμφέροντος του κοινωνικού συνόλου, να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους μετέχοντας σε πολιτιστικούς, συνδικαλιστικούς, πολιτικούς και επιστημονικούς θεσμούς, να βοηθούν στην ανάπτυξη του συνόλου που μας περιβάλλει”, την απευθύνει ο παλαιότερος μηχανικός της Ηπείρου που ξεκίνησε την επαγγελματική του σταδιοδρομία πριν την Κατοχή και κατασκεύασε πλήθος έργων στον ιδιωτικό τομέα με κύριο γνώμονα την ποιότητα, όπως ο ίδιος αναφέρει, και “την ικανοποίηση που προσφέρει η ολοκλήρωση ενός έργου, προϊόν της προσπάθειάς του ή της υπερνίκησης δυσχερών και κρίσιμων φάσεων της κατασκευής”.

Εύγε συνάδελφε Στάθη Παπαβρανούση.

Σεμινάριο για τα φορολογικά

Αυξημένο το ενδιαφέρον των συναδέλφων στο σεμινάριο

που, όπως κάθε χρόνο, πραγματοποιήθηκε το Τμήμα στις 18 Φεβρουαρίου, στο Αμφιθέατρο Τοπογράφων του Α.Π.Θ.

Σεμινάριο για την φορολογία μηχανικών Ελεύθερων Επαγγελματιών και τη δήλωση φόρου εισοδήματος του 1998, οργάνωσε το Τμήμα, με εντυπωσιακή όπως κάθε χρόνο ανταπόκριση και συμμετοχή των συναδέλφων. Να σημειωθεί ότι μετά το πρώτο σεμινάριο, καθώς ο χρόνος δεν κρίθηκε επαρκής για την πλήρη ενημέρωση των ενδιαφερομένων εξαιρέθηκε ως θέμα και πραγματοποιήθηκε δεύτερο σεμινάριο, ειδικά για εργολάβους δημοσίων έργων, κατασκευαστές ιδιωτικών έργων και οικοδομικές επιχειρήσεις.

Εισηγητής του σεμιναρίου στο αμφιθέατρο τοπογράφων της Πολυτεχνικής, ήταν η φοροτεχνικός επιθεωρητής ΔΟΥ και συνεργάτης του ΤΕΕ/ΤΚΜ κ. Βασιλική Μπόσκου.

Προλογίζοντας την ενημερωτική εκδήλωση η πρόεδρος του Τμήματος κ. Γαγώ Κωτίδου, ανέφερε ότι έγιναν και γίνονται προσπάθειες εκ μέρους του ΤΕΕ/ΤΚΜ, προκειμένου να ξεκαθαριστεί εάν η διεύθυνση εκτέλεσης έργου υπάγεται στην εφαρμογή του συντελεστή 60% ή όχι. Επίσης επιχειρείται από το ΤΕΕ να υπάρξει διευκρίνιση από το Υπουργείο Οικονομικών ότι στο συντελεστή 60% ανήκουν οι μηχανικοί που προσφέρουν υπηρεσίες σε οργανωμένα γραφεία με τη χρησιμοποίηση της υποδομής και της οργάνωσης των γραφείων του εργοδότη.

Καταλήγοντας η πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ ανέφερε ότι το παρόν σεμινάριο για τη

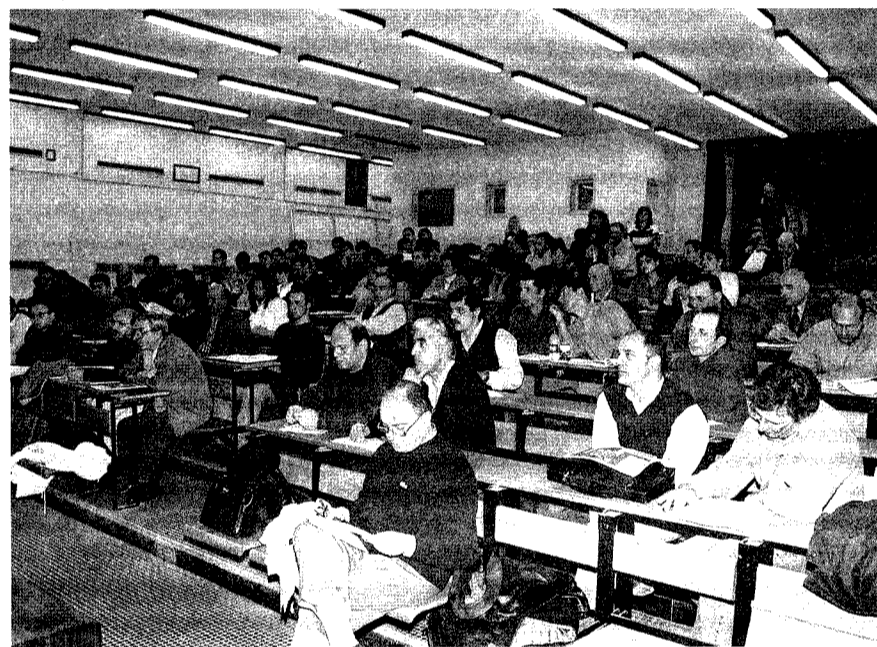
φορολογία εισοδήματος έχει πλέον καθιερωθεί καθώς παρέχει ουσιαστική ενημέρωση στους συναδέλφους μηχανικούς.

Ακολούθως, η εισηγήτρια κ. Β. Μπόσκου αναφέρθηκε στις αλλαγές που επήλθαν ως προς τα έντυπα που πρέπει να

συμπληρωθούν για τη δήλωση του φόρου εισοδήματος 1998.

Ειδικότερα, έγινε αναφορά στο έντυπο Ε3, το οποίο έχει διαφοροποιηθεί τελείως σε σχέση με το προϋπάρχον.

Λόγω των δυσκολιών που δημιουργούνται με τις νέες δηλώσεις, ακολούθησε πλήθος ερωτήσεων και διευκρινίσεων από την κ. Μπόσκου.



Προβλήματα ελληνικών τεχνικών εταιρειών στην Αλβανία

Εγγραφο του ΤΕΕ/ΤΚΜ στο ΥΠΕΘΟ.

Ενημέρωση από το ΤΕΕ/ΤΚΜ για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές τεχνικές εταιρείες στην Αλβανία, ζήτησε το ΥΠΕΘΟ, ενόψει της 6ης Συνόδου Μικτής Διυπουργικής Επιτροπής Ελλάδας - Αλβανίας.

Σε σύντομο απαντητικό του σημείωμα, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισημαίνει μεταξύ άλλων:

“Στην Αλβανία δραστηριοποιούνται έντονα τα τέσσερα τελευταία χρόνια Ελληνικές Ανώνυμες Τεχνικές Εταιρείες (Η-τάξης), οι οποίες συμμετέχουν και στην Ελληνο - αλβανική Επιχειρηματική Ένωση, που ασχολείται με την προώθηση της επιχειρηματικής δράσης στην Αλβανία και λειτουργεί ως πρόπλασμα του Ελληνο - αλβανικού Επιμελητηρίου. Οι πιο πάνω τεχνικές εταιρείες συμμετέχουν στους διεθνείς διαγωνισμούς και σε μεγάλα τεχνικά έργα υποδομής.

Η παρουσία ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών είναι μικρή λόγω της πολιτικής κατάστασης αλλά και των προβλημάτων χρηματοδότησης των τεχνικών έργων.

Ειδικότερα από το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισημαίνεται ως κυρίαρχο πρόβλημα αυτό της ασφάλειας των εγκαταστάσεων των τεχνικών εταιρειών, το δικαίωμα ιδιοκτησίας γης και η απλοποίηση της διαδικασίας απόκτησης της για τις αλλοδαπές τεχνικές εταιρείες.

Εκτιμάται ακόμη ότι:

“Τα κατεστραμμένα εργοστάσια χρειάζονται διευκολύνσεις από Ελληνικής και Αλβανικής πλευράς για την επαναλειτουργία τους.

Κρίνεται αναγκαία η προώθηση νομοθεσίας για ιδιωτική πολεοδόμηση, στα πλαίσια του χωροταξικού σχεδιασμού της Αλβανίας και κινήτρων σε μικρότερης κλίμακας έργα (κατοικίες, επαγγελματική στέγη, βιολογικοί σταθμοί κ.ά).

Είναι απαραίτητη η εναρμόνιση της τεχνικής νομοθεσίας με αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης όχι μόνο στους διεθνείς διαγωνισμούς τεχνικών έργων, αλλά και στα εθνικής κλίμακας προκηρυσσόμενα έργα”

Μελέτη ΖΟΕ

Τη διαδικασία ανάθεσης της μελέτης “μελέτη ζώνης Οικιστικού Ελέγχου της εκτός σχεδίου και εκτός ορίου οικισμών, περιοχής της περιστατικής ζώνης Θεσσαλονίκης και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης” προωθεί ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης.

Στην επιτροπή αξιολόγησης που θα συγκροτηθεί σύμφωνα με το Ν. 716/77 και το ΠΔ 94/79 για την προώθηση της διαδικασίας ανάθεσης της μελέτης, θα συμμετάσχει με εκπρόσωπο και το ΤΕΕ/ΤΚΜ

Το Τμήμα εκσυγχρονίζεται

(συνέχεια από τη σελ. 1)

παιδείας του προσωπικού κατά κατηγορίες μηχανογραφικών απαιτήσεων,

9. τη συγκρότηση της τεκμηρίωσης των λειτουργιών μηχανογράφησης (χαρακτηριστικά, χρησιμοποιούμενα έντυπα, αρχεία κλπ) ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση και η συντήρηση του συστήματος ανεξάρτητα από άτομα και εταιρίες,

10. τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών για την κάλυψη της θέσης του υπευθύνου μηχανογράφησης.

Για την εφαρμογή των παραπάνω η ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ συγκρότησε ομάδα εργασίας δύο ατόμων η οποία θα υλοποιήσει τα ανωτέρω σημεία, κάτω από την καθοδήγηση και εποπτεία μελών της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος. Ο εκσυγχρονισμός της μηχανογράφησης στο ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι ύψους 17.000.000 δρχ

ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (Ζεφύριος Β - 54622 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ)

Αποστέλλεται δωρεάν στα μέλη του Τμήματος Κ. Μακεδονίας του ΤΕΕ

Υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο	Βιβλιοθήκη	280462
Γαγώ Κωτίδου	Τράπεζα Δεδομένων	240539
Πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ	244863, 244864, 240549,	242378,
		242286
Υπεύθυνος Γραφείου Τύπου και Εκδόσεων	Γρ. Επαγγελματιών	268193
	Γρ. Επιμόρφωσης	234566
Παναγιώτης Δέντορας μέλος Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ	Γραφείο ΓΟΚ	237863
	Γραφεία ΕΟΚ - ΙΔΑΤΕΧ	237016
	FAX	235487
Συνεργάτες	Γραφείο τύπου	234566
Σόφη Κασούρη, Αρχιτέκτων	FAX γραφείου τύπου	230969
Αθανασία Μπαξεβάνη, Δημοσιογράφος		
Βίκυ Παπαγεωργίου, Αρχιτέκτων		
Ελσα Φωκά, Αρχιτέκτων		
Καλλιτεχνική επιμέλεια Βίκυ Παπαγεωργίου, Αρχιτέκτων	Τυπογραφική Επιμέλεια Φωτοστοιχειοθεσία - Εκτύπωση	
Ελσα Φωκά, Αρχιτέκτων	ΤΥΠΟ - STAR BAG - ΜΑΚΡΟΓΛΩΥ	
	Θ. Χαρίση 15, Θεσσαλονίκη,	
	τηλ. 848083, 843511,	
	fax όλες οι παραπάνω γραμμές	
	Υποκατ. Αισώπου 38, τηλ. 557168	

Τηλέφωνα Τμήματος	235470
Πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ	234191
Μητρώο - Συνδρομές - Βεβαιώσεις - Ταμείο	278123
Λογιστήριο - Πρωτόκολλο	268380
Αδειά άσκησης επαγγελματία - πραγματοποιησώνες	236111

Το Τεχνολογικό δημοσιεύει ενυπόγραφες επιστολές αναγνωστών οι οποίες εκφράζουν το σκεπτικό τους. Η συνταγή διατηρεί το δικαίωμα να συντομώσει τα κείμενα.

EN TA

ENGINEERING TECHNICAL APPLICATIONS

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

• AUTOCAD 14

• Η/Μ Μελέτες με τη βοήθεια Η/Υ (4M/FINE/AUTOFINE-Αυτόματοι υπολογισμοί απευθείας από κατόψεις)

Ι. Μιχαήλ 13 (Καμάρα) Θεσσαλονίκη
τηλ. 031/233.681

Συνάντηση ΤΕΕ/ΤΚΜ με τον Ειδικό Γραμματέα Μεταφορών

Ενημέρωση της Διοικούσας Επιτροπής για όλα τα θέματα αρμοδιότητας της Ειδικής Γραμματείας (επικοινωνίες, μεταφορές και συγκοινωνίες).

Με τον Ειδικό Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών, συνάδελφο κ. Γιάννη Μανιάτη, συναντήθηκαν η πρόεδρος κ. Γ. Κωτίδου και τα μέλη της Διοικούσας του Τμήματος κ. Ράλλη, Φάμελος, Αδαμογιάννης, Οικονομίδης, Μπελιμπασάκης, Κατσιάβαλος και Τρασανίδης. Σκοπός της συνάντησης, ήταν η αναλυτική και αμοιβαία επισημάνση ενημέρωση για τις αρμοδιότητες της ειδικής γραμματείας Μεταφορών, καθώς και τις νέες πρωτοβουλίες που αναπτύσσει στον τομέα των μεταφορών.

Ο κ. Μανιάτης αναφέρθηκε στις αρμοδιότητες της Ειδικής Γραμματείας, που περιλαμβάνει όλα τα θέματα ευθύνης του υπουργείου Μεταφορών στη Βόρεια Ελλάδα. Επίσης έχει αναλάβει την ένταξη των συνδυασμένων μεταφορών στα έργα του Γ ΚΠΣ, παρακολουθεί σε τοπικό επίπεδο την υλοποίηση των υπό εξέλιξη πανελλαδικών προγραμμάτων (επιχειρησιακό πρόγραμμα Μεταφορών, επιχειρησιακό πρόγραμμα Επικοινωνιών - ΟΤΕ - ΕΛΤΑ) καθώς και θέματα εκπαίδευσης υπαλλήλων του υπουργείου και των εποπτευόμενων οργανισμών. Η Ειδική Γραμματεία έχει αναλάβει ακόμη τη σύνδεση του υπουργείου με τα πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα κλπ και τις επιβατικές μεταφορές (θεσμικό πλαίσιο TAXI, συμβάσεις ΚΤΕΛ, ΟΑΣΘ, κλπ).

Από τη σύσταση της ειδικής γραμματείας μέχρι σήμερα, εκπονήθηκε η άφαση του ερευνητικού προγράμματος "Πρότυπο Κέντρο Εξέτασης υποψηφίων οδηγών και

Κέντρο Κυκλοφοριακής Αγωγής". Τη μελέτη εκπονεί η Πολυτεχνική του ΑΠΘ και η β' φάση θα παραδοθεί μέχρι τον Απρίλιο.

Επίσης έχουν συσταθεί δύο μόνιμες επιτροπές, η μία για τις εμπορευματικές μεταφορές και η άλλη για τις επιβατικές μεταφορές (στην οποία συμμετέχουν τα 16 ΚΤΕΛ από τη Β. Ελλάδα).

Σε συνεργασία με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις η ειδική γραμματεία υπέβαλε πρόταση για την ανταλλαγή εμπειριών και τη δημιουργία ενιαίου τρόπου συντονισμένων μεταφορών.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η πρόταση που κατατέθηκε στην Παγκόσμια Τράπεζα Επενδύσεων ύψους 150 - 160 εκατομμυρίων δολλαρίων για τους μεθοριακούς σταθμούς.

Επίσης, σημαντικές πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί από την ειδική γραμματεία για τα τεχνικά χαρακτηριστικά των κάθε-

των αξόνων 8 και 10.

Ο κ. Μανιάτης ανακοίνωσε ότι μέχρι τέλους του 1999 θα ολοκληρωθούν τα δύο επιχειρησιακά σχέδια για τους εποπτευόμενους φορείς (ΟΤΕ, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΕΛΤΑ, ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ). Ακόμη, μέχρι τις 31.5.98 θα πρέπει να ολοκληρωθεί η διαπραγμάτευση με τον ΟΑΣΘ. Κατ' αρχήν θέση της ειδικής γραμματείας είναι ότι η νέα σύμβαση σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να επιτρέψει τη συνέχιση της παρούσας κατάστασης με τις αστικές συγκοινωνίες και ότι θα πρέπει να δημιουργηθεί μητροπολιτικός φορέας συγκοινωνιών με συμμετοχή των κοινωνικών φορέων και έλεγχο για υλοποίηση της σύμβασης που θα υπογραφεί με τον ΟΑΣΘ.

Το εύρος του αντικειμένου που χειρίζεται ο Ειδικός Γραμματέας Μεταφορών, αποτέλεσε το έναυσμα για την υποβολή πλήθους ερωτήσεων εκ μέρους των μελών της Διοικούσας και εποικοδομητικού διαλόγου για την πορεία υλοποίησης των επιμέρους δράσεων που παρουσιάστηκαν. Η συνάντηση κρίθηκε ως αφετηρία περαιτέρω συνεργασίας μεταξύ της Ειδικής Γραμματείας και του ΤΕΕ/ΤΚΜ. ■



Ομόφωνο "ναι" για επέκταση του λεωφορειοδρόμου στη Λ. Στρατού

Σύμφωνη η γνώμη του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τη ρύθμιση.

Η επέκταση του δικτύου των λεωφορειοδρόμων με συνύπαρξη και των ταξί στις οδούς Λεωφόρο Στρατού, στο τμήμα από την Καυτατζόγλου έως τη Δελφών και στην Παπαναστασίου από τη Νέα Εγνατία έως τη Στρατού αποφασίστηκε ομόφωνα στην ευρεία σύσκεψη υπό τον ειδικό γραμματέα του υπουργείου Μεταφορών Γιάννη Μανιάτη.

Στη συνεδρίαση στην οποία συμμετείχε και η πρόεδρος του Τμήματος, αποφασίστηκε επίσης η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου της οδού Μητροπόλεως, ώστε να αποφευχθεί η παράνομη στάθμευση, θέμα για το οποίο ο προϊστάμενος του τμήματος κυκλοφορίας του Δήμου Θεσσαλονίκης, Χ. Φωκυλίδης, επιφυλάχθηκε να καταθέσει ολοκληρωμένη πρόταση. Αντιθέτως δε συζητήθηκε το θέμα της δημιουργίας λεωφορειοδρόμου στην Εγνατία, ρύθμιση την οποία προβλέπει η μελέτη, αφού εκτιμήθηκε ότι, για να γίνει κάτι τέτοιο, πρέπει να προηγηθούν άλλες ρυθμίσεις, όπως η ομαδοποίηση των στάσεων του ΟΑΣΘ και η αναδιάρθρωση των αστικών γραμμών. ■

Για τις αμοιβές μηχανικών

Παροχή διευκρινίσεων σχετικά με διατάξεις ισχύουσας νομοθεσίας.

Με αφορμή την αίτηση συνάδελφου για παροχή διευκρινίσεων σε θέματα αμοιβών μηχανικών με βάση την κείμενη νομοθεσία, από το ΤΕΕ/ΤΚΜ απεστάλη η παρακάτω απάντηση:

1. Τα όρια των αμοιβών μηχανικών, που ορίζονται κατά περίπτωση από τον Κώδικα Αμοιβών Μηχανικών, όπως ισχύει κάθε φορά, είναι υποχρεωτικά και για τα δύο μέρη σύμφωνα με το άρθρο μόνο του Ν. Δ/τος 2726/1953 και αποτελούν κατώτατη διατίμηση. Η εφαρμογή τους είναι υποχρεωτική τόσο για τους φορείς του Δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα όσο και για τους ιδιώτες.

2. Τυχόν συμφωνία ή και αποδοχή καταβολής αμοιβών μικρότερων από τα ελάχιστα όρια είναι άκυρη, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 173 του Α.Κ. και δεν παράγει κανένα έννομο αποτέλεσμα.

