

ΤΕΧΝΟΠΡΑΦΗΜΑ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 51, 15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1994, ΤΙΜΗ ΔΡΧ. 1

ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ
Αριθ. Άδειας 157/92
Κ.Τ.Θ.



ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΣΕ ΕΓΡΗΓΟΡΣΗ

Την ανάκληση του Π.Δ. περί εξομοίωσης, υπέγραψαν οι υπουργοί ΠΕΧΩΔΕ - Παιδείας. Ομάδα εργασίας για μελέτη του θέματος και επεξεργασία θέσεων.

Η ανάκληση του Προεδρικού Διατάγματος που εξομοίωσε τους απόφοιτους των ΤΕΙ με τους μηχανικούς των Πολυτεχνικών σχολών αποτελεί μια θετική εξέλιξη και με συγκρατημένη αισιοδοξία το ΤΕΕ/ΤΚΜ αναμένει τη δημοσίευση του νέου Π.Δ. στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ωστόσο, η ανάκληση ενός Π.Δ. σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί πανάκεια, όταν μάλιστα αφορά ένα ακανθώδες και ανεπίλυτο επί 11 χρόνια πρόβλημα όπως αυτό του κατοχυρωμένου θεσμικά προσδιορισμού του επαγγελματικού αντικειμένου των αποφοίτων ΤΕΙ.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ θεωρεί απαραίτητη την επαγγελματική εξομοίωση και τάσσεται συλλήβδην κατά οποιασδήποτε απόφασης υιοθετεί μια τέτοια λογική (ανωτατοποίηση - αξιολόγηση των ΤΕΙ - ΑΕΙ).

Είναι όμως σαφές (και το ΤΕΕ/ΤΚΜ αντιμετωπίζει με ευαισθησία όχι φραστικά, αλλά με συγκεκριμένες δράσεις) ότι απαιτείται επειγόντως η διασαφήνιση - οριοθέτηση του επαγγελματικού αντικειμένου των αποφοίτων ΤΕΙ συνολικά.

Στην κατεύθυνση αυτή, το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας είχε ήδη αναλάβει μία σημαντική πρωτοβουλία για την εντός τριμήνου διατύπωση θέσης που αφορά στο

ρόλο των αποφοίτων των ΤΕΙ και τα επαγγελματικά δικαιώματα. Με απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας, η οποία θα συντάξει τους άξονες - κατευθύνσεις, για να βρεθεί επιτέλους ο ρόλος που θα παίξει μερίδα αποφοίτων των ΤΕΙ στο τεχνικό έργο.

Η επιτροπή αυτή ανέλαβε ήδη έργο και στα τέλη Νοεμβρίου θα παραδώσει στο ΤΕΕ κείμενο θέσεων για το ρόλο των αποφοίτων των ΤΕΙ, όσον αφορά τα επαγγελματικά τους δικαιώματα, τα οποία κρίνεται θεμιτό, αλλά και αναγκαίο να υπάρχουν και να είναι απολύτως σαφή (οριοθετημένα - δημοσιοποιημένα). Κυρίως όμως να συμβάλλει ώστε να μην επικαλύπτονται στην τεχνική πυραμίδα οι απόφοιτοι των διαφόρων βαθμίδων της εκπαίδευσης.

Στο πνεύμα αυτό εντάσσεται και το έγγραφο που απέστειλε το ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τον πρόεδρο και τα μέλη της Δ.Ε. του ΤΕΕ για τη συμμετοχή του Τμήματος στο διάλογο με θέμα τα ΤΕΙ.

Το έγγραφο αναφέρει:
"Συνάδελφοι,

Μετά τα τελευταία γεγονότα σχετικά με το θέμα των ΤΕΙ (προτάσεις επιτροπής του Υπουργείου Παιδείας για αναβάθμιση των ΤΕΙ Π.Δ./μα 318/94 κ.λ.π.) είναι βέβαιο ότι ο καθορισμός του ρόλου των αποφοίτων των ΤΕΙ στη διαδικασία παραγωγής του τεχνικού έργου και τα συνακόλουθα του θα αποτελέσουν τους επόμενους μήνες αντικείμενο αιχμής και κύριας απασχόλησης για το ΤΕΕ.