Ο μηχανικός δικαιούται να προσφύγει στα δικαστήρια, μόνος του ή μέσω ΤΕΕ και να απαιτήσει την καταβολή της κατά νόμον αμοιβής του.

3. Η ελάχιστη αυτή κατά νόμον αμοιβή υπολογίζεται με Προϋπολογισμό Έργου όπως αυτός καθορίζεται από τις κείμενες

διατάξεις.

4. Ο Προϋπολογισμός του Έργου προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 3 του Π.Δ. 696/74 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 515/89 το οποίο ορίζει:

Προϋπολογισμός του έργου - Αμοιβές

1. Ο Προϋπολογισμός με τον οποίο υπολογίζεται η αμοιβή κάθε έργου είναι αυτός που εξάγεται με τις ποσότητες όλων των κονδυλίων αυτού, όπως αυτός εγκρίνεται από τον Εργοδότη, σύμφωνα με την αναλυτική προμετρηση και με τις τιμές μονάδας εργασιών που υπολογίζονται με βάση τις εγκεκριμένες από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αναλύσεις τιμών και τις βασικές τιμές ημερομισθίων, υλικών και μισθωμάτων μηχανημάτων στο χρόνο σύνταξης του προϋπολογισμού του τελευταίου σταδίου της μελέτης που έχει ανατεθεί στον ίδιο μελετητή με την οικεία σύμβαση.

Σε περίπτωση μη ύπαρξης εγκεκριμένης ανάλυσης τιμών για ορισμένες εργασίες η τιμή των εργασιών αυτών υπολογίζεται με νέες τιμές που συντάσσει ο ανάδοχος, σύμφωνα με τις περί εκτελέσεως δημοσίων έργων διατάξεις και όπως αυτές οι τιμές θα εγκριθούν από τον Εργοδότη.

(συνέχεια στη σελ. 4)

Επαγγελματικά

ΜΕΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΖΩΝΩΝ

Για τον υπολογισμό του Κ.Κ.Ο.

Παραθέτουμε τον πίνακα με τις νέες μέσες τιμές ζωνών των περιφερειών όλης της χώρας, όπως ορίζεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ της παραγράφου 5 του άρθρου 1 της 1137140 / 2439 / Α0012 / ΠΟΛ 1277 / 5.12.1994 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΖΩΝΗΣ
1 Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	165.000 δρχ.
2 Κεντρικής Μακεδονίας	196.000 δρχ.
3 Δυτικής Μακεδονίας	149.000 δρχ.
4 Ηπείρου	157.00 δρχ.
5 Θεσσαλίας	187.000 δρχ.
6 Ιονίων νήσων	252.000 δρχ.
7 Δυτικής Ελλάδας	181.000 δρχ.
8 Στερεάς Ελλάδας	160.000 δρχ.
9 Αττικής	
Α. Νομαρχιακή Αυτοδ. Αθηνών - Πειραιώς	
Ι. Νομαρχ. Διαμ/σμα Αθηνών	253.000 δρχ.
Β. Νομαρ. Αυτοδιοίκηση Αθηνών Πειραιώς	
ΙΙ. Νομαρ. Διαμέρισμα Πειραιώς	218.000 δρχ.
Γ. Νομαρ. Αυτοδ. Ανατολικής Αττικής	240.000 δρχ.
Δ. Νομαρ. Αυτοδ. Δυτικής Αττικής	147.000 δρχ.
10 Πελοποννήσου	192.000 δρχ.
11 Βορείου Αιγαίου	235.000 δρχ.
12 Νοτίου Αιγαίου	251.000 δρχ.
13 Κρήτης	221.000 δρχ.

Οι ανωτέρω μέσες τιμές ζωνών, έχουν εφαρμογή για δικαιολογητικά έκδοσης αδειών που κατατίθενται στην αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία, από 20.2.1998.

(Α.Π. 1020603/290/Α0012/ΠΟΛ 1044 Υπ. Οικονομικών)

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Τροποποίηση φορολογικών διατάξεων στο αναπτυξιακό νομοσχέδιο:

Αρθ. 13.1. Η περίπτωση ε' της παρ. 5 του άρθρου 49 του Ν. 2238/1994 (ΦΕΚ 151 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"ε) Εξήντα τοις εκατό (60%) για ακαθάριστες αμοιβές αρχιτεκτόνων και μηχανικών από την προσφορά ανεξάρτητων υπηρεσιών σε οργανωμένα γραφεία με τη χρησιμοποίηση της υποδομής και της οργάνωσης των γραφείων του εργοδότη και για την ενέργεια πραγματογνωμοσυιών και διατηρησιών σχετικών με αυτά τα έργα."

ΔΗΜΟΣΙΕΥΤΗΚΑΝ ΣΕ ΦΕΚ

218Α/23.10.97 Ν. 2530 Υπηρεσιακή κατάσταση και αναμόρφωση μισθολογίου του διδακτικού και ερευνητικού προσωπικού και του εκπαιδευτικού προσωπικού των Ιδρυμάτων της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης (ΑΕΙ-ΤΕΙ).

- Μισθολογικές ρυθμίσεις ερευνητών των ερευνητικών ιδρυμάτων και άλλων συναφών κατηγοριών και άλλες διατάξεις.

244Α/4.12.97 Ν. 2539 Συγκρότηση της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

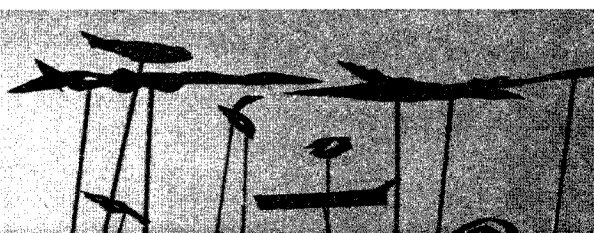
249Α/15.12.97 Ν. 2540 Κύρωση της Σύμβασης για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε διασυνοριακά πλαίσια.

254Α/15.12.97 Ν. 2545, Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές περιοχές και άλλες διατάξεις.

266Α/24.12.97 Ν. 2552, Ελληνικό Αντοικό Πανεπιστήμιο και άλλες διατάξεις.

270Α/24.12.97 Ν. 2556 Μέτρα κατά της εισφοροδιαφυγής, διασφάλιση εσόδων ΙΚΑ και άλλα θέματα.

271Α/24.12.97 Ν. 2557 Θεσμοί, μέτρα και δράσεις πολιτιστικής ανάπτυξης.



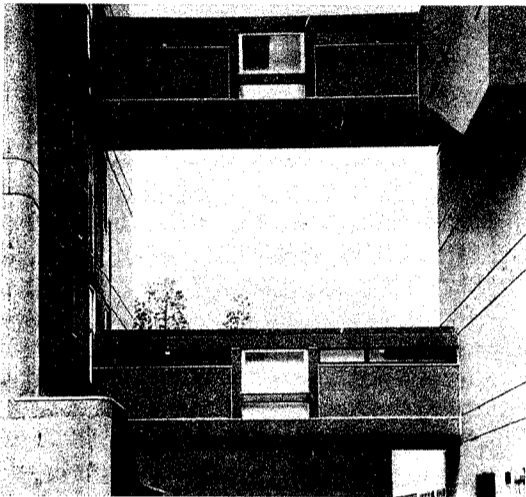
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΘΗΣΑΥΡΩΝ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ, 21 Ιουνίου '97 - 30 Απριλίου '98, Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, Θεσσαλονίκη.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ '98, 10η Διεθνής Συνάντηση, Φεβρουάριος - Μάρτιος '98, Θεσσαλονίκη:

- "De composition" (Σκηνοθετημένη φωτογραφία στη Βρετανία) και της Πέτρα Βούντερλιχ, 27/2-20/3, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (HELEX-PO)
- "Απόσταση και εγγύτητα" των: Μπέρντ και Χίλλο Μπέχερα, Αντρέας Γκούρα, Γκόντιντα Χέφερ, Αλεξ Χύτε, Τόμας Ρουφ, Σιμόνε Νίβεγκ, Γιεργκ Ζάσε, Τόμας Στρουθ και Πέτρα Βούντερλιχ, 6-30/3, Ινστιτούτο GOETHE.



- του Σταύρου Δαγτζίδη, 16/2-28/3, Δημοτική Βιβλιοθήκη.
- η συλλογή του Ντίνου Χριστιανόπουλου, 17/2-16/3, Kastro Hi-Fi gallery.
- του Νικήτα Κουσκούση, 18/2 - 17/3, καφέ Νίκης τριανταπέντε.
- του Κωστή Βελώνη 25/2 - 21/3, Φωτογραφικό Κέντρο.
- του Christian Lutz, 26/2 - 21/3, Εντός των τειχών.
- του Κώστα Κολοκυθά, 26/2 - 21/3, αίθουσα τέχνης Τετρακόττα.
- της Νατάσας Μαρκίδου, 26/2 - 18/3, αίθουσα τέχνης Εψίλον.
- της Ελένης Μαλιγκούρα, 27/2 - 24/3, Γενί Τζαμί.
- "Μοναχικό ημισφαίριο", σύγχρονων Αυστραλών φωτογράφων, 27/2 - 29/3, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης.
- του Θεόφιλου Στουπιάδη, 28/2 - 20/3, Μύλος.
- Νέων Ελλήνων Φωτογράφων, 28/2 - 20/3, Μύλος.
- του Αουγκούστ Σάντερ, 13/3 - 4/4, Μονή Λαζαριστών.



ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ "International Symposium on Electromagnetic Theory, USRI, Commission B", Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και Β Επιτροπή (Fields of Waves) της International Union of Radio Science (URSI), 25 - 28 Μαΐου '98, Θεσσαλονίκη.

18ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ (IPHS) "Σχεδιασμός κτιρίων για την υγεία, στο κατώφλι του 21ου αιώνα", 3 - 5 Ιουνίου '98, Πρόγραμμα Εργασίας για τη Δημόσια Υγεία, της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων (UIA - PHG), Τμήμα Αρχιτεκτόνων του ΑΠΘ, και το ΤΕΕ/ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ

FURNIDEC '98, 20η Διεθνής Έκθεση Επίπλου, 18 - 22 Μαρτίου '98, ΔΕΘ, Θεσσαλονίκη.

Τροποποίηση του Γ.Π.Σ. Πανοράματος

Απάντηση του ΤΕΕ/ΤΚΜ στο Δήμο Πανοράματος.

Τις απόψεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την τροποποίηση του Γ.Π.Σ. Πανοράματος απέστειλε στον ομώνυμο Δήμο η Διοικούσα Επιτροπή του Τμήματος. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ θεωρεί ότι:

1. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) μιας οικιστικής περιοχής αποτελεί το πλαίσιο του Πολεοδομικού Σχεδιασμού ενός οικισμού (Δήμος - Κοινότητα) με το οποίο καθορίζονται όλες οι βασικές πολεοδομικές ρυθμίσεις (Δόμηση, δίκτυο, υποδομές, χρήσεις γης κ.ά).

2. Τα υφιστάμενα ΓΠΣ των Δήμων του ΠΣΘ συντάχθηκαν την περασμένη δεκαετία και εφαρμόστηκαν πλημμελώς. Ηδη οι συνθήκες και τα πολεοδομικά δεδομένα της Θεσσαλονίκης έχουν αλλάξει σε μεγάλο βαθμό και κατά συνέπεια οι αναθεωρήσεις είναι επιβεβλημένες.

Θα πρέπει ιδιαίτερως να σημειωθεί ότι δεν επακολούθησαν οι αναγκαίες πολεοδομικές μελέτες αναθεώρησης που θα εξειδίκευαν τις ρυθμίσεις των ΓΠΣ.

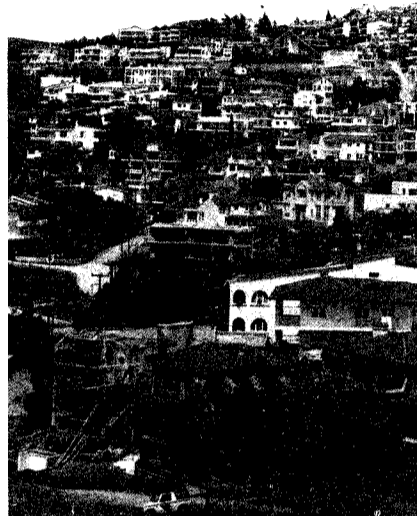
3. Οι αναθεωρήσεις των ΓΠΣ που γίνονται στην παρούσα φάση συντάσσονται καταρχήν από τους ΟΤΑ και ελέγχονται από τον ΟΘ.

Η διαδικασία αυτή θεωρείται καταρχήν σωστή με την έννοια ότι οι ΟΤΑ είναι γνώστες των τοπικών προβλημάτων και δυνατοτήτων και είναι οι πλέον αρμόδιοι φορείς για την εφαρμογή τους.

Πριν όμως οριστικοποιηθούν οι μελέτες αναθεώρησης ΓΠΣ κατά Δήμο είναι σκόπιμο να γίνει μια συνθετική αξιολόγηση των προβλημάτων και των επιπτώσεων των προτάσεων σε όλο το ΠΣΘ.

Ενας τρόπος αντιμετώπισης του θέματος θα ήταν η εκπόνηση τομεακών μελετών στους βασικούς τομείς ανάπτυξης και λειτουργίας της πόλης, ώστε στη συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψη και τις προτάσεις των υπό αναθεώρηση ΓΠΣ των Δήμων να προκύψει μια συνθετική μορφή ΓΠΣ για όλο το ΠΣΘ.

Με το συνθετικό αυτό ΓΠΣ θα πρέπει να εναρμονιστούν τα αναθεωρούμενα ΓΠΣ αλλά και κάθε ρύθμιση που θα προτείνεται από δημόσιες υπηρεσίες ή οργανισμούς ή και ιδιωτικούς φορείς.



4. Είναι σκόπιμο η αναθεώρηση των ΓΠΣ να γίνει με νέες προδιαγραφές και σταθερότυπα που να ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες και αντιλήψεις του αστικού σχεδιασμού όπως διαμορφώνονται από τις αλλαγές δημογραφικών, κοινωνικοοικονομικών και τεχνολογικών δεδομένων.

5. Όσον αφορά τις προτάσεις αλλαγών στις χρήσεις γης και στην ισχύουσα δόμηση και κυρίως στις διαμορφωμένες περιοχές πρέπει να επιζητείται η ισορροπία μεταξύ της προσαρμογής του σχεδίου στις νέες ανάγκες που στο μεταξύ έχουν δημιουργηθεί και της επιταγής της σταθερότητας στο χρόνο των πολεοδομικών ρυθμίσεων που έχουν εγκριθεί αρχικά ώστε να μη διαταράσσεται το πολεοδομικό καθεστώς και δημιουργούνται αρνητικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις στους

κατοίκους των συγκεκριμένων περιοχών.

Κάθε αλλαγή στον τομέα πρέπει να γίνεται μετά από σοβαρή έρευνα για τις πολεοδομικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων.

Σε ότι αφορά την τροποποίηση ή αναθεώρηση του ΓΠΣ Πανοράματος και με βάση τα όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως, εκτιμά ότι:

α) Δεν είναι δυνατό στα πλαίσια ενός ΓΠΣ να αντιμετωπισθούν τα γενικότερα προβλήματα (πληθυσμιακή ανάπτυξη, πολιτική γης, κυκλοφορία, χρήσεις, κ.λ.π.), τα οποία αφορούν το σύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και των περιφερειακών οικισμών του.

β) Θα πρέπει επομένως να εκπονηθεί από τον αρμόδιο φορέα (Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης), σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση, τομεακή μελέτη για το σύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και των περιφερειακών οικισμών, η οποία με βάση τις ανάγκες, τις προβλέψεις και τις διαμορφούμενες τάσεις, θα καθορίζει τις χρήσεις των επεκτάσεων, ώστε ο κάθε Δήμος ή Κοινότητα να έχει τα απαιτούμενα στοιχεία, προκειμένου να προσδιορίζει τα προγραμματικά του μεγέθη.

γ) Σε ότι αφορά τη διερεύνηση εναλλακτικών επιλύσεων της προβλεπόμενης χάραξης της οδού Ψελλού, η οποία λειτουργεί, ως υπερτοπική αρτηρία και αυτή δεν είναι δυνατό να μελετηθεί στα πλαίσια του ΓΠΣ, δεδομένου ότι αποτελεί αντικείμενο ευρύτερης κυκλοφοριακής μελέτης, η οποία αφορά όχι μόνο το Δήμο Πανοράματος, αλλά το σύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

δ) Οι επεκτάσεις θα πρέπει να αποτελούν οργανική συνέχεια του οικισμού, με καθορισμένες χρήσεις και περιορισμένη εκμετάλλευση, ώστε να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις, που παρατηρούνται ήδη στο δομημένο περιβάλλον.

ε) Η προτεινόμενη νέα οργάνωση των χρήσεων, ειδικά στην οδό Κομνηνών, θα πρέπει να θέτει ιδιαίτερους περιορισμούς, δεδομένου ότι μέχρι την υλοποίηση της οδού Ψελλού, όλος ο κυκλοφοριακός φόρτος θα παραλαμβάνεται από την οδό Κομνηνών. ■

Για τις αμοιβές μηχανικών

(συνέχεια από τη σελ. 3)

Στον παραπάνω προϋπολογισμό, που δηλώνει το κόστος του έργου, δεν προστίθεται ποσοστό γενικών εξόδων και οφέλους εργολάβου ούτε και αφαιρείται τυχόν έκπτωση δημοπρασίας.

2. Στον Προϋπολογισμό επιπροστίθεται η αξία των υλικών, τα μισθώματα των μηχανημάτων και η προσφορά εργασίας που τυχόν χορηγούνται από τον εργοδότη.

3. Στον Προϋπολογισμό δεν περιλαμβάνονται κονδύλια απροβλέπτων δαπανών, απαλλοτριώσεων και ΦΠΑ που βαρύνει τον εργοδότη.

4. Το ποσό του Προϋπολογισμού ορίζεται με τις ποσότητες της μελέτης εφαρμογής ή, όπου προβλέπεται τέτοιο στάδιο μελέτης με τις ποσότητες της οριστικής μελέτης. Για ενδιάμεσα στάδια μελέτης ο προϋπολογισμός υπολογίζεται με την ακρίβεια που απαιτείται από τις αντίστοιχες προδιαγραφές. Για τον υπολογισμό της αμοιβής ο Προϋπολογισμός Σ λαμβάνεται με τις ποσότητες του πιο προωθημένου σταδίου της μελέτης που έχει ανατεθεί.

5. Σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια εκπόνησης σταδίου τινός της μελέτης του

έργου υπάρξουν κατόπιν οδηγιών ή εγκρίσεως του εργοδότη τροποποιήσεις σε σχέση με τα προβλεπόμενα από τα προηγούμενα στάδια, τότε τα υπόψη καθώς και επόμενα στάδια της μελέτης θεωρούνται αναφερόμενα σε ανεξάρτητο αυτοτελές έργο και αμειβονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Σε σχέση με τα προηγούμενα για το μέρος του έργου που αντιστοιχεί στην τροποποιηθείσα μελέτη καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή, που καλύπτει το εκπονηθέν μέρος του εν λόγω σταδίου όπως μελετήθηκε πριν επέλθει η τροποποίηση.

Θα πρέπει συμπληρωματικά να επισημάνουμε ότι και η σύμβαση "Ανάθεσης εκπόνησης της μελέτης του έργου" (Σ.Σ.: Γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένο έργο για το οποίο εργάστηκε ο αιτών συνάδελφος) που υπογράψατε με τον ΟΠΠΘ στα σχετικά εδάφια που αφορά τον καθορισμό της αμοιβής ανατρέχει στις κείμενες διατάξεις "περί αμοιβών μηχανικών". Συγκεκριμένα στο άρθρο 2 "Τελική αμοιβή", στο άρθρο 3 παρ. 3.1. εδάφιο β, άρθρο 10 παρ. 10.2, 10.3 και 10.4 γίνεται σαφής ορισμός περί της ισχύος των διατάξεων του Π.Δ. 696/74 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ.

515/89 σε ότι αφορά τον καθορισμό της αμοιβής (τμηματικές καταβολές αμοιβής ενδιάμεσων σταδίων της μελέτης, τελική αμοιβή ...).