Στις συζητήσεις που θα ακολουθήσουν

το ΤΕΕ πρέπει να έχει για όλα τα συναφή θέματα τεκμηριωμένες θέσεις και προτάσεις, οι οποίες αφενός θα θέτουν το θέμα στη σωστή του βάση και αφετέρου θα δίνουν διέξοδο και λύση στα προβλήματα που υπάρχουν.

Το Τμήμα μας πριν ακόμη από την εμφάνιση του απαράδεκτου Π.Δ./τος 318/94, αναγνωρίζοντας τη σοβαρότητα του θέματος είχε συστήσει μια ολιγομελή Ο.Ε. με αντικείμενο:

- τη συλλογή στοιχείων και σχετικού υλικού (νομοθεσία, ισχύοντα στις χώρες της Ε.Ε., απόψεις κάθε είδους εμπλεκόμενων φορέων, προγράμματα σπουδών κ.λ.π.)

- τη διατύπωση κατ' αρχήν προτάσεων:

α) για την "ατζέντα" των προς συζήτηση θεμάτων,

β) για τη διαδικασία προσέγγισής τους εκ μέρους του ΤΕΕ,

γ) για τους άξονες στους οποίους πρέπει να επικεντρωθεί η συζήτηση, αλλά και η παραπέρα δουλειά του ΤΕΕ.

Η Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ θα έχει σύντομα στη διάθεσή της τα πορίσματα της Ο.Ε. και θα είναι σε θέση να εκφράσει απόψεις, που πιστεύουμε ότι θα συμβάλλουν στη σωστή και αποτελεσματική αντιμετώπιση του θέματος, στα πλαίσια της διαδικασίας που θα επιλέξετε για τη συγκρότηση των θέσεων του ΤΕΕ.

Σας παρακαλούμε να μας κρατάτε ενήμερους για όλες τις εξελίξεις που υπάρχουν γύρω από το θέμα αυτό και ελπίζουμε σε μία γόνιμη συνεργασία για την αντιμετώπισή του". ■

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

21 χρόνια
μετά

σελ. 6-7

ΤΕΕ
ΤΕΧΝΟΠΡΑΦΗΜΑ
EXOMENA

- 2 Πρόγραμμα επαγγελματικής κατάρτισης μικρής διάρκειας Υποδοχή νέων μηχανικών
- 3 Συνεργασία ΤΕΕ - Βουλγάρων Μηχανικών σε κοινό πρόγραμμα
- 4 "Η οικονομική βιωσιμότητα του μετρώ"
- 5 Εφόδια για άσκηση του επαγγέλματος στους παλιννοστούντες μηχανικούς Λύσεις από τον Ο.Θ. για την κυκλοφορία
- 8 Εις μνήμην
- 9 Δεν ενδίδει ο Ο.Θ. στις πιέσεις 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο για τη διάσωση της τεχνικής μας κληρονομιάς Συνεργασία με τη Μ. Βρετανία Ο.Ε. για τη Γ' φάση της ΒΙΠΕΘ Παράταση εφαρμογής των αντισεισμικών κανονισμών
- 10 Προγραμματισμός εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών Επιλογή υποψηφίων για πρόσληψη
- 11 Σεμινάριο "Maintenance '95" στη Σόφια Σεμινάρια για τις αναστηλώσεις Συμπόσιο για τις ελληνορωσικές σχέσεις "ΖΗΤΕΙΤΑΙ" μηχανικός
- 12 Συνέντευξη Χ. Μυλωνά "Μάχη με αντίπαλο το χρόνο"

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Παρακαλούνται οι συνάδελφοι που πήραν μέρος στα σεμινάρια της Άνοιξης του 1994 (μικρής διάρκειας με αυτοχρηματοδότηση του ΤΕΕ/ΤΚΜ και επιδοτούμενων από το Ε.Κ.Τ.) ως επιμορφωτές να περάσουν από το Λογιστήριο (6ος όροφος 9.00 - 13.00) να εισπράξουν την αμοιβή τους, έχοντας μαζί τους το δελτίο παροχής υπηρεσιών.