Πρέπει να τονιστεί ότι οι προϋπολογισμοί για την αμοιβή των μελετών δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να συναρτώνται με τη δυνατότητα χρηματοδότησης των έργων, ούτε με τις προθέσεις του Εργοδότη για την υλοποίηση του έργου αλλά αποδίδουν το κόστος του έργου, σύμφωνα με τις συγκεκριμένες αναλύσεις τιμών (ΑΤΟΕ, ΑΤΗΕ ...) για τη συγκεκριμένη πρόταση - λύση που μελετάται ύστερα από εντολή του Εργοδότη και σύμφωνα πάντα με αυτή.

Μπορεί να συνταχθούν επιπλέον προϋπολογισμοί με βάση το πραγματικό κόστος οι οποίοι να αποτελέσουν επιπρόσθετα επικουρικά συγκριτικά στοιχεία για τη διερεύνηση της δυνατότητας χρηματοδότησης και υλοποίησης του έργου.

Σε καμιά όμως περίπτωση δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν βάση για τον υπολογισμό της αμοιβής για τη σύνταξη της μελέτης. Ο Εργοδότης δύναται φυσικά να υλοποιήσει μέρος ή και να περιορίσει το αντικείμενο μελέτης επόμενου σταδίου. Υποχρεούται όμως να αποζημιώσει εις το ακέραιο και σύμφωνα με το νόμο τη μελέτη που εκπονήθηκε με εντολή του. ■

Ετοιμάζεται νομοσχέδιο για την ανακύκλωση

Θα κατατεθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ για ψήφιση.

Στην κατάθεση ενός νέου νόμου για την ανακύκλωση καθώς και στην ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Απορριμμάτων, προχωρά το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Αυτό ανακοίνωσε ο σύμβουλος του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. Κώστας Δοντάς, κατά τη διάρκεια συνέντευξης τύπου για την ανακύκλωση, που οργάνωσε ο Σύνδεσμος ΟΤΑ μεζονος Θεσσαλονίκης.

"Περισσότεροι από 40.000 μαθητές παρακολούθησαν μέχρι σήμερα το πρόγραμμα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης του Συνδέσμου Ο.Τ.Α. Μεζονος Θεσσαλονίκης που ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 1995 σε όλα τα δημοτικά σχολεία της Θεσσαλονίκης και επεκτείνεται στα Νηπιαγωγεία, Γυμνάσια και Λύκεια του Νομού μας" τόνισε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος του Συνδέσμου κ. Μπάμπης Μπαρμπουνάκης.

Από την πλευρά του ο Δοντάς υπογράμμισε ότι ο Τομέας της Ανακύκλωσης αποτελεί το βασικό στοιχείο της πολιτικής του ΥΠΕΧΩΔΕ για τη διαχείριση των απορριμμάτων και χρειάζεται μια βαθειά τομή ως προς την συμπεριφορά όλων μας με στόχο τη μείωση του συνολικού όγκου των απορριμμάτων που παράγονται. Αναφέρθηκε δε, στην ανάγκη χάραξης μιας ενιαίας πολιτικής τόσο στη διαχείριση των απορριμμάτων όσο και στην Ανακύκλωση, που θα

ξεπερνάει τις μέχρι τώρα αποσπασματικές και μεμονωμένες προσπάθειες είτε από τον χώρο της τοπικής αυτοδιοίκησης είτε από άλλους οργανωμένους συλλογικούς φορείς.

Ο στόχος αυτός περνάει κυρίως μέσα από την προσπάθεια διαμόρφωσης μιας νέας περιβαλλοντικής συνείδησης σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων και αυτό θα το πετύχουμε κυρίως μέσα από μια τέτοια εκπαιδευτική προσπάθεια στο χώρο του σχολείου.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ, είπε ο κ. Δοντάς ολοκληρώνοντας έναν Εθνικό Σχεδιασμό Εναλλα-

κτικής Διαχείρισης των Απορριμμάτων από τις συσκευασίες προχωρά στην κατάθεση ενός νέου νόμου για την Ανακύκλωση καθώς και στην ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Απορριμμάτων, ο οποίος θα συντονίζει όλες τις προσπάθειες στον εθνικό χώρο, θα δημιουργεί προγράμματα και θα παρακολουθεί την υλοποίησή τους, ενώ ταυτόχρονα οι παραγωγοί των διαφόρων συσκευασιών θα είναι υποχρεωμένοι να συμμετέχουν σε συστήματα Ανακύκλωσης και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους κανόνες αυτούς θα επιβάλλονται αυστηρά πρόστιμα. ■



Δομές ελέγχου ατμοσφαιρικής ρύπανσης στους ΟΤΑ

Δράση της πρωτοβουλίας URBAN για τη Δυτ. Θεσσαλονίκη από τον ΟΡΘΕ.

Ο έλεγχος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τοπικές πηγές καύσης, αποτελεί μία από τις δράσεις της πρωτοβουλίας URBAN για τη Δυτική Θεσσαλονίκη, που ανέλαβε να υλοποιήσει ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Οργανισμού, στόχος της δράσης είναι η δημιουργία από την Τοπική Αυτοδιοίκηση δομών ελέγχου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από σταθερές πηγές καύσης (κεντρική θέρμανση, αρτοκλίβανοι, βιοτεχνικοί - βιομηχανικοί λέβητες).

Οι ενέργειες της Δράσης περιλαμβάνουν:

- Σύσταση και εξοπλισμός κλιμακίων ελέγχου της ρύπανσης/συντήρησης καυστήρων και λεβήτων στους Δήμους της περιοχής Σχεδίου.
- Προληπτικό έλεγχο της καλής λειτουργίας

για στο σύνολο των εγκαταστάσεων της περιοχής και παροχή συμβουλών για την καλή λειτουργία των συστημάτων καύσης.

- Καμπάνια ενημέρωσης για τα οφέλη, τους τρόπους και τις υποχρεώσεις των ιδιοκτητών και των συντηρητών σε ότι αφορά την καλή ρύθμιση/συντήρηση.
- Μεταφορά της αρμοδιότητας τήρησης της υφιστάμενης σχετικής νομοθεσίας από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου στους Δήμους με τη διαπίστωση της επάρκειας προϋποθέσεων για την ανάληψή της.

Οφελούμενοι: Το σύνολο των κατοίκων της περιοχής, μείωση της ρύπανσης, οι χρήστες εγκαταστάσεων καύσης, εξοικονόμηση καυσίμου.

Το φυλλάδιο που εκτύπωσε ο ΟΡ.ΘΕ. και θα διανεμηθεί σ' όλα τα νοικοκυριά της περιοχής Σχεδίου, επιθυμεί να ενημερώσει τους ιδιοκτήτες-χρήστες για τα οφέλη, τους τρόπους και τις υποχρεώσεις τους, σε ότι αφορά την καλή συντήρηση/ρύθμιση των εγκαταστάσεων καύσης.

Μικτά κλιμάκια ελέγχου (τεχνικών που θα διαθέσουν οι Δήμοι και τεχνικών στελεχών του Ο.Θ.) θα πραγματοποιούν προλη-

To
ΚΤΙΡΙΟ
BUILDING CENTER

ζητά
Νέο/α Μηχανικό
για το τμήμα πωλήσεων

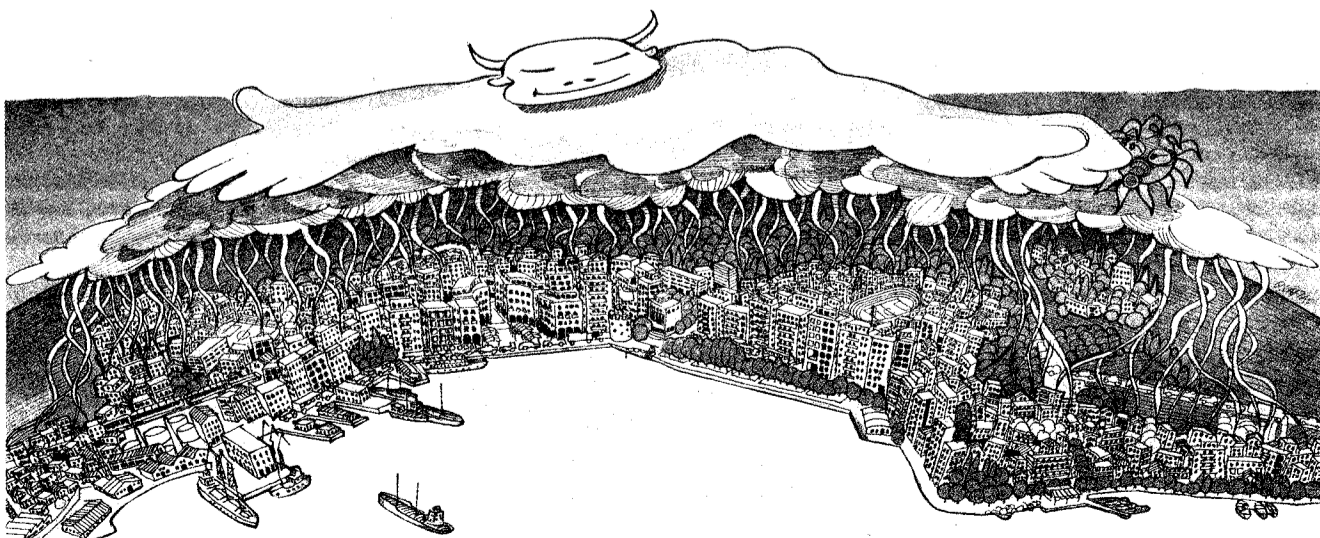
- Ικανοποιητική αμοιβή
- Άριστο περιβάλλον εργασίας
- Ενδιαφέρουσες προοπτικές εξέλιξης

Αποστείλατε βιογραφικό:
Ελ. Βενιζέλου 2, 551 33 Καλαμαριά,
Πληροφορίες:
τηλ. 031/480.340, fax. 031/480.544

πτικούς ελέγχους στο σύνολο των εγκαταστάσεων της περιοχής Σχεδίου και θα παρέχουν συμβουλές για την καλή λειτουργία των συστημάτων κρούσης.

Οι δημότες-χρήστες θα έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν από το κλιμάκιο του Δήμου τους, τον έλεγχο της εγκατάστασής τους, χωρίς καμία επιβάρυνσή τους.

Προτεραιότητα θα δοθεί στον έλεγχο καλής λειτουργίας των εγκαταστάσεων Δημοτικών - Δημοσίων κτιρίων της περιοχής Σχεδίου. ■



ΜΕ ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ

TA ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΩΝ

Έρευνα πραγματοποιήθηκε κατά παραγγελία της ΕΝΑΕ (Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος) στο νομό Θεσσαλονίκης το διάστημα από 8/10-29/10.1997. Το συνολικό μέγεθος του δείγματος των πολιτών που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο ήταν 599 άτομα (301 άνδρες και 298 γυναίκες), άνω των 18 ετών, όλοι τους ψηφοφόροι στο νομό Θεσσαλονίκης.

Πρώτη θέση στον κύκλο των προβλημάτων που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής κατέχει το κυκλοφοριακό με ποσοστό 41,2% επί των απαντήσεων. Το πρόβλημα αυτό φαίνεται να απασχολεί έντονα τις πιο παραγωγικές ηλικίες (18-44 ετών) και σχετίζεται άμεσα με ζητήματα συναφή, όπως είναι η αρνητική εικόνα που έχουν οι πολίτες για τα μέσα μαζικής μεταφοράς (17,9%).

Σε υψηλή θέση προβάλλουν σημαντικά ζητήματα περιβάλλοντος με πρώτο αυτό της "καθαριότητας" (25%). Μείζον πρόβλημα διαχείρισης και πολιτικής για το περιβάλλον αναδεικνύεται για τους ψηφοφόρους και το "νέφος" με ποσοστό 17% επί των απαντήσεων. Με το ίδιο ποσοστό 13,2% επισημαίνονται τα προβλήματα της έλλειψης χώρων στάθμευσης καθώς και της έλλειψης έργων υποδομής, ενώ το 10% των ερωτηθέντων θεωρεί ως σημαντικό πρόβλημα το κακό οδικό δίκτυο. Το 7,5% πιστεύει ότι υπάρχει πρόβλημα με την αποκομιδή των σκουπιδιών, ενώ οι αναφορές στο θέμα της μη αναδάσωσης του Σέιχ-Σου είναι εξαιρετικά λιγοστές (2,6%).

Για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης, οι πολίτες επέλεξαν ανάμεσα σε μία σειρά προτεινόμενων λύσεων. Μεγάλα ποσοστά συγκεντρώνουν οι λύσεις της αστικής συγκοινωνίας μέσω του θερμαϊκού με ποσοστό 60,3%, καθώς και της διάνοιξης της νέας παραλιακής λεωφόρου, με ποσοστό 57,1%. Μικρότερα ποσοστά συγκεντρώνουν οι λύσεις της κατασκευής υπόγειου σιδηροδρομικού δικτύου και της υποθαλάσσιας αρτηρίας 28,2%.

Όταν οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να επιλέξουν ανάμεσα στις λύσεις "μετρό" και "τραμ" οι προτιμήσεις στράφηκαν ελαφρώς προς το δεύτερο με ποσοστό 49,1% έναντι 43,1%.

(Αγγελιοφόρος 15.2.98)

ΑΜΟΙΒΑΙΕΣ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΣΤΗ Β' ΕΛΛΑΔΑ

Θεσσαλονίκη. Οι νέοι πρόεδροι των 23 Επιμελητηρίων Μακεδονίας, Θράκης και Θεσσαλίας, συνήλθαν σε γενική συνέλευση για να εξετάσουν την εξέλιξη των διαδικασιών για τη δημιουργία Εταιρείας Αμοιβαίων Εγγυήσεων στη Βόρεια Ελλάδα.

Ήδη από τον Οκτώβριο του '97 έχει υποβληθεί στο υπουργείο Ανάπτυξης ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας για την ίδρυση Ε.Α.Ε. στη Βόρεια Ελλάδα, προκειμένου να αξιολογηθεί και να προχωρήσουν τα 23 επιμελητήρια στην ίδρυση της εταιρείας.

(Ναυτεμπορική 15.2.98)

ΤΟ ΥΠΕΘΟ ΓΙΑ ΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ

Την κυβερνητική πολιτική στον τομέα των διεθνών οικονομικών σχέσεων και ειδικότερα στα Βαλκάνια και τη Μεσόγειο ανέλυσε χθες ο υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας Αλ. Μπαλάτς. Στο κείμενο των ανακοινώσεων του υφυπουργού, μεταξύ άλλων, αναφέρονται και τα εξής:

"Η εξωτερική οικονομική πολιτική έχει σχεδιασθεί και υλοποιείται με βάση δύο μεγάλες προτεραιότητες. Τη δυναμική παρουσία στο χώρο των Βαλκανίων και του Εύξεινου Πόντου, όπου η Ελλάδα εκ των πραγμάτων παίζει ρόλο οδηγού για τις υπόλοιπες χώρες και την εκ νέου ανάδειξη των μεσογειακών χωρών σε σημαντική ομάδα οικονομικών εταίρων.

Α. Η βαλκανική μας πολιτική, που ακολουθείται εδώ και αρκετό καιρό με συνέπεια ως προς τους στόχους και τα ακολουθούμενα μέσα, αποσκοπεί να τοποθετήσει την Ελλάδα σε έναν πρωταγωνιστικό ρόλο στις οικονομίες της περιοχής. Τα μέσα της πολιτικής μας για τα Βαλκάνια περιλαμβάνουν:

1. Σύγκληση διυπουργικών συνόδων για επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν από την οικονομική συνεργασία, αλλά και τη δημιουργία του θεσμικού πλαισίου. Το τελευταίο περιλαμβάνει την υπογραφή συμφωνιών αποφυγής διπλής φορολογίας και αμοιβαίας προώθησης και προστασίας των επενδύσεων.
2. Πρόγραμμα πιστωτικών διευκολύνσεων που έχει ανέλθει στα 125 εκατ. δολ. με πρόβλεψη για άλλα 140 εκατ. δολ.
3. Ανάπτυξη των προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας. Σημειώνεται ότι τα προγράμματα τεχνικής βοήθειας αποτελούν εξαιρετική ευκαιρία ανάπτυξης δικτύου σχέσεων με τις χώρες λήπτριες. Το συνολικό πρόγραμμα για το 1997 ανήλθε στο 1,013 δισ. δρχ.
4. Προγράμματα αναπτυξιακής βοήθειας. Τα προγράμματα αυτά, καθώς και τα προηγούμενα έχουν ιδιαίτερα ανταποδοτικό χαρακτήρα και για το 1998 προβλέπεται να απορροφήσουν 4,5 δισ. δρχ.
5. Πολιτική για την ολοκλήρωση της λειτουργίας τόσο των ενεργειακών (φυσικό αέριο και αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη), όσο και των συγκοινωνιακών συνδέσεων της Ελλάδας με το Βορρά.

(ΕΠΡΕΣ 13.2.98)

Πάνω από 10 χρόνια τώρα το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης αποτελεί το αντικείμενο μιας εκτεταμένης "συζήτησης" ειδικών, πολιτικών και πολιτών, που μέχρι σήμερα όμως δεν έχει καταλήξει σε κοινώς αποδεκτά συμπεράσματα και βέβαια δεν έχει να επιδείξει πρακτικά αποτελέσματα και σοβαρές παρεμβάσεις. Συνήθως αυτή η "συζήτηση", που αφορά τις περισσότερες φορές το κυκλοφοριακό πρόβλημα του κέντρου της πόλης, αγνοεί επιδεικτικά πως το πρόβλημα έχει επεκταθεί πλέον σε ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης απειλώντας το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής κάθε γειτονιάς. Στη Δυτική Θεσσαλονίκη η άναρχη και απογραμμιάστη οικιστική ανάπτυξη, προσδίδει στο κυκλοφοριακό πρόβλημα ακόμη πιο σύνθετα χαρακτηριστικά, που αν δεν αντιμετωπιστούν εγκαίρως θα αποβούν ολέθρια για το μέλλον της περιοχής.

Επιμέλεια: Σταύρος Κωνσταντινίδης
Πολιτικός Μηχανικός
- Συγκοινωνιολόγος



ΑΣΦΥΞΙΑ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Η γενική εικόνα της Δυτικής Θεσσαλονίκης και η διάσταση του κυκλοφοριακού προβλήματος

Το Βορειοδυτικό τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, γνωστό στους περισσότερους ως "Δυτικές Συνοικίες", αντιπροσωπεύει σήμερα μια μεγάλη ενιαία έκταση της πόλης και αριθμεί πάνω από 300.000 κατοίκους. Ολόκληρη η περιοχή που περιλαμβάνει οφτά Δήμους (Μενεμένη, Κορδελιό, Εύοσμος, Σταυρούπολη, Αμπελόκηποι, Πολίχνη και Νεάπολη), αποτελεί δείγμα της πιο έντονης και απρογραμμάτιστης επέκτασης της πόλης, αφού διαμορφώθηκε οικιστικά στο μεγαλύτερο μέρος της από αυθαίρετα κτίσματα κατά τη διάρκεια της εσωτερικής μετανάστευσης της περιόδου 1950 - 70 και δομήθηκε με γρήγορους ρυθμούς πάνω στους πυρήνες των παλαιότερων προασφικών συνοικισμών.

Ο σχεδόν αυθόρμητη και τυχαία λοιπόν ανάπτυξη της Δυτικής Θεσσαλονίκης δε θα μπορούσε να παράγει ένα σαφές και ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, πράγμα που απουσιάζει άλλωστε από κάθε σύγχρονη ελληνική πόλη. Οι δρόμοι διαμορφώθηκαν σε μεγάλο βαθμό ως περιίσοια του δομημένου χώρου και ασφαλτοστρώθηκαν στο μεγαλύτερο μήκος τους μόλις κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 70 και 80.

Η Δυτική Θεσσαλονίκη διασχίζεται από δύο βασικούς οδικούς άξονες την οδό Λαγκαδά και την οδό Μοναστηρίου που αποτελούν αντίστοιχα την βορειανατολική και δυτική είσοδο και έξοδο της πόλης. Μεταξύ τους συνδέονται με την εσωτερική

περιφερειακή οδό που κατασκευάστηκε σχετικά πρόσφατα και ανακούφισε σε μεγάλο βαθμό την περιοχή με την εκτροπή της διαμερούς κίνησης. Μια σειρά συλλεκτικών οδών (Καραολή και Δημητρίου, Επταπυργίου, Βενιζέλου κτλ) με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αποκαθιστούν, σε οριακό πάντως επίπεδο, την εσωτερική επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων Δήμων. Το τοπικό οδικό δίκτυο, που συμπληρώνει τελικά τη διάρθρωση της οδικής υποδομής στη Δυτική Θεσσαλονίκη χαρακτηρίζεται σε γενικές γραμμές από κακή κατάσταση οδοστρώματος, έλλειψη σήμανσης, στενά πεζοδρόμια και εντονότερο πρόβλημα στάθμευσης.

Σε μια προσπάθεια να καταγραφούν τα σημαντικότερα κυκλοφοριακά προβλήματα θα μπορούσαν να επισημανθούν κατά ενότητα τα εξής:

1. Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι το σημαντικότερο ζήτημα, το οποίο θα διογκωθεί οπωσδήποτε τα επόμενα χρόνια. Ήδη οι δρόμοι έχουν κορεστεί από σταθμευμένα οχήματα και σε μερικές περιοχές όπως οι Αμπελόκηποι, η Νεάπολη και οι Συκιές δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν ούτε ακόμη και οι κάτοικοι.

Το πρόβλημα επιδειχεται μια και μόνη λύση: η δημιουργία υπόγειων πάρκινγκ. Στην κατεύθυνση αυτή έχουν ήδη κινηθεί μερικοί Δήμοι. Συμπληρωματικά θα πρέπει να τακτοποιηθεί η στάθμευση παρά την οδό με τον επανασχεδιασμό της ροής της κυκλοφορίας, τη λήψη μέτρων μονοδρομώσεων και τη δημιουργία κατάλληλων οδών.

2. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι αρκετά έντονη, ειδικά τις ώρες αιχμής στις διασταυρώσεις και στους κόμβους της Δυτικής Θεσσαλονίκης.

Χωρίς να υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για τη διάνοξη νέων δρόμων, η λύση περιορίζεται στην καλύτερη διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής. Ετσι απαιτείται η αναρρύθμιση αρκετών σηματοδοτών, η εγκατάσταση συστήματος συντονισμού της σηματοδότησης, η διαγράμμιση των οδών και η τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά πολλών δρόμων είναι δυνατόν να βελτιωθούν θεαματικά με την επιμελημένη σήμανση και τη βελτιστή λειτουργία των σηματοδοτών.

3. Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) είναι γνωστό πως αποτελούν τη μοναδική λύση για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Παρόλα αυτά οι προοπτικές για την κατασκευή ενός μέσου σε σταθερή τροχιά (μετρό ή τραμ) είναι δυσοίωνες για τη Θεσσαλονίκη, και οι διαδικασίες βρίσκονται τελματωμένες από καιρό, ταλαιπωρώντας τους Θεσσαλονικείς πάνω από δέκα χρόνια. Ακόμη, όμως και στην περίπτωση που προωθούνταν το Μετρό του Δήμου Θεσσαλονίκης, αυτό δεν θα κάλυπτε επαρκώς την πόλη. Οι δυτικές συνοικίες βρίσκονται εκτός του δικτύου του Μετρό (ξεκινά από την Πλ. Δημοκρατίας και καταλήγει στο Φοίνικα). Από την άλλη οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ είναι σαφώς υποβαθμισμένες για την εξυπηρέτηση της Δυτικής Θεσσαλονίκης.

Δύο πρέπει να είναι οι βασικές προϋποθέσεις μιας συντονισμένης παρέμβασης των δημοτικών αρχών: να βελτιωθεί το χαμηλό σήμερα επίπεδο εξυπηρέτησης των λεωφορείων του ΟΑΣΘ και κυρίως να μην μείνει η Δυτική Θεσσαλονίκη εκτός των περιοχών κάλυψης ενός μέσου σε σταθερή τροχιά που τυχόν θα προωθηθεί στο μέλλον. Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να διερευνηθεί η δυνατότητα δρομιολόγησης μικρών λεωφορείων (mini busses) τόσο για την ενδοδημοτική επικοινωνία όσο και για τη σύνδεση με το κέντρο της πόλης. Το θέμα αυτό είναι δυνατόν να αποτελέσει το αντικείμενο πρωτοβουλίας όλων των Δήμων της Δυτικής Θεσσαλονίκης.

4. Η περιβαλλοντική διάσταση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που συνηθίζεται να μην προβάλλεται επαρκώς, είναι ίσως το κρίσιμο στοιχείο που καθορίζει τελικά τον πολιτισμό της καθημερινής ζωής. Η ατμοσφαιρική ρύπανση, που στη Δυτική Θεσσαλονίκη κινείται ήδη σε οριακά επίπεδα λόγω της γεινιάσεως με την βιομηχανική περιοχή, αυξάνεται χρόνο με το χρόνο επιδρώντας επιβαρυντικά στην ατμόσφαιρα και κατ' επέκταση στην υγεία των πολιτών. Η χροιάσηση σε κατοικημένες περιοχές κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων (Περιφερειακή οδός, Λαγκαδά, Μοναστηρίου), ξεπερνά σαφώς τα θεαματικά επιτρεπτά όρια της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Τα τροχαία ατυχήματα με θύματα κυρίως πεζούς παρουσιάζουν υψηλή συχνό-

τητα εμφάνισης σε ολόκληρη την περιοχή. Υπενθυμίζεται πως κατά μήκος της οδού Λαγκαδά δεν υπάρχει ούτε μια διάβαση πεζών που να εξασφαλίζει με απόλυτη προστασία τους πεζούς να διασχίσουν το δρόμο. Η υποδομή για την κίνηση των πεζών είναι οίγωνα φτωχή.

Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων δεν ξεπερνά τα 80 εκατοστά, γεγονός που σε συνδυασμό με την αλαματώδη αύξηση του αριθμού των οχημάτων και την κατάληψη κάθε ζωτικού και ελεύθερου χώρου (πεζοδρόμια, πλατείες κτλ) τείνουν να καταστήσουν επισφαλής την απόπειρα για πεζή μετακίνηση. Για τις περισσότερες ευάλωτες κοινωνικές ομάδες (άτομα με ειδικές ανάγκες, ηλικιωμένοι, μικρά παιδιά, μητέρες με καροτσάκια), τα πράγματα είναι ακόμη δυσκολότερα.

Στη Δυτική Θεσσαλονίκη είναι δύσκολο να βρεθεί μια συνεχή διαδρομή 150 μέτρων στο πεζοδρόμιο που θα ήταν δυνατό να διανυθεί χωρίς κίνδυνο για μια μητέρα με καροτσάκι.

Τέλος η αισθητική και οπτική παρενόχληση εξαιτίας των οχημάτων δεν πρέπει να παραβλεφθεί.

Ενδιαφέροντα σημεία όπως μνημεία, κτίρια, πλατείες, πράσινο απαιτούν προστασία, γιατί αποτελούν σταθερές και έντονες αναφορές που διαμορφώνουν τη συνείδηση και είναι απαραίτητες για τους έντονους ρυθμούς της σημερινής εποχής.

Όλα τα παραπάνω θέματα που απασχολούν όλες σχεδόν τις αστικές περιοχές

της χώρας, απλά η ιδιομορφία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Δυτικής Θεσσαλονίκης συνέβαλλαν με τρόπο καθοριστικό στην μεγιστοποίηση όλων των επιμέρους επιπτώσεων του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης επιφορτισμένοι με το έργο του αστικού σχεδιασμού, αντιμετωπίζουν τα τελευταία χρόνια με μεγάλη δραστηριότητα τα προαναφερθέντα προβλήματα, υλοποιώντας κυκλοφοριακές μελέτες, οδικές αναπλάσεις, οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαμορφώσεις οδικών κόμβων.

Οι Δήμοι της Δυτικής Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζοντας σχεδόν αντίστοιχα κοινωνικοπολιτικά προβλήματα θα πρέπει να προβούν σε έναν ενιαίο και συντονισμένο σχεδιασμό και να προωθήσουν από κοινού την υπάρχουσα προβλήματα. Και αυτό διότι τα κυκλοφοριακά προβλήματα επηρεάζουν την περιοχή ανεξάρτητα από διοικητικά όρια και σύνορα.

Η κυκλοφοριακή και λειτουργική αναβάθμιση για παράδειγμα της οδού Λαγκαδά αφορά τέσσερις Δήμους, η πιθανή μονοδρομώση ενός οδικού άξονα επηρεάζει το ευρύτερο οδικό δίκτυο των όμορων Δήμων και η δρομιολόγηση μιας λεωφορειακής γραμμής μπορεί να εξυπηρετήσει τους κατοίκους δύο ή τριών Δήμων.

Προς μια νέα φιλοσοφία σχεδιασμού

Είναι φανερό πως το εντεινόμενο κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι ικανό από μό-

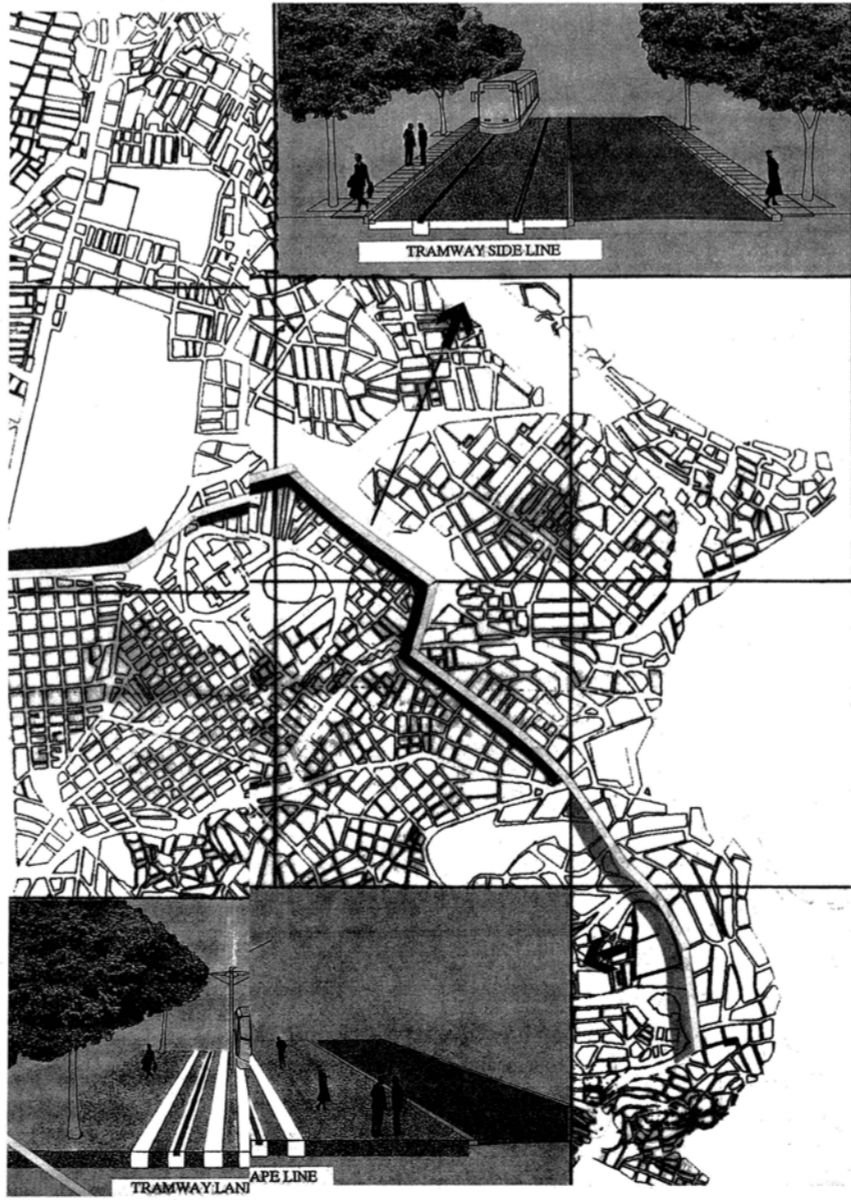
νο του να υποβαθμίσει τη λειτουργικότητα της πόλης και την ποιότητα της ζωής των ανθρώπων.

Απαιτείται επομένως μια νέα προοδευτική προσέγγιση του θέματος που θα έχει ως βασική φιλοσοφία την αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ. Στις σημερινές συνθήκες χωρίς αξιόπιστα μέσα μαζικής μεταφοράς αυτή η φιλοσοφία παρουσιάζει εγγενείς αδυναμίες, είναι όμως η μοναδική που οδηγεί σε διέξοδο. Σε διαφορετική περίπτωση προμοδεύεται η βαθμιαία μετατροπή του δρόμου από χώρο ζωής, επαφής, επικοινωνίας και σύνδεσης των διαφόρων λειτουργιών της πόλης σε κυκλοφοριακό αγωγό από τον οποίο εκτοπίζεται ο πεζός, ο ποδηλάτης, το πράσινο, ενώ παράλληλα διασπάται το βασικό κύτταρο του αστικού ιστού: η γειτονιά.

Μέσω των δικτύων μικρών λεωφορείων, των δικτύων ροής πεζών, των καναλιών πρασίνου, των δικτύων ποδηλάτων, που θα λειτουργήσουν συνυπόχροντα με το αυτοκίνητο, η Δυτική Θεσσαλονίκη είναι δυνατόν να συγκροτήσει μια νέα αστική ταυτότητα.

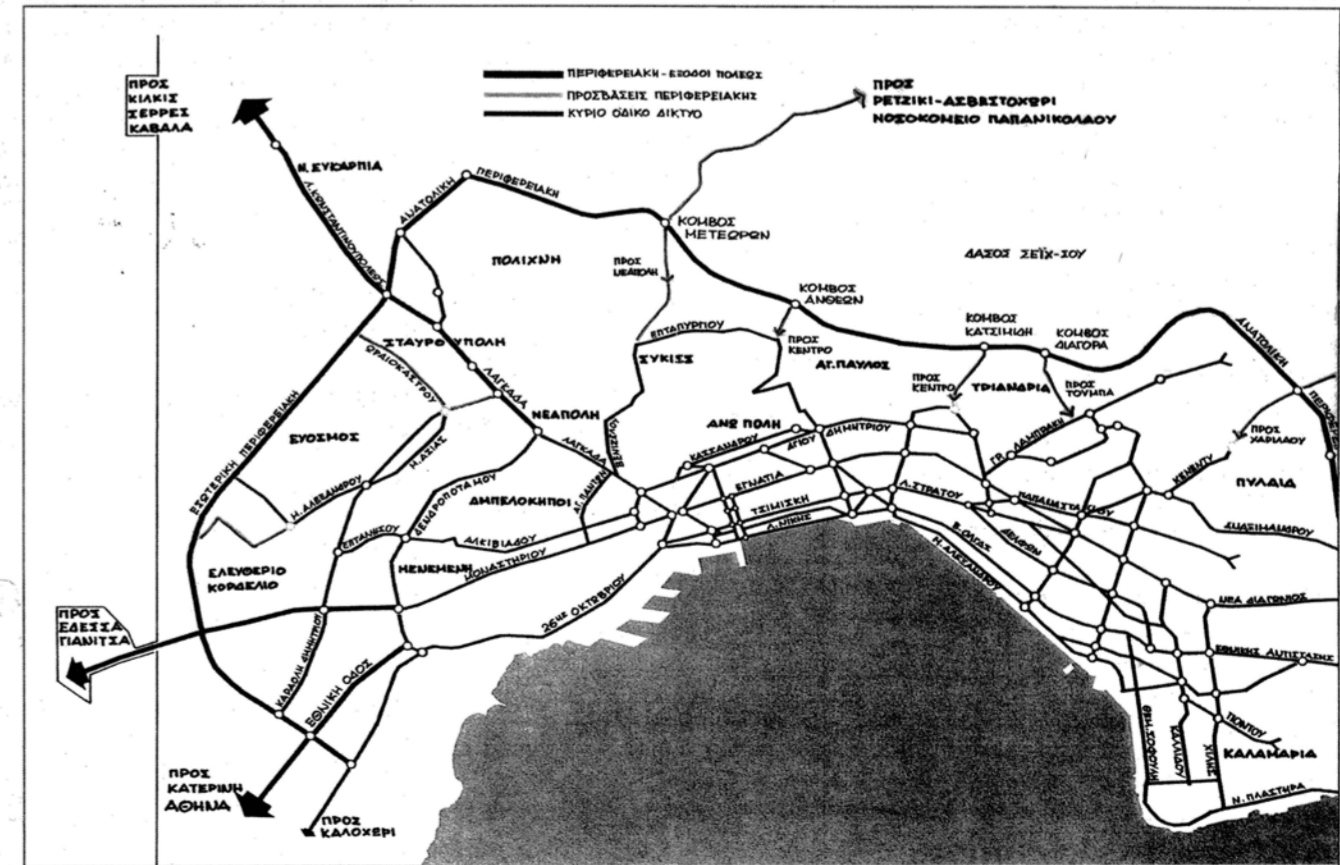
Η μεγάλη πόλη του 21ου αιώνα δεν είναι οίγωνα η πόλη που γνωρίσαμε μέχρι σήμερα.

Για να είναι συνεκτική κατά τρόπο όμως ήπιο και ανθρώπινο, θα πρέπει να είναι πόλη των δικτύων: του πρασίνου, του πεζού, του ποδηλάτη. Σε διαφορετική περίπτωση πολλά ποιοτικά χαρακτηριστικά του αστικού πολιτισμού κινδυνεύουν να χαθούν οριστικά.



Ενδεικτικές προτάσεις για μέσο σε σταθερή τροχιά κατά μήκος του Δυτικού "Τόξου", που διατρέχει ολόκληρη τη Δυτική Θεσσαλονίκη. (Προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για το Δυτικό Τόξο, ΟΠΠΕΘ '97).

Διάση του Οδικού Δικτύου της Δυτικής Θεσσαλονίκης στο Π.Σ.Θ.



ΠΑΙΔΕΙΑ

Εκπαιδευτικές συγκρίσεις

Πρώτον, διαθέτουμε το 3,4% του ΑΕΠ της χώρας μας για την Παιδεία, που είναι και το χαμηλότερο ποσοστό σε όλη την Ευρώπη. Πώς μπορούμε να αντιμετωπίσουμε τις νέες προκλήσεις της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, όταν το μέσο κοινοτικό ποσοστό είναι 5,7%; Και φυσικά αυτή η διαφορά δεν αφορά μόνο κάποια χρονιά, αλλά είναι μόνιμη για δεκαετίες.

Δεύτερον, το ποσοστό των νέων που γεύονται τα αγαθά της Παιδείας.

Οι νέοι ηλικίας 20 ετών κάτοχοι πτυχίου Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης στην Ελλάδα είναι 73% (από τα μεγαλύτερα ποσοστά στον αντίστοιχο χάρτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης) ενώ το μέσο κοινοτικό ποσοστό είναι 65%. Αυτό το πολύ θετικό στοιχείο της εκπαίδευσης είναι απόρροια της προτεραιότητας που δίνει η ελληνική οικογένεια στην απόκτηση μορφωτικών εφοδίων των παιδιών της, που μορφοποιήθηκε κυρίως τη δεκαετία του '80 με τη "μαζικοποίηση" του Λυκείου.

Τρίτον, η αναλογία μαθητών Γενικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης.

Έχουμε 64% του μαθητικού πληθυσμού στην Γενική Εκπαίδευση και 36% στην Τεχνικοεπαγγελματική εκπαίδευση, όταν ο μέσος όρος της Ε.Ε. είναι 41% για τη Γενική και 59% για την Τεχνική Επαγγελματική.

Σήμερα, με τον νέο νόμο του ΥΠΕΠΘ, έχουμε αναπαρωγή και ένταση αυτού του αρνητικού φαινομένου. Στο "Ενιαίο Λύκειο", αντί να ενισχυθεί η τεχνικοεπαγγελματική εκπαίδευση, αποδυναμώνεται. Αυτή η στρεβλή εικόνα της σχέσης γενικής/τεχνικής εκπαίδευσης δεν είναι καθόλου αθώα. Συνδέεται με τον χαρακτήρα και τη δυναμική των εφοδίων που δίνουμε στους μαθητές για την επαγγελματική και κοινωνική τους εξέλιξη.