Για περισσότερες πληροφορίες τηλεφωνείτε στα: 268.380, 237.016.

ΕΙΔΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

(Τετράμηνο, Ετήσιο)

MS-DOS, WINDOWS, WORD, EXCEL, AUTOCAD 12 FOR WINDOWS, ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ, ΣΤΑΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ SPACE

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

(Τρίμηνο, Ετήσιο)

MS-DOS, WINDOWS, WORD, AUTOCAD 12 FOR WINDOWS, CORELDRAW

- 10-μελή τμήματα • Ατομικός Η/Υ 486 DX • Σημειώσεις
- Απεριόριστη πρακτική εξάσκηση
- Γραφείο Επαγγελματικής Αποκατάστασης Αποφοίτων

ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ

MS-DOS & WINDOWS

EXCEL 5.0

WORD 6.0

ACCESS 2.0

AUTOCAD 12.0

CORELDRAW

ΝΕΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ ΣΕΜΙΝΑΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ



Οι ειδικοί της Πληροφορικής

ΑΛΕΞ. ΣΒΩΛΟΥ 15, ΤΗΛ 24-24-74, 28-13-83, FAX 288-254

ΕΠΙ ΕΚΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

Για τα ρέματα

Η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για θέματα που απασχολούν τον τεχνικό κόσμο όπως η ποιότητα κατασκευής των κτιρίων, τα αυθαίρετα κτίσματα, η επικάλυψη των ρευμάτων, έρχεται με τη μορφή χιονοστιβάδας και εκφράζεται με ακρότητες, γενικεύσεις και αφορισμούς κάθε φορά, που ένα μείζονος σημασίας θέμα θα τα φέρει στην επικαιρότητα (σεισμοί, πυρκαγιές, πλημμύρες).

Έτσι, σε μια περίοδο που τόσο η Αθήνα και η ελληνική ύπαιθρος όσο και ολόκληρη η Ευρώπη "βουλιάζουν" από τις καταρρακτώδεις βροχές, το θέμα της επικάλυψης των ρευμάτων τέθηκε στην πρώτη γραμμή της επικαιρότητας.

Και μαζί του, απίθανοι ισχυρισμοί περί ευθύνης των μηχανικών...

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, γνωρίζει και ως ένα βαθμό δικαιολογεί αυτές τις απόψεις, αλλά δεν τις αποδέχεται. Ο τεχνικός κόσμος και το Τεχνικό Επιμελητήριο με αίσθημα ευθύνης αντιμετωπίζουν χρόνια τώρα τρέχοντα θέματα που αφορούν στον τρόπο διαχείρισης των ρευμάτων. Φυσικά παντού και πάντοτε υπάρχουν εξαιρέσεις Μηχανικών και εργαζομένων που αναμφίβολα θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή των πολιτών.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ ειδικότερα, έχει προτείνει στην κυβέρνηση σαφές πλαίσιο θέσεων τόσο για το θέμα των αυθαιρέτων όσο και για το θέμα της πυρκαγιάς, οι οποίοι αποτελούν δύο από τους πολλούς παράγοντες που συντελούν στην εκδήλωση καταστροφικών πλημμυρών.