Τέταρτον, η υποδομή των σχολείων.

Εδώ δεν υπάρχουν μετρήσιμα και συγκριτικά στοιχεία. Σ' αυτόν τον τομέα η εκπαιδευτική υστέρηση που παρατηρείται στη χώρα μας δεν έχει κάποια αντιστοίχιση σε ευρωπαϊκά πρότυπα.

Πέμπτον, παρά το γεγονός αυτών των δυσμενών συγκριτικών στοιχείων του εκπαιδευτικού μας συστήματος, η παρεχόμενη ποιότητα της εκπαίδευσης μας δεν είναι αρνητική. Σε σχετική αναφορά του ΟΟΣΑ η χώρα μας, αν και είναι τελευταία (29η) στον πίνακα χρηματοδότησης της εκπαίδευσης, είναι 17η στον δείκτη μορφωτικής ανάπτυξης. Το 43% των Ελλήνων (25-64 ετών) είναι υψηλού μορφωτικού επιπέδου με τάσεις αύξησης στο 65%-67% την επόμενη δεκαετία.

Του προέδρου της ΕΑΜΕ "Διάλογος για την Παιδεία"

Η δια βίου εκπαίδευση

Στο Συμβούλιο Υπουργών Παιδείας, των 18 χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης η αρμόδια Επιτροπή, στο πλαίσιο της Ατζέντας 2000, παρουσίασε τις θέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μελλοντική γενιά των προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Βασικός στόχος που τίθεται είναι η μεγαλύτερη δυνατή προσέγγιση ανάμεσα στα εκπαιδευτικά συστήματα και την παραγωγική διαδικασία θεωρείται ότι δεν αρκεί μόνο η απόκτηση τυπικών προσόντων αλλά ένα ολοκληρωμένο και ευέλικτο πλαίσιο δεξιοτήτων, που θα συνδυάζει την ανάπτυξη της προσωπικότητας με εξειδικευμένες γνώσεις σε διαδικασίες δια βίου εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Πρόκειται για μια αντίληψη που παραγνωρίζει την ουσιαστική διάκριση ανάμεσα στην εκπαίδευση και την κατάρτιση και τον ιδιαίτερο ρόλο του πανεπιστημίου.

Η άποψη αυτή που κυριαρχεί στην Ατζέντα 2000 και στη Λευκή Βίβλο, οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην μετατροπή του πανεπιστημίου σε επαγγελματική σχολή.

Τα πανεπιστήμια θα πρέπει να γίνουν, υποστηρίζεται, περισσότερο ανταγωνιστικά και ευέλικτα και να λειτουργούν στη βάση των αρχών κόστους οφέλους. Και τίθεται το ερώτημα: να ανταγωνιστούν ποιόν; να γίνουν ευέλικτα ως προς τι; και με ποιό κόστος;

Το ζητούμενο δεν είναι η προσαρμογή της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης σε ένα ρόλο που έχουν αναλάβει οι θεσμοί της ως μιας πανεπιστημονικής εκπαίδευσης. Το ζητούμενο είναι η αναβάθμιση του δημόσιου πανεπιστημίου ως χώρου παραγωγής και αναπαγωγής συστηματικής και καθολικής γνώσης.

του Π. Γετίμη Νέα 24.2.98

Άμεση ολοκλήρωση του διαγωνισμού για το Εθνικό Κτηματολόγιο

Έγγραφο του Συλλόγου Αγρονόμων και Τοπογράφων στο ΥΠΕΧΩΔΕ.

Σε καμία περίπτωση το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν πρέπει να επιτρέψει τη μεταφορά των κονδυλίων που δεσμεύτηκαν για τη σύνταξη του ελληνικού κτηματολογίου, σε άλλους σκοπούς τονίζει με έγγραφο του προς την πολιτική ηγεσία του υπουργείου, ο Σύλλογος Διπλωματούχων Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Β. Ελλάδας. Ταυτοχρόνως ζητά να προχωρήσει άμεσα η τα-

χεία ολοκλήρωση του διαγωνισμού για πολλούς και σοβαρούς λόγους που ο Σύλλογος αναλύει:

"Με αφορμή τις πληροφορίες ότι η Διοίκηση της "ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ Α.Ε." πρόκειται να προβεί στην ακύρωση του διαγωνισμού, έχουμε να επιστημόσουμε τα εξής:

1) Η ακύρωση του διαγωνισμού θα έχει ως αποτέλεσμα την οριστική αναβολή του προγράμματος, ένα πρόγραμμα που πιστεύουμε ότι είναι από τα μεγαλύτερα έργα σε εθνικό επίπεδο.

2) Η ακύρωση του διαγωνισμού θα δη-



A. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ή **ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ** για υπεύθυνος εξαγωγών, 28-38 ετών, Γερμανική, Αγγλική, από Polyplan. Εθν. Αντίστασης 8, 55133 Καλαμαριά.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ή **ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ**, εμπειρία σε υδραυλικά έργα και έργα περιβάλλοντος από μελετητική εταιρία. Βιογραφικό ΤΘ 18245, ΤΚ 54008.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ νέα, γνώσεως autocad για εκδόσεις αδειών, τηλ. 094/544991.

ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ή **ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**, σχεδίαση με Η/Υ από εταιρία κατασκευών τηλ. 421398, 412094.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ή **ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ**, 25-35 ετών, για 16 μήνες σε εργοτάξιο στη περιοχή Θεσσαλονίκης, εμπειρία στη κατασκευή Η/Μ εγκαταστάσεων, Αγγλική. Βιογραφικό Fax (01) 6777511.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για επίβλεψη έργου, τηλ. 235805.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για δ/ντης εργοταξίου 10ετή εμπειρία στην κατασκευή κτιριακών έργων, 3ετής προϋπηρεσία στην δ/νση κτιριακών έργων, Αγγλική. Βιογραφικό Τ.Θ. 10780 ΤΚ 54110 Θεσ/νίκη (υπόψη ΑΧ).

ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ γνώσεις πώλησης από Casarte Α.Ε. εισαγωγή και εμπειρίας επίτιλων, τηλ. 449730 Ανδριανουπόλεως 45.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ, 24-30 ετών μικρή εμπειρία σε πωλήσεις για τεχνικός σύμβουλος εταιρίας βιομηχανικού εξοπλισμού, τηλ. 281404.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ για νέα μονάδα στην Κομοτηνή, Αγγλική, επιθυμητή προϋπηρεσία σε πλαστικά injection. Βιογραφικό ΤΘ 10947, ΤΚ 54630.

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ για εργασία στον εκπαιδευτικό χώρο, τηλ. 860561.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ μέχρι 30 ετών για τον τομέα πωλήσεων του ΚΤΙΡΙΟ - BUILDING CENTER. Βιογραφικό: Βενιζέλου 2 55133 Καλαμαριά, τηλ. 480340 Fax 480544.

ΧΗΜΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για το τμήμα πωλήσεων χημικών προσθέτων νερού της Τεμακ ΑΕΤΕ, τηλ. 518911 (12-14.00).

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ, Αγγλική, σχεδίαση Cad επικοινωνία, από κατασκευαστική εξαγωγική Βιομηχανία, τηλ. 0341 72056, 72052 (9-6 μ.μ.) κα Παναγιωτίδου.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ νέος/α, Η/Υ, για

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

πλήρη ή μερική απασχόληση από Κτηματομετρικό γραφείο. (κωδ. 515) τηλ. 246950.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ για το τμήμα προώθησης προϊόντων, προϋπηρεσία, Σερβική επιθυμητή, από εταιρία θέρμανσης, τηλ. 556071.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ, ξένη γλώσσα, Η/Υ (Windows). Βιογραφικό ΧΗΤΟΣ ΑΒΕΕ Λεωφ. Γράμμου 56, 45445 Ιωάννινα υπόψη κ. Γιάννη ή Βασίλη Χίτου, τηλ. 0651 39722, 62781.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ και **ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ** σχετική προϋπηρεσία, Αγγλική, από Βιομηχανία στο Βόλο. Βιογραφικό: ΤΘ 1033 Βόλου.

ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ, σχετική εμπειρία σε μελέτες επαγγελματικών χώρων, έκδοση αδειών, γνώση Autocad (προτύματα το Amis) και Ms Office (Word, Excel) και **ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**, σχετική εμπειρία σε δημόσια οικοδομικά έργα (κατασκευή και διοίκηση έργου, επιμετρήσεις, δημοπρασίες, κοστολόγηση, χρονοδιαγράμματα, νομοθεσία, συντάξεις Α.Π, λογαριασμών, ΠΠΑΕ κτλ), τυχόν γνώση στατικών προγραμμάτων, γνώση Ms Office (Word, Excel). Απαραίτητο μέσο μετακίνησης (αυτοκίνητο), βιογραφικό και συστάσεις. Τηλ. 031/425414, 420634.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ, για λεβητοποιείο, γερμανική ή αγγλική, τηλ. 0394/72165, 72722.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ (ΚΩΔ ΟΙΚ - 1,98) εμπειρία στις οικονομοτεχνικές μελέτες και στη διαχείριση έργων, Αγγλική, Η/Υ, Βιογραφικό: ER-GOGROUP ΑΕ, τηλ. 322933, fax 325313, Ν. Εγνατία 311, 54249, Θεσσαλονίκη.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για πωλητής τμήματος εξωγωγών της Μιαθις ΠΥΡΙΜΑΧΑ ΑΕ., Αγγλική, Η/Υ, (Excel, Word), επιθυμητή γερμανική, γαλλική ή ιταλική, τηλ. 4913501, 8 - 16.00 κ. Μπαλωμένου.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ή **ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ**, για επίβλεψη συνεργειών εφαρμογής δομικών υλικών, 3ετη εμπειρία σε εργοτάξιο, αγγλική, Windows, Excel, μέχρι 30 ετών, δίπλωμα οδήγησης, Βιογραφικό: Χ. Κακλαμάνος ΑΕ, Μεσογείων 411, 15343, Αγ. Παρασκευή, fax 6000587, ΚΩΔ Ε - Α7, υπόψη Δ/νσης Προσωπικού.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ, ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ και **ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**, έως 35 ετών, με ή χωρίς

μιουργήσει την εντύπωση ότι όσοι ασχολούνται με την οργάνωση και διοίκηση του προγράμματος δεν έχουν τη δυνατότητα να προβούν στην σύνταξη του.

3) Ο κλάδος θα οδηγηθεί σε οικονομικό μαρασμό επειδή για το υπάρχον πιλοτικό πρόγραμμα έχουν επενδυθεί ποσά για νέες και υψηλές τεχνολογίες πολύ μεγαλύτερα από τις εκροές του προγράμματος.

4) Οι όποιες αδυναμίες που έχουν προκύψει από τον διαγωνισμό δεν θα πρέπει να είναι ανασταλτικός παράγων για την συνέχιση του διαγωνισμού. Σε όλους τους ήδη υφιστάμενους διαγωνισμούς η άσκηση των δικαιωμάτων των υποψηφίων κατοχυρώνεται μέσα από τις υπάρχουσες διαδικασίες, χωρίς αυτό να είναι αρνητικό για την συνέχιση των έργων, αλλά και πολύ περισσότερο για την ακύρωσή του.

5) Τα δημοσιεύματα του Τύπου, που πολλά από αυτά έχουν σκοπό από την αρχή του προγράμματος την οριστική αναβολή του, δεν θα πρέπει να καθορίζουν σε καμία περίπτωση την πολιτική των υπεύθυνων φορέων για το Κτηματολόγιο.

Πιστεύουμε ότι το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ και η Διοίκηση της "ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΕ" θα εκτιμήσουν πλήρως την αναγκαιότητα συνέχισης του προγράμματος και θα προχωρήσει άμεσα στην ταχεία ολοκλήρωση του διαγωνισμού χωρίς παρεκκλίσεις.

Η συνέχιση το προγράμματος είναι απαίτηση της ελληνικής κοινωνίας και όχι των ολιγών. Δεν πιστεύουμε σε καμία περίπτωση ότι τα χρήματα αυτά θα χρησιμοποιηθούν για άλλους σκοπούς. ■

εμπειρία, αγγλική, χρήση προγραμμάτων PC (Excel, Word, Windows κλπ) από τεχνική εταιρία, Βιογραφικό: Τ.Θ. 88, 67100 Ξάνθη.

Αναλυτικότερα στον "Πίνακα Εύρεσης Εργασίας", γραφεία ΤΕΕ/ΤΚΜ, 7ος όροφος.

B. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ, ΑΠΘ, νέα, γνώστης Word, Excel, Autocad και του Στατικού προγράμματος space II, ζητά εργασία, τηλ. (031) 413808.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για συνεργασία με τεχνική εταιρία, διαθέτει πτυχίο ΜΕΚ (Β' οικοδομικά, Β' οδοποιία, Β' υδραυλικά, Α' λιμενικά, Β' βιομηχανία ενεργειακά), τηλ. 796569 (απογευματινές ώρες).

ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΤΟΠΙΟΥ, Πανεπιστήμιο Εδιμβούργου, ζητά εργασία σε σχετικό αντικείμενο (Landscape design, Site Analysis, Planning & Management, Σχεδιασμός και διαχείριση αστικού και υπαίθριου τοπίου) μερική ή πλήρους απασχόλησης ή κατ' αποκοπή συνεργασία, τηλ. (031) 932509, fax 530744.

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ ΑΠΘ 95, Αγγλική, γαλλική, Η/Υ (Autocad 13, Word, Excel, Access) ζητά εργασία, τηλ. 654383.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΑΠΘ' 94 αναλαμβάνει σχεδίαση με Η/Υ (Autocad), αρχιτεκτονικών, μηχανολογικών και άλλων εφαρμογών από έτοιμα σχέδια, προσχέδια, αποτυπώσεις, σκίτσα, δισκέτα, τηλ. 816368, μετά τις 18.00.

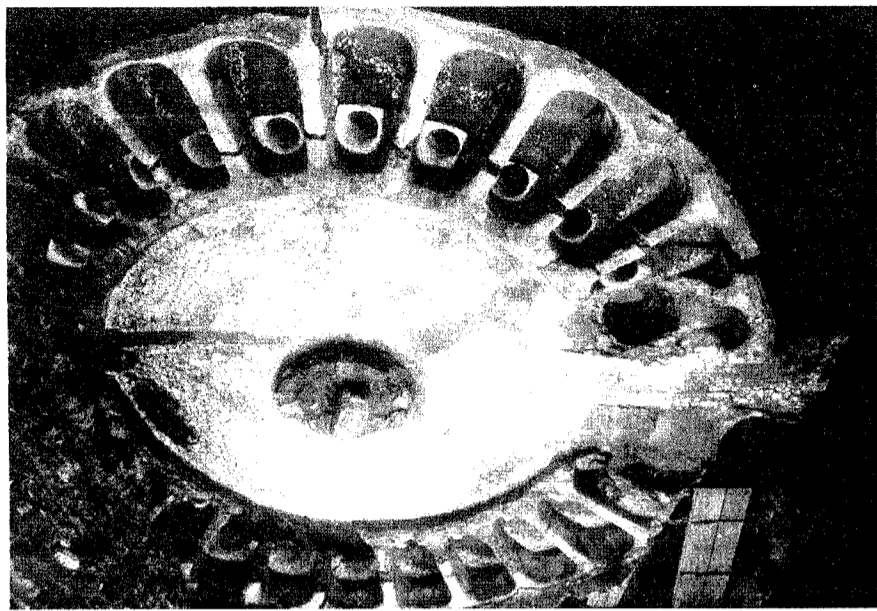
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΑΠΘ 88 αναλαμβάνει μελέτη επίβλεψη, κατασκευή με ειδικευμένα συνεργεία στην ευρύτερη περιοχή του Ν. Θεσ/νίκης, τηλ. 815178, 832783.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΑΠΘ 93, 3ετή εμπειρία σε εργοτάξιο, Windows 95, Word, αγγλική, ζητά εργασία, τηλ. 260865, 222738.

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ ΑΠΘ 97, Αγγλική, Γαλλική, χειριστής προγραμμάτων Microsoft, ζητά εργασία σε τεχνική εταιρεία, τηλ. 241547, 943822.

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ, 3ετή προϋπηρεσία σε μεγάλη κατασκευαστική εταιρεία, 2ετή σε συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, μεγάλη εμπειρία σε λογαριασμούς, επιμετρήσεις, ΠΠΑΕ και σχεδίων AS BUILT, δημοσίων έργων, 2ετή διδασκαλία σε δημόσιο ΙΕΚ, ζητά εργασία σε κατασκευαστική εταιρεία ή βιομηχανία, τηλ. (031) 245408. ■

Οίκος ανοχής 19 αιώνων



Η ανεύρεση του αρχαίου πορνείου είναι γεγονός. Το μοναδικό στη Μακεδονία, ενώ παρόμοιο πορνείο με θέρμες έχει βρεθεί μόνο στην Έφεσο, αν και αίθουσες με κυκλική διάταξη των λουτήρων έχουν βρεθεί επίσης στη Γόρτινα της Αρκαδίας, στην Κύπρο και στις Συρακούσες. Αυτά ανέφερε η αρχαιολόγος

κ. Πολυξένη Βελένη, υπεύθυνη των ανασκαφών στην νοτιοανατολική πλευρά της σημερινής Ρωμαϊκής Αγοράς και πρόσθεσε ότι το εύρημα διασταυρώνεται και από άλλες πηγές, όπως το έργο "Αρχιτεκτούρα", του αρχιτέκτονα Βιτρούβιου, που αναφέρεται σε τέτοιους χώρους της υστεροελληνικής εποχής.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση που έγινε κατά την διάρκεια της 11ης Επιστημονικής Συνάντησης στα μέσα του Φεβρουαρίου το εύρημα είναι ένας πολυτελής χώρος 7,5 X 5,5 μ. και αποτελεί μέρος ενός οικήματος, όπου περιλαμβάνονται και τα λουτρά της περιοχής.

Το ξεχωριστό αυτό κτίσμα στην περιοχή της ρωμαϊκής αγοράς της πόλης μας, υπήρξε ένας οίκος ανοχής και φέρει την ηλικία των 19 αιώνων.

"Η αρχαιολογική σκαπάνη στην καρδιά της ισχυρότατης ρωμαϊκής πόλης - στον χώρο της αγοράς της - αποκάλυψε τυχαία

σχεδόν μια άλλη γνωστή μεν, αλλά ουδέποτε μέχρι σήμερα αποδειγμένη με ευρήματα δραστηριότητα των ανθρώπων που αφορούσε στην ικανοποίηση του σώματος.

Τα πολυτελή λουτρά, οι σάουνες, η παλαιόστρα, αποτελούσαν το πρώτο μέρος της φροντίδας του σώματος. Ακολουθούσε αυτό της γευστικής ηδονής και τέλος αυτό της σαρκικής" προσθέτει η υπεύθυνη αρχαιολόγος των ανασκαφών.

Η αίθουσα των λουτρών είναι κυκλική και έχει 25 λουτήρες και άμεση επικοινωνία με τη βασική αίθουσα του οίκου ανοχής.

Βρέθηκε μάλιστα στο κέντρο της αίθουσας και η ειδική κατασκευή, το πυριαντήριο, όπου οι πυρακτωμένες πέτρες και το νερό που έριχναν επάνω τους προκαλούσε τους υδρατμούς για την ολοκλήρωση του λουτρού. Σύμφωνα με τα ευρήματα, ο κάτω χώρος του κτιρίου χρησίμευε ως ταβέρνα. Βρέθηκαν πλήθος από αγγεία για φύλαξη τροφίμων, κύπελα, λαβίδες από ελεφαντοστό, ποτήρι με εγχάρακτα ονόματα, όστρακα, κόκαλα ψαριών, σκελετοί βοοειδών, πτηνών ακόμα και απολιθωμένα αυγά στρουθοκαμήλου.

Στο χώρο του πορνείου, στον όροφο πάνω από την ταβέρνα, τα ανάλογα ευρήματα είναι πλούσια. Φαλλόσχημα αγγεία, ομοιώματα φαλλών με κινητό στέλεχος, ακόμα και προσωπίδα (μάσκες θεάτρου) που χρησιμοποιούνταν πιθανόν από τους μετέχοντες στις σεξουαλικές συνεντεύξεις για τα ερωτικά σκωπτικά παιχνίδια.

Το κτίσμα χρονολογείται στον 1ο μ.Χ. αιώνα, ενώ οι πισίνες που επίσης βρέθηκαν κάνουν τους αρχαιολόγους να πιστεύουν ότι ήταν τμήμα ενός μεγαλύτερου συγκροτήματος γυμνασίου ή παλαιόστρας του οποίου πιθανώς η έκτασή του να έφτανε ως τη σημερινή Εγνατία. Ακόμα πιθανολογείται ότι σε ένα τέτοιο μεγάλο συγκρότημα πρέπει να βρίσκονται και οι "Μαγεμένες" τα αγάλματα εκείνων των γυναικών, που ο θρύλος έλεγε ότι τιμωρήθηκαν με μάγια. ■



Η πορεία των έργων της Εγνατίας οδού

Για τις πιστώσεις και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης.

Στην πορεία των έργων της Εγνατίας Οδού αναφέρθηκε απαντώντας σε ερωτήσεις δημοσιογράφων με την ευκαιρία της ημερίδας για τα "Προβλήματα σχεδιασμού Οδογεφυρών" ο πρόεδρος της "Εγνατία ΑΕ", καθηγητής κ. Δημήτρης Φατούρος.

Συγκεκριμένα, ερωτηθείς για τον χρόνο παράδοσης του οδικού άξονα, ο κ. Φατούρος σημείωσε:

Μέχρι το τέλος του 1998 θα είναι υπό κατασκευή συνολικά 430 χιλιόμετρα. Μαζί με τα ήδη ολοκληρωθέντα τμήματα θα ανέρχονται σε 550 χιλιόμετρα. Τα 430 χιλ. που εντάσσονται στο Β' ΚΠΣ, έχουν χρονικό ορίζοντα παράδοσης σε χρήση το 2001. Για τα 130 χιλιόμετρα που απομένουν όπως είναι γνωστό έχει εξασφαλιστεί με δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επεν-

δύσεων, η χρηματοδότηση για τα 77 χιλιόμετρα. Απομένουν δε για εξεύρεση πόρων, άλλα 60 χιλιόμετρα που θα κατασκευαστούν μετά το 2001 και για τα οποία εκτιμάται τουλάχιστον από το ΔΣ της "Εγνατίας ΑΕ" ότι αποκλείεται να μη βρεθούν πόροι είτε από το Γ' ΚΠΣ είτε από άλλες πηγές.

Η χρηματοδότηση του έργου της Εγνατίας θα συνεχιστεί χωρίς διακοπή του προγράμματος αφού η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύθηκε ότι θα συμπεριλάβει τον οδικό άξονα για χρηματοδότηση και στο Γ' ΚΠΣ. Μετά από την παραπάνω δέσμευση εκ μέρους της ΕΕ, αποφασίστηκε η ένταξη στο πρόγραμμα και τμημάτων που δεν έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση από το Β' ΚΠΣ. Όστε να μπορούν να δημοπρατούνται πριν να αρχίσει να "τρέχει" η χρηματοδότηση από το Γ' ΚΠΣ στο οποίο θα ενταχθούν.

Αυτό ουσιαστικά σημαίνει κέρδος χρόνου για την κατασκευή των τμημάτων αυ-

τών, χωρίς ωστόσο να δοθεί εκ μέρους του κ. Φατούρου χρονοδιάγραμμα παράδοσής τους.

Ο κ. Φατούρος πρόσθεσε ότι η Εγνατία είναι ένα από τα μεγαλύτερα, εάν όχι το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό έργο υποδομής που υλοποιείται αυτή τη στιγμή στον Ευρωπαϊκό χώρο με τεράστιες τεχνικές και διαχειριστικές δυσκολίες τόσο λόγω του μεγέθους του όσο και των συνθηκών του εδάφους στις περιοχές που διασχίζει ο αυτοκινητόδρομος.

Ο κ. Φατούρος επισήμανε ότι για την υλοποίηση του έργου εργάζεται σήμερα αξιόλογο επιστημονικό και τεχνικό δυναμικό στον τομέα των μελετών, των κατασκευών και της διαχείρισης, με σοβαρή παράλληλη στήριξη από διεθνούς φήμης εταιρείες διαχείρισης έργων και τεχνικούς εμπειρογνώμονες.

Ακόμη και αυτό δείχνει το μέγεθος του τεχνικού και διαχειριστικού εγχειρήματος. ■

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΤΕΕ

Η συλλογή της Βιβλιοθήκης εμπλουτίστηκε και είναι διαθέσιμο το παρακάτω έντυπο υλικό από το επιστημονικό έργο του ΤΕΕ (εισηγήσεις σεμιναρίων, ημερίδων, συνεδρίων και γενικά των εκδηλώσεων που διοργανώνει το ΤΕΕ).

- Γειώσεις δικτύων και εγκαταστάσεων** (1997 Οκτ. 6-10: Αθήνα): σεμινάριο/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. 1997.
1 τ. (η αριθμηση ποικίλλει)
Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές
Αρ. εισ.: **M 904**
- Καρακασίδης, Ν.**
Τυποποίηση και συσκευασία (1997 Σεπτ. 17: Αθήνα) / εισηγητής Ν. Καρακασίδης. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. ΜΕ Θεμάτων Τυποποίησης και Ευρωκωδίκων, 1997.
8 σ. (Κύκλος Διαλέξεων Τυποποίησης. 4η Διάλεξη)
Αρ. Εισ.: **M 910**
- Ιδιωτικοί Υποσταθμοί μέσης τάσης σημερινή κατάσταση και προτάσεις βελτίωσης** (1997 Οκτ. 15: Αθήνα): ημερίδα/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. 1997.
1 τ. (η αριθμηση ποικίλλει)
Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές
Αρ. Εισ.: **M 909**
- Καλύβας, Γ.**
Θερμικές γεφυρώσεις και συμπυκνώσεις υδρατμών στα στοιχεία κελύφους κτιρίων (1997 Δεκ. 9: Αθήνα): διάλεξη/εισηγητής Γ. Καλύβας. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 1997.
97 σ.: διαγρ., πιν., σχεδ.
Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές
Αρ. εισ.: **M 916**
- Μαργαλιάς, Α.**
Πυροπροστατευτικός σχεδιασμός και πρότυπα (1997 Οκτ. 1: Αθήνα)/εισηγητής Γ. Μαρινάκης. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. ΜΕ Θεμάτων Τυποποίησης και Ευρωκωδίκων, 1997.
106 σ. (Κύκλος Διαλέξεων Τυποποίησης. 6η Διάλεξη)
Αρ. Εισ.: **M 911**
- Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων** (1997 Δεκ. 15-19: Βέροια): σεμινάριο/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. 1997.
156 σ.: πιν., διαγρ.
Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές
Αρ. εισ.: **M 915**
- Σάκκη, Μ.**
Πρότυπα σήμανσης και εξοπλισμού οδών (1997 Σεπτ. 24: Αθήνα)/εισηγητής Μ. Σάκκη, Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. ΜΕ Θεμάτων Τυποποίησης και Ευρωκωδίκων, 1997.
6σ. (Κύκλος Διαλέξεων Τυποποίησης. 5η Διάλεξη).
Αρ. Εισ.: **M 912**
- Σύγχρονες γεωδαιτικές εφαρμογές του GPS** (1997 Νοεμβ. 24-29: Θεσσαλονίκη): σεμινάριο/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. 1997.
104 σ.
Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές
Αρ. εισ.: **M 907**
- Τεχνικές παρουσίασης οικοδομικών έργων τρισδιάστατα μοντέλα** (1997 Δεκ. 1-5: Θεσσαλονίκη): σεμινάριο/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. 1997.
57 σ.
Αρ. εισ.: **M 913**
- Φωτισμός και πόλη** (1997 Νοεμ. 7: Αθήνα): ημερίδα/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας [και] ΣΑΔΑΣ - ΠΙΕΑ. 1997.
1 τ. (η αριθμηση ποικίλλει): διαγρ. εγchr. εικ., πιν.
Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές
Αρ. εισ.: **M 917**
- Χρονικός προγραμματισμός έργων** (1997 Δεκ. 8-12: Θεσσαλονίκη): σεμινάριο/Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. 1997.
71, 91 σ.
Αρ. εισ.: **M 907**



SAVE II

(Προκήρυξη υποβολής προτάσεων για την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (1998) - C386/20.12.97)

1. Ως επακόλουθο της απόφασης του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με πολυετές πρόγραμμα για την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, η Επιτροπή προσκαλεί τους ενδιαφερόμενους, σύμφωνα με το άρθρο 2 της ανωτέρω απόφασης του Συμβουλίου, να υποβάλλουν προτάσεις για:

- κλαδικές στοχοθετημένες πιλοτικές δράσεις με στόχο την επιτάχυνση των επενδύσεων στην ενεργειακή απόδοση ή/και τη βελτίωση των σχημάτων ενεργειακής χρήσης, - μέτρα διευκόλυνσης της ανταλλαγής εμπειρίας με στόχο την προώθηση του καλύτερου συντονισμού μεταξύ δραστηριοτήτων διεξαγόμενων σε κλίμακα διεθνή, Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εθνική, περιφερειακή και τοπική, με κατάλληλα μέσα διάδοσης πληροφοριών,

- ειδικές δράσεις υπέρ της δημιουργίας κέντρων ενεργειακής διαχείρισης σε περιφερειακό και αστικό επίπεδο, - μελέτες με στόχο την υλοποίηση και ολοκλήρωση μέτρων που λαμβάνονται σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη βελτίωση του ενεργειακού βαθμού απόδοσης.

2. Το SAVE αποτελεί το μη τεχνολογικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο χώρο της ενεργειακής απόδοσης.

3. Νομικές οντότητες, περιφερειακές και τοπικές αρχές, οργανισμοί, μεμονωμένα άτομα, δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις, καθώς και υφιστάμενα σε κλίμακα Κοινότητας δίκτυα ή προσωρινές συσπειρώσεις οργανισμών ή/και επιχειρήσεων που σχηματίζονται για την εκτέλεση των έργων, προσκαλούνται να υποβάλουν προτάσεις στους ακόλουθους τομείς:

3.1. Ορθολογική χρήση της ενέργειας στα κτίρια

3.2. Ορθολογική χρήση της ενέργειας σε τεχνικά εξοπλισμό

3.3. Ορθολογική χρήση της ενέργειας στις μεταφορές

3.4. Ορθολογική χρήση της ενέργειας στη βιομηχανία

3.5. Διαχείριση από την πλευρά της ζήτησης και ολοκληρωμένος προγραμματισμός πόρων

3.6. Εκπαίδευση και επιμόρφωση όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση

3.7. Προώθηση της συνδυασμένης παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρισμού

3.8. Δημιουργία περιφερειακών και τοπικών ενεργειακών κέντρων

3.9. Δραστηριότητες πληροφόρησης

3.10. Μελέτες με στόχο την υλοποίηση μέτρων σε κλίμακα Κοινότητας.

Η Κοινότητα θα ενισχύσει τα εν λόγω έργα (δράσεις 3.1 έως 3.9) με ποσοστό κατ' ανώτατο όριο έως και 50% του συνολικού κόστους του έργου. Η εκπόνηση μελετών (δράση 3.10) μπορεί να χρηματοδοτηθεί με ποσοστό έως και 100%.

Σε γενικές γραμμές, για τις δράσεις 3.1 έως 3.7, 3.9 και 3.10, θα πρέπει στα έργα να συμμετέχουν τουλάχιστον δύο ανεξάρτητοι μεταξύ τους εταίροι από διαφορετικά κράτη μέλη ή από τον ΕΟΧ. Για τη δράση 3.8, θα πρέπει στα έργα να συμμετέχουν τουλάχιστον δύο περιφερειακές ή τοπικές αρχές από διαφορετικά κράτη μέλη ή από τον ΕΟΧ. Δίνεται η δυνατότητα σε νομικές οντότητες των συνδεδεμένων με την Κοινότητα χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Κύπρου να υποβάλουν προτάσεις και να συμμετάσχουν υπό όρους παρόμοιους προς εκείνους που ισχύουν για τα κράτη μέλη και τις χώρες του ΕΟΧ. Οι προτάσεις οφείλουν να κατατεθούν στην Επιτροπή πριν από τις **31 Μαρτίου 1998**, στις 12.00 τοπική ώρα. Δεν θα εξετασθεί καμία πρόταση που θα παραληφθεί μετά την προθεσμία αυτή.

Όλες οι λεπτομέρειες για την υποβολή περιέχονται στον ενημερωτικό φάκελλο ο οποίος μπορεί να ζητηθεί γραπτώς από την παρακάτω διεύθυνση:

European Commission Directorate - General for Energy - DG XVII Unit C2 Avenue de Tervuren 226-236 B-1150 Brussels Fax: 03222966283. Αρμόδια Εθνική Αρχή είναι το Υπουργείο Ανάπτυξης, Γενική Γραμματεία Ενέργειας Μιχαλακοπούλου 80, 10192 Αθήνα, τηλ. 7709100.

Για τις χημικές εγκαταστάσεις

Ο Σύλλογος Χημικών Μηχανικών απέστειλε για δημοσίευση στο "Τ" το ψήφισμα της γενικής συνέλευσης του Τμήματος Χημικών Μηχανικών του ΕΜΠ "Περί χαρακτηρισμού των χημικών εγκαταστάσεων".

Το ψήφισμα αναφέρει:

"1. Συγχαίρει το Υπουργείο Ανάπτυξης που με διαφανείς διαδικασίες και με τη συμμετοχή αρμοδίων φορέων εξέδωσε το Π.Δ.274/97. Η έκδοση του Π.Δ. σε εφαρμογή του Ν. 6422/34 αποδεικνύει την τόλμη του Υπουργείου να αντιμετωπίσει όλους όσους αντιδρούσαν επί δεκαετίες στην έκδοσή του αλλά και την αποφασιστικότητά του να δρομολογήσει τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που αφορά την άσκηση του επαγγέλματος των διπλ. Μηχανικών και Επιστημόνων στη χώρα μας.

2. Η Γ.Σ. του Τμήματος Χημικών Μηχανικών θεωρεί ότι το νομοθετικό καθεστώς που διέπει την άσκηση του επαγγέλματος του διπλ. Μηχανικού στη χώρα μας είναι πρωτοφανές σε παγκόσμιο επίπεδο και προσβάλλει την αξιοπρέπεια των αποφοίτων των Πολυτεχνείων μας.

Δεν προωθεί τη συνεργασία μεταξύ διπλωματούχων μηχανικών, άλλων Επιστημόνων και Τεχνολόγων και δε συμβάλλει στην ανάπτυξη και στο σχεδιασμό προϊόντων, εξοπλισμού και εγκαταστάσεων με ελληνική τεχνογνωσία. Αντίθετα προκαλεί μόνιμες τριβές και διαμάχες μεταξύ επαγγελματιών διάφορων ειδικοτήτων και βαθμίδων και επιπλέον ευνοεί τη λειτουργία μεσαζόντων για τη μεταφορά ξένης τεχνολογίας στη χώρα μας. Η θεμελίωση αυτού του καθεστώτος βασίζεται κατά τη γνώμη μας, σε μια συντηρητική αλλά ατυχώς θεσμοθετημένη λογική, σύμφωνα με την οποία:

• Δια μέσου Κανονιστικών Πράξεων που

δεν βρίσκουν ερείσματα σε Νόμους, έχουν παραχωρηθεί αποκλειστικά επαγγελματικά δικαιώματα σε ορισμένες μόνον ειδικότητες διπλωματούχων Μηχανικών για την άσκηση τεχνικών δραστηριοτήτων όπως είναι οι μελέτες, οι κατασκευές και η ευθύνη λειτουργίας έργων και εγκαταστάσεων.

• Στις διαδικασίες ανάθεσης από φορείς και υπηρεσίες του δημοσίου τεχνικών δραστηριοτήτων, τα έργα και οι εγκαταστάσεις "ονοματοδοτούνται" όχι με βάση το σκοπό τους ή το λειτουργικό τους αντικείμενο αλλά ανάλογα με τις ειδικότητες των διπλωματούχων Μηχανικών που "νομιμοποιούνται" να έχουν πρόσβαση σ' αυτά.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, απαράδεκτου για πολιτισμένη χώρα καθεστώτος, οι εγκαταστάσεις της βιομηχανίας και των τεχνικών και κτιριακών έργων είχαν ονοματοδοτηθεί με το Β.Δ. 16/17 Μαρ. 1950 ως "μηχανολογικές εγκαταστάσεις". Με το ίδιο Διάταγμα και καθ' υπέρβαση του Ν. 6422/34 είχαν παραχωρηθεί στους διπλωματούχους Μηχανολόγους, Ηλεκτρολόγους και Ναυπηγούς Μηχανικούς όλες οι τεχνικές δραστηριότητες που σχετίζονταν με τις διάφορες εγκαταστάσεις ή τεχνικοοικονομικές μονάδες.

Το γεγονός αυτό δημιουργούσε στους διπλωματούχους Χημικούς Μηχανικούς άβυσσες ευκαιρίες απασχόλησής τους σε σχέση με τους διπλωματούχους Μηχανικούς άλλων ειδικοτήτων και σχεδόν επέβαλλε την επαγγελματική τους αποξένωση από το αντικείμενο των σπουδών τους.

Το Τμήμα των Χημικών Μηχανικών είχε επανειλημμένα υποστηρίξει με βάση τη γνώματευσή της Συγκλήτου του ΕΜΠ (1966) τα δίκαια αιτήματα των διπλωματούχων Χημικών Μηχανικών που απέβλεπαν στην αποκατάσταση του ρόλου και του κύρους τους και στην ισότιμη με άλλους κλάδους άσκηση του επαγγέλματός τους.

3. Η Γενική Συνέλευση του Τμήματος Χημικών Μηχανικών μετά πλήρη ενημέρω-

ση για το Ν. 6422/34 και το σχετικό Ν.3518/28, πιστεύει ότι το Π.Δ. 274/97 χαρακτηρίζει ορθολογικά τις Χημικές Εγκαταστάσεις ανάλογα με το σκοπό τους και επομένως ακυρώνει τη θεσμοθετημένη στη χώρα μας ορολογία των "μηχανολογικών εγκαταστάσεων" καθώς και τις συνέπειες που αυτή προκάλεσε.

Πιστεύουμε επίσης, ότι το Π.Δ. ορθά απελευθερώνει από φραγμούς το επάγγελμα του διπλωματούχου Μηχανικού στις μικρές εγκαταστάσεις και επιβάλλει τη συνεργασία των Ειδικοτήτων στις μεγαλύτερες.

Στη συνεργασία αυτή και στο μέτρο της ανάγκης να προσδιορίζεται ο κύριος ρόλος κάθε ειδικότητας διπλωματούχου Μηχανικού σε επαγγελματικές δραστηριότητες, είναι επιστημονικά και δεοντολογικά ορθή αλλά και σύμφωνη με το Ν.3518/28, η ανάδειξη των Χημικών Μηχανικών ως κυρίως υπευθύνων στο σχεδιασμό, στην επίβλεψη της κατασκευής και στην επίβλεψη της λειτουργίας των Χημικών Εγκαταστάσεων που αποτελούν τις εγκαταστάσεις της Χημικής Βιομηχανίας και της Βιομηχανίας των Διεργασιών.

Και τούτο διότι οι διπλωματούχοι Χημικοί Μηχανικοί με βάση τις σπουδές τους αλλά και τη διεθνή πρακτική είναι οι μηχανικοί που έχουν τα απαραίτητα εφόδια να επιλέγουν ή να σχεδιάζουν τον εξοπλισμό φυσικών, χημικών, φυσικοχημικών και βιολογικών διεργασιών, δηλαδή των διεργασιών που με κατάλληλους συνδυασμούς οδηγούν είτε στην παραγωγή διαφόρων προϊόντων, είτε στην προστασία του περιβάλλοντος.

4. Η Γενική Συνέλευση του Τμήματος Χημικών Μηχανικών ενημερώθηκε για τις απαράδεκτες και μειωτικές για Επιστήμονες αντιδράσεις από διάφορους φορείς που με λιβελλογραφήματα ή άστοχες παρεμβάσεις στο αντικείμενο της Χημικής Μηχανικής επιχειρούν να ακυρώσουν το Π.Δ. 274/97. Αντιδράσεις που δεν έχουν κανένα επιστημονικό έρεισμα και είναι προσβλητικές όχι μόνον για διπλωματούχους Μηχανικούς αλλά και για την κοινή λογική.