Το τμήμα, έχει πάρει θέση και για το σοβαρό θέμα της υπηρεσιακής ευθύνης στη διαχείριση των ρευμάτων, και δικαιώθηκε από τις εξελίξεις (απόφαση Συμβουλίου Επικρατείας, ελεγκτής υπουργείου Προεδρίας) και δε σταματά εδώ. Αναγνωρίζοντας την ανάγκη συνολικής επανεξέτασης των θεμάτων που αφορούν στα ρέματα του πολεοδομικού συγκροτήματος, με απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής το ΤΕΕ/ΤΚΜ προχωρεί στη διοργάνωση ημερίδας στην οποία θα κληθούν να συμμετάσχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς (Δήμοι, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχίας, ΠΥΔΕ, Διεύθυνση Ο.Τ.Α., Διεύθυνση Γεωργίας, ΓΕΩΤΕΕ, ΟΑΘ, Πολυτεχνική και Γεωτεχνική σχολή Α.Π.Θ.).

Έτσι, με τη συγκρότηση επιστημονικής ομάδας από πλευράς ΤΕΕ/ΤΚΜ και τη διοργάνωση -σε σύντομο χρονικό διάστημα ημερίδας με αντικείμενο αποκλειστικά τα ρέματα θα είμαστε σε θέση να προτείνουμε στην Πολιτεία συγκεκριμένα μέτρα και παρεμβάσεις (το ΤΕΕ κεντρικά έχει υποβάλει γενικό πλαίσιο προτάσεων) για την Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία, γενικότερα.

Πρόγραμμα Επαγγελματικής Κατάρτισης Διπλωματούχων Μηχανικών μικρής διάρκειας 1994

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, στην προσπάθειά του για συνεχή ενημέρωση και κατάρτιση των συναδέλφων Διπλωματούχων Μηχανικών, διοργανώνει έξι (6) μη επιδοτούμενα σεμινάρια επαγγελματικής κατάρτισης μικρής διάρκειας.

Τα σεμινάρια θα πραγματοποιηθούν στη Θεσ/νίκη με αποκλειστική αυτοχρηματοδότηση του Τμήματος κατά το χρονικό διάστημα από 1.12.94 έως 31.1.95 και απευθύνονται σε Διπλωματούχους Μηχανικούς (Ελεύθερους Επαγγελματίες, Δημοσίους Υπαλλήλους και Υπαλλήλους Ο.Τ.Α.). Τα προγράμματα είναι:

1. "ΑΝΤΙΣΕΙΣΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ"

Θεματολόγιο:
- Βασικές έννοιες και αρχές της Δυναμικής των Κατασκευών.
- Σεισμοί και σεισμική διέγερση των κατασκευών - Σεισμικές δράσεις σχεδιασμού - Φάσμα απόκρισης.
- Η φιλοσοφία του Αντισεισμικού σχεδιασμού - Απαιτήσεις και κριτήρια.
- Σεισμική απόκριση των κατασκευών - Προσομοίωση και μέθοδοι υπολογισμού.
- Παραδείγματα υπολογισμού φορέων με την ψευδοστατική και με τη φασματική μέθοδο.
- Παραδείγματα εφαρμογής των διατάξεων του ΝΕΑΚ.
- Υπολογισμός σεισμικής απόκρισης δόροφου κτιρίου.
- Μικρά παραδείγματα διαστασιολόγησης δομικών στοιχείων με βάση το Νέο Κανονισμό Οπλισμένου Σκυροδέματος (ΝΕΚΟΣ) και το ΝΕΑΚ.
Απευθύνεται σε Πολιτικούς Μηχανικούς.
Ώρες 40. Συμμετοχή 30 ατόμων.

2. "AUTOCAD 12: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 2D"

Θεματολόγιο:
- Εισαγωγή στο σχεδιαστικό πρόγραμμα Autocad και χρήση του στα αρχιτεκτονικά γραφεία.
- Εκμάθηση βασικών εντολών σχεδίασης και διαχείρισης σε δύο (2) διαστάσεις.
- Εφαρμογή του προγράμματος με ασκήσεις.