Οι αντιδράσεις αυτές αποκαλύπτουν τους πραγματικά υπεύθυνους για τη μέχρι σήμερα κρατούσα λογική που δυστυχώς επεδόρασε καθοριστικά στη δημιουργία του συντηρητικού πλαισίου άσκησης του επαγγέλματος των Τεχνικών και Επιστημόνων, αλλά αρνητικά στην ανάπτυξη της χώρας.

Καλούμε όλους τους διπλωματούχους Μηχανικούς και το ΤΕΕ να αναλάβουν τις ευθύνες τους ως επιστήμονες και να επιβάλλουν με ορθολογισμό και με αντικειμενικά κριτήρια την αμοιβαία αναγνώριση προσόντων μεταξύ των διπλωματούχων Μηχανικών, στην ανοικτή κοινωνία που όλοι επιθυμούμε να ζούμε.

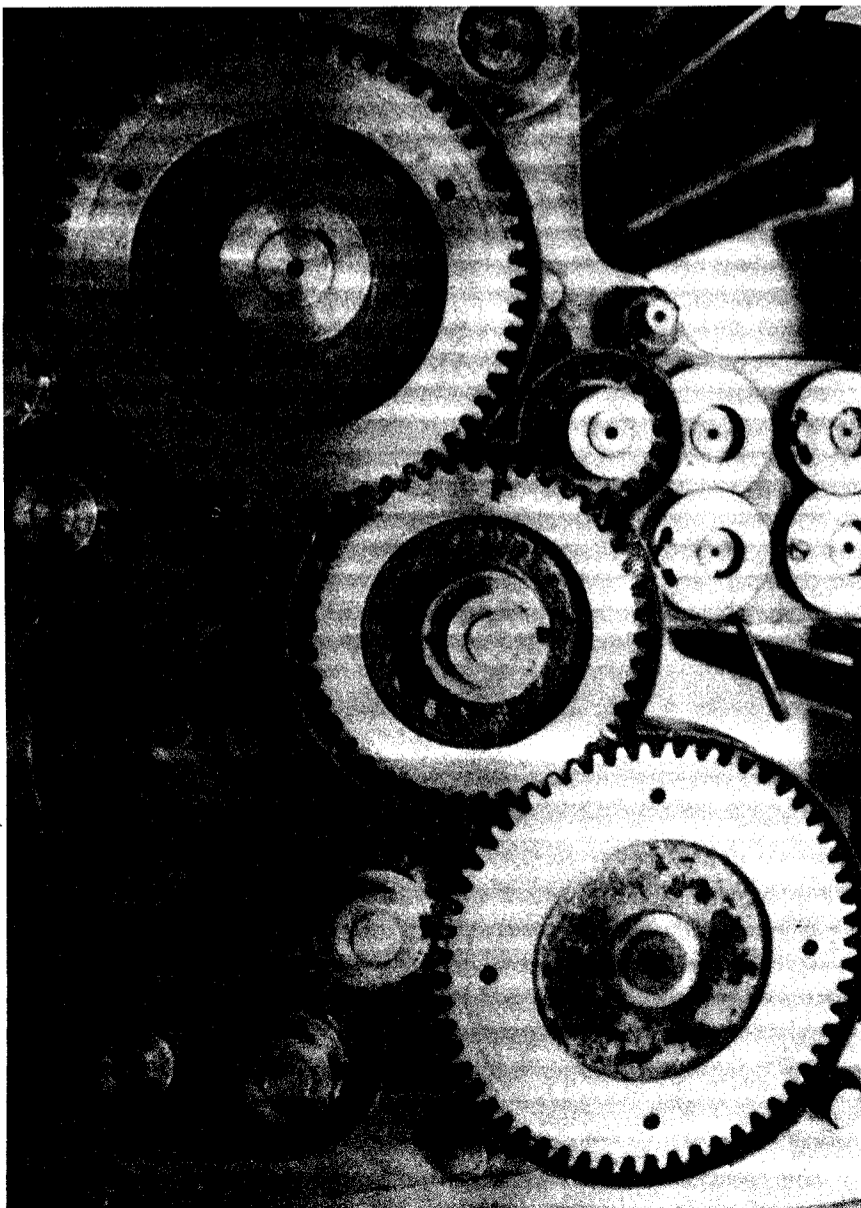
Είναι η ελάχιστη ικανή και αναγκαία συνθήκη ώστε όλοι οι Μηχανικοί να συνεργαστούν προς όφελος όχι μόνο των ιδίων αλλά και της χώρας μας.

Είναι βέβαιο ότι το Π.Δ. 274/97 θα αποτελέσει σημαντικό σταθμό προς την κατεύθυνση αυτή"■

Ανακοίνωση

Ενημερώνουμε τους συναδέλφους μηχανικούς που υποβάλουν αίτηση στο ΤΕΕ/ΤΚΜ για να τους χορηγηθεί βεβαίωση ότι δεν έχουν υποπέσει σε πειθαρχικό παράπτωμα, προκειμένου να την χρησιμοποιήσουν για συμμετοχή τους σε δημοπρασίες έργων, ότι θα την παραλαμβάνουν μετά τρεις ημέρες από την ημερομηνία της αίτησης.

Το χρονικό αυτό διάστημα απαιτείται για τον σχετικό έλεγχο από το κεντρικό αρχείο του ΤΕΕ.■



Ανακοινώσεις του ΣΑΘ

Για τα σχέδια της Πυρκαϊούστου, την αγορά και εγκατάσταση της συλλογής Κωστάκη στο μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στη Θεσσαλονίκη και για τις εξελίξεις που αφορούν στις χρήσεις του 1ου προβλήτα του ΟΛΘ.

Από το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης εκδόθηκαν με χρονολογική σειρά οι εξής ανακοινώσεις:

Σχέδια Πυρκαϊούστου

"Είναι γνωστό καθώς κατά το παρελθόν, όλοι έχουν απασχοληθεί με το θέμα της συνεχούς χρήσης του πρωτότυπου σχεδίου της Πυρκαϊούστου.

Είναι γνωστό επίσης πως η φθορά των διαφανειών οδηγεί σε πλήρη καταστροφή και εγκληματική απώλεια μελετών που πρέπει να αποτελέσουν την βάση για την δημιουργία ενός σύγχρονου Μουσείου Πόλης Κέντρου Αρχιτεκτονικής. Για την σωτηρία του αρχείου αυτού θεωρούμε πως πρέπει να αναληφθεί μια ενιαία προσπάθεια από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η Μ.Α. - που παρακρατεί και πόρους από την έκδοση οικοδομικών αδειών - το ΤΕΕ/ΤΚΜ, το Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, ο Δήμος Θεσ/νίκης, και το ΣΑΘ πρέπει να συνεργαστούν για την εξεύρεση λύσης και την απαρχή δημιουργίας ενός αρχείου πόλης αρχής γενομένης από τα σχέδια της Πυρκαϊούστου.

Σας παρακαλούμε λοιπόν να μας γνωρίσετε τις απόψεις σας ώστε να συνεργαστούμε πρακτικά με την Δ/ση Πολεοδομίας."

Συλλογή Κωστάκη

Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης με αφορμή την πρωτοβουλία του Υπουργού Πολιτισμού, κ. Βενιζέλου για την απόκτηση και εγκατάσταση της Συλλογής Κωστάκη στην Θεσσαλονίκη επιθυμεί να τονίσει:

α. Θεωρεί σημαντική την δημιουργία και ενίσχυση των πολιτιστικών θεσμών της Θεσσαλονίκης, καθώς έμπρακτα της παρέχονται τα απαραίτητα εφόδια για να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως Μητροπολιτική περιοχή.

β. Η αναβάθμιση του ρόλου της πόλης ως υπερτοπικού κέντρου έρευνας πολιτισμού, παιδείας και κέντρου του απόδημου Ελληνισμού, εκτός από την δημιουργία των απαραίτητων υποδομών προϋποθέτει και τον εξοπλισμό τους με διεθνούς ακτινοβολίας πολιτισμικό εξοπλισμό.

γ. Η απόκτηση της Συλλογής κάνει απαραίτητη την ολοκλήρωση του προγράμματος για την δημιουργία Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, στην ΥΦΑΝΕΤ, όπου προβλέπεται και η οριστική χωροθέτησή της.

δ. Η ορθή αυτή επιλογή αποτελεί ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση για την εφαρμογή ενός πλαισίου πολιτιστικής αποκέντρωσης και ενίσχυσης όλων των πόλεων του Εθνικού Χώρου, που δεν θα επιτρέψει πια την εφαρμογή πολιτικών που μετέτρεψαν την Αθήνα σε πόλη - Κράτος, που μονοπωλεί τα δρώμενα σε ολόκληρο τον εθνικό χώρο.

1ος προβλήτας ΟΛΘ

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΑΘ, με αφορμή τις εξελίξεις που κυφορούνται σχετικά με τις χρήσεις και δραστηριότητες για τις πέντε (5) αποθήκες του 1ου προβλήτα στον ΟΛΘ, είναι υποχρεωμένο να τονίσει πως:

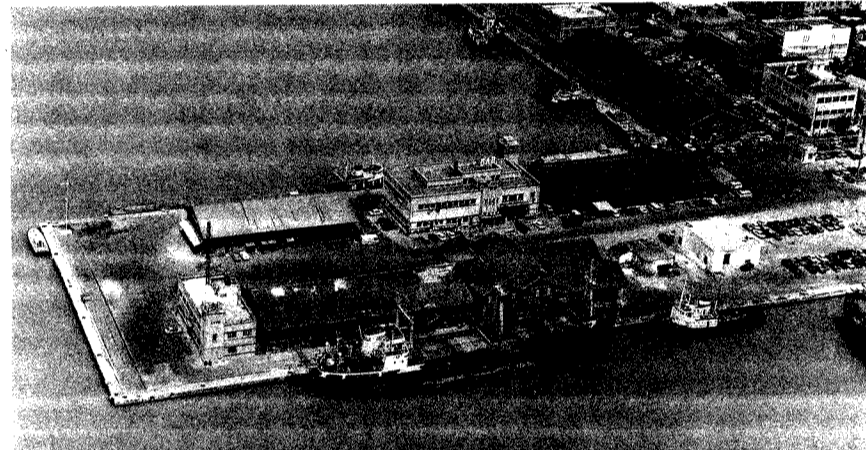
- οι μελέτες και τα προγραμματιζόμενα έργα, όπως έγιναν και με τον τρόπο που έγιναν, σε υλοποίηση της προγραμματικής σύμβασης μεταξύ Οργανισμού Λι-

μένα, Οργανισμού Ρυθμιστικού και Οργανισμού ΠΠ, αλλάζουν πορεία και περιεχόμενο πριν ακόμα εκπνεύσει ο προβλεπόμενος χρόνος.

- με "πρωτότυπες" διαδικασίες έχει αποφασιστεί η αλλαγή χρήσης και η δημιουργία πολυσινεμά, εστιατορίων πολυτελείας και εμπορικών κέντρων, δραστηριότητες που εκ των υστέρων, θα νομιμοποιηθούν κατά παραγγελία από εκπονούμενη μελέτη σκοπιμότητας!
- Ο ΟΛΘ ως ιδιοκτήτης των χώρων αδημονεί, ώστε να παρέμβει κυρίαρχα για την αποκλειστική διαχείριση των χώρων χωρίς καθόλου να ενοστερνίζεται την άποψη πως πρέπει να εξυπηρετηθούν κοινωνικές λειτουργίες δημόσιου χαρακτήρα στο ζωτικό χώρο του 1ου και 2ου προβλήτα.

Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων έγκαιρα είχε προτείνει την ενεργοποίηση διαδικασιών για την εκπόνηση ενός σχεδίου ρυθμιστικών και χωροταξικών παρεμβάσεων στον 1ο - 2ο προβλήτα και οι αναγκαίες δομικές αλλαγές να μη συρρικνωθούν στην αναδιμόρφωση των πέντε (5) αποθηκών.

Ως στέρεο εργαλείο είχε προταθεί η υλοποίηση αρχιτεκτονικών διαγωνισμών



και παράλληλα η εκπόνηση ενός επιχειρησιακού σχεδίου για τις δραστηριότητες του ΟΛΘ. Τέλος είχε επισημανθεί (24.5.1996) πως η αποσπασματική αντιμετώπιση, η εκπόνηση μεμονωμένων και ασύνδετων μελετών θα ακύρωνε την ευκαιρία για συνολική αντιμετώπιση. Πέραν του γεγονότος πως επιβεβαιώνονται οι θέσεις αυτές, ο ΣΑΘ αισθάνεται την υποχρέωση να υπενθυμίσει στους αρμόδιους πως:

- Η ιδέα για μετατροπή των χώρων αυτών σε πολιτιστικό κέντρο, της μητροπολιτικής περιοχής δεν πρέπει να εγκαταλειφθεί, ούτε να ευνουχιστεί σε παρεμβάσεις για αποκλειστικά εμπορικές και καταναλωτικές δραστηριότητες.

- Τα 290 στρ. του 1ου - 2ου προβλήτα πρέπει με σύνεση αλλά και όραμα να αποτελέσουν το προνομιακό πεδίο συνεργασίας για τη συνολική αναβάθμιση της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης.

- Οι χώροι αυτοί δεν εξυπηρετούν τον ΟΛΘ αφού οι εμπορικές του δραστηριότητες έχουν μετατοπιστεί δυτικά. Το κράτος και επόμενα οι πολίτες συνεισφέρουν επί σειρά ετών για τον εκσυγχρονισμό, την επέκταση και την ενδυνάμωση των λειτουργιών του Λιμένα. Η ίδια η αναμόρφωση των αποθηκών πληρώνεται από το κράτος. Από το κράτος δαπανώνονται δεκάτομμυρια για τον εκσυγχρονισμό του βου προβλήτα για την κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων, ώστε να παίξει το ρόλο που του αρμόζει. Κατ' αυτήν την έννοια η "υποτιθέμενη" ανάπλαση των αποθηκών του 1ου προβλήτα έχει κοινωνικό κόστος και οι επενδύσεις δεν μπορούν να καρπωθούν από την ΑΕ, με όρους της αγοράς (επενδίκηση για καφετέριες, εστιατόρια, πολυσινεμά κλπ).

- Ο ΟΛΘ οφείλει να έχει στην οπτική του

επιδιώξεις για την εξυπηρέτηση βασικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου ακόμα και στα πλαίσια του Ν. 2414/96 και όχι να προσανατολίζεται σε μονοσήμαντες πολιτικές εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που αδιαμφισβήτητα ανήκουν στην πόλη.

Εν τωιαύτη περιπτώσει πρέπει όλοι ν' αναρωτηθούν τι μέλλον θα είχαν τα κελύφη αυτά, εάν δεν υπήρχε ο προβληματισμός, η πίεση της πόλης για τη λειτουργικότητά τους ένταξη στον πολεοδομικό ιστό και την αξιοποίησή τους.

Για πόσο καιρό ακόμα θα ήταν αναξιόποινα, όπως εν πολλοίς πολλοί χώροι παραμένουν ανενεργοί.

Με βάση τα παραπάνω και τις εν εξελίξει πρωτοβουλίες αναδεικνύεται ένα σημαντικό δίλημμα, όπως προκύπτει και από την αντίστοιχη ευρωπαϊκή εμπειρία.

Θα ακολουθηθεί η λύση των επενδύσεων, η προτεραιότητα για επικερδείς επιχειρήσεις, για συγκέντρωση λειτουργιών τριτογενούς τομέα αποκλειστικά ως ευκαιρία για να ενισχυθεί το κέντρο της πόλης με έμφαση στη διαμόρφωση των δημοσίων χώρων με δραστηριότητες πολιτισμού;

Επομένως τα μουσεία DESIGN, Κινηματογράφου, πόλης και ναυτικής ιστορίας, η αναγκαιότητα εγκατάστασης του Δημαρχείου στο ιστορικό κτίριο του Τελωνείου

είναι σε αντιπαράθεση με την επιδιωκόμενη επιχειρηματική αξιοποίηση των χώρων. Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων θεωρεί λάθος την προσέγγιση αυτή, που σταμάτησε τις εργολαβίες, ακύρωσε τις μελέτες που πολλαπλά έχουν πληρωθεί, που δημιουργεί αβεβαιότητα για τις χρήσεις και αδιαφάνεια για τις διαδικασίες εκπόνησης νέων μελετών χωρίς σχεδιασμό και συνολική άποψη.

Προτείνει:

- Το πάγωμα των διαδικασιών που βρίσκονται σε εξέλιξη

- Τον επαναπροσδιορισμό του Φορέα, τόσο για την εκτέλεση των έργων όσο και για τη διαχείριση των χώρων, εκτιμώντας πως μόνο η αντιπροσωπευτική συγκρότησή του θα διασφαλίσει οσοστές επιλογές για τις χρήσεις αλλά και τα μείζονα προβλήματα που τίθενται.

- Την αποφασιστική παρέμβαση των αρμοδίων Υπουργών, των Φορέων αυτής της πόλης ώστε να προκύψει μια νέα συμφωνία μακράς πνοής που να υπηρετεί τόσο τον ΟΛΘ όσο και την πόλη, τους πολίτες και την εξέλιξη Μητροπολιτικής περιοχής.

Δεν είναι δυνατόν με την ίδια ευκολία που καθορίστηκαν χρήσεις και διαδικασίες να αντικαθίστανται εμπειρικά, κανείς να μην αναλαμβάνει την ευθύνη των προτεινομένων πριν και μετά και όλοι μαζί να πλειοδοτούν για το σημαντικό ρόλο που καλείται να παίξει η Θεσσαλονίκη ως Μητροπολιτικό Κέντρο!

Ας υπενθυμίσουμε τέλος πως η Υπουργός Πολιτισμού της Σουηδίας παραλαμβάνοντας τη σκυτάλη από τη Θεσσαλονίκη υπογράμμισε πως δύο (2) στόχους κύρια έχει για τη Στοκχόλμη, τη δημιουργία:

- του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης και
- του Μουσείου Αρχιτεκτονικής.■

Συλλογικά

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΥΠΕΧΩΔΕ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ανασυγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου

Στις 21-1-1998 ο Πρόεδρος του Συλλόγου Ιωάννης Κανονίδης υπέβαλε την παραίτησή από την θέση του στο Διοικητικό Συμβούλιο.

Στη συνέχεια το Δ.Σ. που συνεδρίασε στις 21 και 22-1-1998 και αφού, συνεκτιμώντας την πολύχρονη προσφορά του στο Σύλλογο, εξέφρασε τις ευχαριστίες του προς τον παραιτηθέντα Ιωάννη Κανονίδη τη θέση του οποίου κατέλαβε ο Χρήστος Κατσιλής, πρώτος επιλαχών στο ψηφοδέλτιο της παράταξης Ε.Δ.Π. προέβη στην ανασυγκρότησή του και η οποία έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Σάββας Λαδόπουλος, Αντιπρόεδρος: Κωνσταντίνος Κοκολάκης, Γεν. Γραμματέας: Μελέτης Μιχαηλίδης, Ταμίας: Νικόλαος Θεοδώρου, Αναπληρωτής Γεν. Γραμ.: Χρήστος Κατσιλής, Μέλος: Άγγελος Πουσκούρης, Μέλος: Αντώνιος Χονδρογιάννης, Μέλος: Κωνσταντία Σαπανίδου, Μέλος: Τρύφων Κονδύλης.

Νομαρχιακά

Ολοκληρώθηκε η εκλογή των νέων προεδρείων των έξι Νομαρχιακών Επιτροπών του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Αναλυτικότερα, εκλέχθηκαν οι:

- Στη Ν.Ε. Χαλκιδικής

Δημήτριος Καραγιαννίδης πρόεδρος, Θανάσης Ξανθόπουλος αντιπρόεδρος, Ιωάννης Λανταβός γραμματέας, Γεώργιος Νικολακόπουλος ταμίας, Παναγιώτης Στογιώργης μέλος.

- Στη Ν.Ε. Σερρών

Γεώργιος Μυρωνίδης (Α-Τ-Μ.) πρόεδρος, Ανδρέας Ζλάτκος (Π-Μ) αντιπρόεδρος, Νικόλαος Γιαννακόπουλος (Α-Μ) γραμματέας, Γεώργιος Δαμπάλης (Η-Μ-Μ) μέλος, Χρυσάφης Τριανταφύλλου (Π-Μ) μέλος.

- Στη Ν.Ε. Κιλίκης

Τερζίδης Τάκης (Τοπ. Μηχανικός) Πρόεδρος, Τσαβδαρίδης Ονούφριος (Πολ. Μηχανικός) αντιπρόεδρος, Μεταλλίδης Ντίνος (Πολ. Μηχανικός) Γραμματέας, Παχιδάκης Κώστας (Αρχιτ. Μηχανικός) Μέλος, Γαβρηλίδης Γιώργος (Πολ. Μηχανικός) Μέλος.

(Τα γραφεία της Ν.Ε. βρίσκονται επί της οδού 21ης Ιουνίου 137, 1ος όροφος, στο Κιλίκι και λειτουργούν καθημερινά Δευτέρα - Παρασκευή και ώρες 12.00 - 2.00 μ.μ. Τηλέφωνο και FAX: 0341/27700.)

- Στη Ν.Ε. Πέλλας

Νουσηκύρου Αλκιβιάδης πρόεδρος, Σαμαρεντλής Γεώργιος αντιπρόεδρος, Αργυρί Νικόλαος γραμματέας, Κουκούλης Θεόδωρος μέλος, Γιουτίκας Παναγιώτης μέλος.

- Στη Ν.Ε. Ημοθίας:

Για το 1998

Ελευθεράκης Ιορδάνης (Α.Μ.) πρόεδρος, Γαϊτανάκης Λεωνίδας (Α.Τ.Μ.) αντιπρόεδρος, Σιδηρόπουλος Αθανάσιος (Π.Μ.) γραμματέας, Ουρσουλίδης Γεώργιος (Π.Μ.) μέλος, Αγαθαγγελίδης Πέτρος (Π.Μ.) μέλος.

Για το 1999

Γαϊτανάκης Λεωνίδας πρόεδρος, Σιδηρόπουλος Αθανάσιος αντιπρόεδρος, Ουρσουλίδης Γεώργιος γραμματέας, Αγαθαγγελίδης Πέτρος μέλος, Ελευθεράκης Ιορδάνης μέλος.

Για το 2000

Σιδηρόπουλος Αθανάσιος πρόεδρος, Αγαθαγγελίδης Πέτρος αντιπρόεδρος, Γαϊτανάκης Λεωνίδας γραμματέας, Ελευθεράκης Ιορδάνης μέλος, Ουρσουλίδης Γεώργιος μέλος.

- Στη Ν.Ε. Πιερίας

Τσιτλακίδης Ηλίας πρόεδρος, Βούλγαρης Νίκος αντιπρόεδρος, Ζήσκα Τζένη γραμματέας, Θεοδωρίδης Κων/νος μέλος, Ράλλης Αντώνιος μέλος.

Με τέτοιο όγκο τεχνικού αντικειμένου αλλά και με πίεση χρόνου για την ολοκλήρωση του έργου της Εγνατίας γιατί κρίνατε αναγκαία μια επιστημονική διοργάνωση, όπως αυτή για τα "Προβλήματα οδογεφυρών";

Αθροιστικά, οι γέφυρες που σχεδιάζονται στην Ελλάδα για την επόμενη πενταετία, ξεπερνούν τα 100 χιλιόμετρα. Μόνο κατά μήκος της Εγνατίας οδού, προγραμματίζονται, μελετώνται ή κατασκευάζονται αυτή τη στιγμή 576 μικρές και μεγάλες γέφυρες, συνολικού μήκους 43 χιλιομέτρων και προϋπολογισμού 130 περίπου δις δρχ. Οι γέφυρες αυτές, καλύπτουν ένα ευρύτατο φάσμα μορφών, από τις πιο απλές μέχρι κοιλαδογέφυρες με ύψη βάθρων πάνω από 50 - 60 μέτρα, με ανοίγματα άνω των 100 μέτρων και μήκος πάνω από ένα χιλιόμετρο η κάθε μία. Ένα ανάλογο πρόγραμμα έργων οδογεφυρών, βρίσκεται σε εξέλιξη στον οδικό άξονα Π.Α.Θ.Ε.

Όπως καταλαβαίνετε, όταν το αντικείμενο των οδογεφυρών είναι αυτού του μεγέθους, είναι εξαιρετικά χρήσιμο να έχουμε την προσέγγιση των πιο ειδικών επιστημόνων διεθνώς όπως και των συντακτών του Ευρωκώδικα 8, ώστε να έχουμε μια αυθεντική ερμηνεία του.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ευρωκώδικας 8, στο δεύτερο μέρος του συμπίπτει κατά 80% με την αντίστοιχη εγκύκλιο Ε 39 του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία σημειωτέον, είχε εκδοθεί ένα χρόνο πριν.

Ο Ευρωκώδικας 8 εκδόθηκε το 1995 και εμπεριέχει όλες τις σύγχρονες τάσεις που διαμορφώθηκαν στον ευρωπαϊκό χώρο για την αντιμετώπιση των σεισμών. Είναι ίσως ο πρώτος κανονισμός ο οποίος δίνει σε κανονιστικό επίπεδο τη διαδικασία σχεδιασμού για σεισμική μόνωση και ενδιαφέρει πρωτίστως την Ελλάδα και την Ιταλία.

Γιατί πρέπει να μελετήσετε εξαρχής και να διοργανώσετε επικουρικά μία ημερίδα για τα προβλήματα των οδογεφυρών, όταν υπάρχει διεθνώς τεχνογνωσία γι' αυτά τα θέματα;

Κατ' αρχήν, να τονίσω ότι δεν κάναμε σεμινάριο, για να μάθουν οι Έλληνες μηχανικοί τις οδογέφυρες. Οι Έλληνες γνωρίζουν τις οδογέφυρες και αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι το 80% των εισηγητών της ημερίδας ήταν Έλληνες μηχανικοί μελετητές ή ελεγκτές μελετών είτε στην "Εγνατία ΑΕ" είτε σε διάφορες δημόσιες υπηρεσίες. Το ελληνικό μελετητικό δυναμικό είναι απολύτως ικανό. Απλώς η ημερίδα έγινε για να υπάρξει μια όσμωση απόψεων, ιδεών και προσεγγίσεων στο πρόβλημα, για να προκύψει ένας "ομογενοποιημένος" χαρακτήρας των συγκεκριμένων έργων στην Εγνατία οδό. Επειδή τέθηκε το ερώτημα, κατά πόσο θα "έτρεχε" πιο γρήγορα το έργο, εάν δεχόμασταν έτοιμη τεχνολογία, να πω ότι αυτό θα μπορούσε να γίνει, μόνο εάν αναθέταμε σε ξένους οίκους να μας φτιάξουν τον οδικό άξονα. Να επισημάνω κατ' αρχήν ότι η Εγνατία μελετάται και κατασκευάζεται με βάση τους διεθνείς διαγωνισμούς. Αυτό σημαίνει ότι μπορούν να συμμετάσχουν και ξένες εταιρίες, μικρές και μεγάλες.



Γ. Πενέλη

Έτσι κερδίζεται η ανάπτυξη

Η αφορμή, ήταν η ημερίδα για τα "προβλήματα οδογεφυρών" που οργάνωσε η "Εγνατία ΑΕ". Σκοπός της συνέντευξης, ήταν να μεταφερθεί η εμπειρία από τον καθηγητή και μέλος του ΔΣ της ανωνύμου εταιρίας - που υλοποιεί το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό έργο αυτή τη στιγμή στον ευρωπαϊκό χώρο, κ. Γιώργο Πενέλη, για τα τεχνικά προβλήματα που προκύπτουν από την κατασκευή της Εγνατίας, τις δυνατότητες αλλά και τα οφέλη που αφορούν όχι μόνο στους μηχανικούς, στις τεχνικές εταιρίες, αλλά και στη χώρα συνολικά.

Το γεγονός ότι το σύνολο σχεδόν των συμμετοχών, εκπροσωπείται από Έλληνες μελετητές και κατασκευαστές, ενώ ακόμη και στην περιπτώση συμμετοχής ξένων εταιριών στο "κονοόρτιουμ" κατασκευής, οι μελετητές που επιλέγονται είναι Έλληνες, αυτό επιβεβαιώνει ότι η Ελλάδα σήμερα διαθέτει μια μελετητική και κατασκευαστική βιομηχανία που είναι ανταγωνιστική, που μπορεί να διεκδικεί, να παίρνει και να εκτελεί δουλειές αυτού του μεγέθους και αυτής της δυσκολίας.

Μπορούν οι Έλληνες μελετητές και κατασκευαστές να αντιμετωπίσουν και τα πιο σύνθετα τεχνικά προβλήματα;

Εάν το έργο έχει κάποιο πρόβλημα τεχνολογικής αιχμής και συγκεκριμένες δυσκολίες για το ελληνικό τεχνικό δυναμικό, τότε αναζητάται συνεργάτης από αυτούς που κινούνται για αντίστοιχα προβλήματα σε όλο τον κόσμο και προσλαμβάνεται ως σύμβουλος για να αντιμετωπίσει το συγκεκριμένο τεχνικό πρόβλημα. Όπως π.χ. έγινε με τη γέφυρα καλωδιοδίου που συνδέει τη Στερέα Ελλάδα με τη Χαλκίδα στην Εύβοια. Η συντριπτική πλειοψηφία όμως των προβλημάτων, αντιμετωπίζεται με την προϋπάρχουσα εμπειρία στον ελληνικό χώρο, έστω και από έργα μικρότερης κλίμακας.

Προκύπτει δηλαδή όφελος για την Ελλάδα και τους Έλληνες μηχανικούς;

Για μας στην "Εγνατία ΑΕ" αλλά έχω την εκτίμηση ότι ισχύει και για την κυβέρνηση, η ανάπτυξη δεν οριοθετείται αποκλειστικά στα οφέλη που θα φέρει ο δρόμος ως "εργαλείο" διακίνησης οχημάτων, ανθρώπων και εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη δημιουργείται από αυτή καθ' εαυτή την παραγωγική διαδικασία. Από τα χρήματα που δεν θα φύγουν έξω από την Ελλάδα, από την εξειδίκευση στελεχών που αποκτούν γνώσεις τέτοιες ώστε να καθίστανται ανταγωνιστικοί για δουλειές σύνθετες και έξω από την Ελλάδα. Είναι πολύ χαρακτηριστικές οι περιπτώσεις στις αραβικές χώρες, όπου όλα τα μεγάλα τεχνικά έργα κατασκευάστηκαν από ξένους, παραδόθηκαν έτοιμα, χωρίς να συνδέονται με καμία αναπτυξιακή διαδικασία στον τόπο τους. Στο έργο της Εγνατίας οδού συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο.

Να επισημάνω, ότι από τις πληροφορίες που είχα για τις διαπραγματεύσεις μεταξύ Ελληνικής κυβέρνησης και Ευρωπαϊκής Ένωσης, πριν συσταθεί η "Εγνατία ΑΕ", από την πλευρά της Κοινότητας υπήρχαν σκέψεις το έργο να χωριστεί σε τρία μεγάλα τμήματα, να προκηρυχθεί ένας διεθνής διαγωνισμός, να ανατεθεί σε τρεις διεθνείς εταιρίες - κολλοσούς και να τελειώσει εκεί τον θέμα. Τότε όμως το ελληνικό δυναμικό από τον ειδικό επιστήμονα, μέχρι τον εργάτη και τον τεχνίτη θα συμμετείχε στο έργο συμπληρωματικά και σε δευτερεύουσες παραγωγικές διαδικασίες. Απ' ό,τι ξέρω, η ελληνική κυβέρνηση έδωσε πραγματικό αγώνα για να πετύχει το στήσιμο της "Εγνατίας ΑΕ" με τους όρους που στήθηκε, ώστε η παραγωγή και η γενικότερη ανάπτυξη να μείνει στην Ελλάδα.

Οικονομικά συνέφερε αυτή η επιλογή;

Πιστεύω ότι το έργο, με την παραγωγική διαδικασία που εκτελείται, δηλαδή με μεσαίου και μεγάλου μεγέθους εργολαβίες, θα στοιχίσει πολύ φθηνότερα από ότι εάν γινόταν με ανάθεση σε ξένους οίκους οι οποίοι στη συνέχεια θα το έσπαζαν σε επιμέρους κομμάτια - εργολαβίες. Αυτή τη διαχείριση κάνει η "Εγνατία ΑΕ".

Αναφερθήκατε πολύ στην αποκτηθείσα εμπειρία και ικανότητα των Ελλήνων μηχανικών. Αυτό μακροπρόθεσμα τι μπορεί να δώσει; Έργα στο εξωτερικό; Δεν απαιτείται και η συνεργασία χρηματοπιστωτικών οργανισμών, καθώς τα περισσότερα στη γείτονα περιοχή τουλάχιστον, είναι αυτοχρηματοδοτούμενα;

Κατ' αρχήν πιστεύω ότι με την ολοκλήρωση των έργων του Β' αλλά και του Γ' ΚΠΣ, στην Ελλάδα θα υπάρχει ένα ανθρώπινο τεχνικό δυναμικό, το οποίο σε μεγάλο βαθμό προέρχεται από το δημόσιο τομέα και αποσπάστηκε είτε στα έργα του ΠΑΘΕ είτε της Εγνατίας, που θα διαθέτει πολύ μεγαλύτερο πεδίο γνώσεων. Κυρίως όμως το δυναμικό αυτό θα επιστρέψει στον δημόσιο τομέα με άλλα βιώματα αλλά και προσεγγίσεις και όχι με τη μίζερη προσέγγιση της δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό θα είναι ιδιαίτερα οφέλιμο για τον δημόσιο τομέα στην Ελλάδα. Όσο για τον ιδιωτικό τομέα, με την τεχνογνωσία που απέκτησε, είναι βέβαιο ότι μπορεί να "χτυπήσει" έργα στο εξωτερικό. Εάν βέβαια υπάρχουν χρηματοδοτικοί όροι αντίστοιχοι με αυτούς της Εγνατίας όπου έχουν εξασφαλισθεί τα χρήματα και οι εταιρίες βάζουν μόνο τις εγγυήσεις συμμετοχής, καλής εκτέλεσης και έχουν κεφάλαιο κινήσεως. Για τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα τα οποία είναι τα πλέον αποδοτικά σε οικονομικό επίπεδο, απαιτείται τραπεζική στήριξη. Γενικά, να μη χαϊρόμαστε ιδιαίτερα στην Ελλάδα για τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, διότι σ' αυτά πάντα οι άλλοι κερδίζουν.

Επαρκούν τα ελληνικά τεχνικά γραφεία για τα έργα που βρίσκονται σήμερα σε εξέλιξη στην Ελλάδα;

Νομίζω ότι αυτή τη στιγμή έχουμε φτάσει σε οριακά επίπεδα από πλευράς δυνατοτήτων των ελληνικών γραφείων. Υπάρχει έλλειψη όχι μηχανικών, αλλά ανθρώπινου δυναμικού εξειδικευμένου, που να μπορεί να αναλάβει αυτό το τεράστιο πρόγραμμα μελετών που βρίσκεται σε εξέλιξη και το οποίο πρέπει να τελειώσει σε σύντομο χρόνο.

Εσείς με την ιδιότητά σας και ως πανεπιστημιακού δασκάλου, τι θα προτρέπατε να πράξουν οι φοιτητές σας ή οι νέοι μηχανικοί;

Η βασική προτροπή είναι να επιχειρήσουν από τα πρώτα τους βήματα να εργαστούν σε υπαλληλική σχέση σε ένα μεγάλο μελετητικό ή κατασκευαστικό φορέα ή εταιρία, ώστε να αποκτήσουν πρακτική άσκηση και βιώματα μεγάλης κλίμακας και όχι βιώματα μικροέργου.

Την ημερίδα για τα προβλήματα οδογεφυρών παρακολούθησαν μηχανικοί από όλη την Ελλάδα, αλλά σίγουρα ενδιαφέρονται πολλοί περισσότεροι, που δεν μπόρεσαν να προσέλθουν.

Θα εκδώσουμε πρακτικά της ημερίδας που θα διατίθενται για κάθε ενδιαφερόμενο.

Η εμπειρία της "Εγνατίας ΑΕ" στα συγκεκριμένα προβλήματα θα μεταφερθεί π.χ. στον ΠΑΘΕ; Υπάρχει ανταλλαγή;

Δύο από τα στελέχη της ημερίδας, ήταν βασικά στελέχη του ΠΑΘΕ. Μια σειρά μελετητών ή υπεύθυνων έργου, του ΠΑΘΕ συμμετείχαν. Η επιστημονική συνεργασία είναι δεδομένη.

Υπάρχουν άλυτα μέχρι σήμερα τεχνικά προβλήματα στον άξονα της Εγνατίας και σε ποιά σημεία;

Υπάρχουν προβλήματα που λύνονται. Είναι προβληματική αλλά και δρομολογημένη η λύση για την ανάβαση από τον Δρίσκο στο Μέτσοβο. Δεν περιμένουμε απρόβλεπτες εξελίξεις. Επίσης, υπάρχει πρόβλημα στον τομέα από Παναγία προς Γρεβενά, λόγω της απόφασης του Συμβουλίου Επικρατείας. Υπάρχει το πέρασμα του Νέστου, που αυτή την περίοδο προσεγγίζουμε το πρόβλημα οικολογικά, ώστε να πετύχουμε λύσεις που να μη μας ανατραπούν και φυσικά υπάρχουν τα προβλήματα που στην πορεία κατασκευής του έργου μπορούν να προκύψουν π.χ. από την αποκάλυψη αρχαιολογικών ευρημάτων κλπ.

Αθανασία Μπαξεβάνη

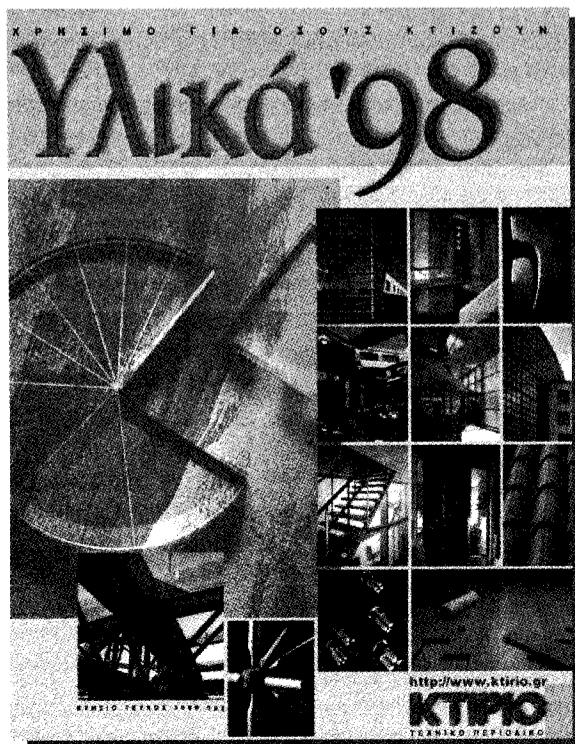
ΕΤΗΣΙΟ ΤΕΥΧΟΣ από το
ΚΤΙΡΙΟ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

360 ενδιαφέροντα υλικά
προσφέρουν ιδέες & λύσεις
στην κατασκευή ποιοτικών κτιρίων

- ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ
- ΟΦΕΙΣ-ΣΤΕΓΕΣ
- ΔΑΠΕΔΑ
- ΨΕΥΔΟΡΟΦΕΣ
- ΓΡΑΦΕΙΟ
- ΜΟΝΩΣΗ
- ΒΑΦΕΣ-ΚΟΛΛΕΣ
- ΚΟΥΦΩΜΑΤΑ
- ΘΕΡΜΑΝΣΗ
- ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ
- ΜΠΑΝΙΟ
- ΚΟΥΖΙΝΑ
- ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ
- ΠΙΣΙΝΑ

μη το χάσετε

Πωλείται στα περίπτερα του ΚΕΝΤΡΟΥ των πώσεων σε ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ: Θεσσαλονίκη: 031/480.340, Αθήνα: 01/72.39.079
http://www.ktirio.gr, e-mail: ktirio@ktirio.gr



Διαφημίστε στο ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