- Σχεδίαση μικρού, αλλά ολοκληρωμένου αρχιτεκτονικού έργου.
Απευθύνεται σε Αρχιτέκτονες Μηχανικούς.
Ώρες 40. Συμμετοχή 20 ατόμων.

"3. "ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ"

Θεματολόγιο:
- Γενικότερη θεώρηση του ενεργειακού προβλήματος παγκοσμίως και στην Ελλάδα - Σύστημα Μεταφοράς και Διανομής Φυσικού Αερίου.
- Περιφερειακές Επιχειρήσεις Διανομής Φυσικού Αερίου (ΠΕΔΦΑ) - Υφιστάμενη κατάσταση.
- Φυσικοχημικά χαρακτηριστικά και καύση Φυσικού Αερίου.
- Δειγματοληψία και αναλύσεις Φυσικού Αερίου - Μετρήσεις και υπολογισμοί πτώσης πίεσης.
- Τεχνολογία Δικτύων Διανομής.
- Τεχνολογία Καύσης και Καυστήρων.
- Εσωτερικές εγκαταστάσεις και χρήσεις Φυσικού Αερίου.
Απευθύνεται σε Χημικούς, Ηλεκτρολόγους, Μηχανολόγους και Μεταλλειολόγους Μηχανικούς.
Ώρες 140. Συμμετοχή 30 - 40 ατόμων.

4. "Ε.Π.Α. - ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΧΘΕΣ - ΣΗΜΕΡΑ - ΑΥΡΙΟ"

Θεματολόγιο:
- Ε.Π.Α. '82 - '84
α) Πολεοδομικός Σχεδιασμός
β) Αυθαίρετα
γ) Πολιτική Γής
- Μέθοδοι - Πρακτικές - Τεχνικά προβλήματα
- ΟΚΧΕ - Γραφεία Κτηματογράφησης
- Κτηματολόγιο (προοπτικές)
- Χρήση Η/Υ με επιδείξεις και εφαρμογές
Απευθύνεται σε Αγρονόμους Τοπογράφους Μηχανικούς και κυρίως σε μελετητές και υπαλλήλους Ο.Τ.Α.
Ώρες 25. Συμμετοχή 25 ατόμων.

5. "ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ"

Θεματολόγιο:
- Γενικές αρχές της ποιότητας.
- Κόστος ποιότητας.

- Έλεγχος παραγωγικής διαδικασίας (Process Control).
- Δειγματοληψία αποδοχής (Acceptance Sampling).
- Εισαγωγή συστήματος διασφάλισης ποιότητας σε μια επιχείρηση - Βήματα, δυσκολίες και αναμενόμενα οφέλη.
- Ανάπτυξη της σειράς ISO 9000 (1001 - 9002 - 9003).
- Σύνταξη του εγχειριδίου ποιότητας (quality manual) και φακέλων διαδικασιών (quality procedures).
- ISO 9004 - 2 και οι υπηρεσίες.
- Τι απαιτεί ο ΕΛΟΤ για να πάρετε πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9000 και ποιό το αντίστοιχο κόστος.
- Διαδικασία Audit (εσωτερικό και εξωτερικό).
Απευθύνεται σε Χημικούς, Ηλεκτρολόγους, Μηχανολόγους και Μεταλλειολόγους Μηχανικούς που είναι στελέχη επιχειρήσεων και ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη συστήματος διασφάλισης ποιότητας στην επιχείρησή τους σύμφωνα με τα πρότυπα της σειράς ISO 9000 και σε όσους θα ήθελαν να έχουν μια σύντομη ενημέρωση για το τι είναι η διασφάλιση ποιότητας.
Ώρες 35. Συμμετοχή 30 ατόμων.

6. "ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ"

Θεματολόγιο:
- Φιλοσοφία επεμβάσεων.
- Προβλήματα ένταξης νέων χρήσεων, διατήρησης.
- Ανάδειξης αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, κατασκευαστικά προβλήματα.
- Παραδείγματα επεμβάσεων σε διάφορες κατηγορίες κτιρίων.
Απευθύνεται σε Αρχιτέκτονες και Πολιτικούς Μηχανικούς. Ώρες 30-40. Αριθμός συμμετεχόντων 30 ατόμων.
Οι ενδιαφερόμενοι να συμμετέχουν ως επιμορφωνόμενοι μπορούν να κάνουν αίτηση σε ειδικό έντυπο (γρ. ΕΟΚ του ΤΕΕ/ΤΚΜ, 7ος όροφος) από 7.11.94 έως 30.11.94.
Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνείτε με το Γρ. ΕΟΚ στο τηλ. 237.016. ■

ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
Αποστέλλεται δωρεάν στα μέλη του Τμήματος Κ. Μακεδονίας του ΤΕΕ

Υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο	Βιβλιοθήκη	280.462
Παναγιώτης Δέντσορας,	Γρ. Επαγγελματικών	268.193
Πρόεδρος ΤΕΕ / ΤΚΜ	Γρ. Επιστημονικού	
Υπεύθυνη όλων	Εργών	234.566
Αθανασία Μπαξεβάνη	Γραφείο ΓΟΚ	237.863
Δημοσιογράφος	Γραφείο ΕΟΚ	237.016
	Τelefax	235.487
Ειδικοί Συνεργάτες	ΙΔΑΤΕΧ	234.191
Σμαρώ Χρηστίδου, Δημοσιογράφος	Γρ. Τύπου	234.191
Βίκυ Παπαγεωργίου, Αρχιτέκτων	Γρ. Πολιτιστικής	
Έλσα Φωκά, Αρχιτέκτων	Πρωτεύουσας	268.375
Συνεργάτης φωτογράφος	Τοπογραφική	Επιμέλεια
Χρήστος Πασχούδης	Φωτοσχειοθέτηση	
Καλλιτεχνική επιμέλεια	ΛΙΘΟΓΡΑΦΙΑ	
Βίκυ Παπαγεωργίου, Αρχιτέκτων	Ι. Αντωνιάδης - Θ. Παρράς	
Έλσα Φωκά, Αρχιτέκτων	Φωτοσύνθεση, Φιλμ,	
	Εκτύπωση	
Τηλέφωνα Τμήματος	Μοναστηρίου 242,	
Πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ 235.470	Θεσσαλονίκη	
Μητρώο - Συνδρομές -	Τηλ.: 254.116, Fax: 253.274	
Βεβαιώσεις - Ταμείο 278.123		
Λογιστήριο 268.380		
Άδεια άσκησης επαγγέλματος	Διαφημίσεις	
πραγματογνωμοσύνες 236.111	Κ. Γεωργιάδου ΟΕ	
Πρωτόκολλο -	EUROFORUM	
Γραμματεία 235.470	Ολύμπου 63, Θεσσαλονίκη	
	Τηλ. 266.288, Fax 262.373	

Υποδοχή νέων Μηχανικών

Με επιτυχία και σημαντική προσέλευση πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ΤΕΕ/ΤΚΜ εκδήλωση υποδοχής νέων μηχανικών προκειμένου να ενημερωθούν για τις δραστηριότητες, το πλαίσιο λειτουργίας, αλλά και τις εξυπηρετήσεις που παρέχει στη διευκόλυνση άσκησης του επαγγέλματος.

Στην εκδήλωση τους νέους μηχανικούς υποδέχτηκε ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ συν. Π. Δέντσορας, ο αντιπρόεδρος συν. Κ. Σορτικός και η γενική γραμματέας συν. Γ. Κωτίδου.

Το προεδρείο της διοικούσας επιτροπής του ΤΕΕ απηύθυνε στους νέους μηχανικούς ευχές για επιτυχία στην επαγγελματική τους σταδιοδρομία, υπογραμμίζοντας τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο κλάδος των μηχανικών και τους ενημέρωσε για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ένταξή τους στο επάγγελμα. Υπογράμμισε δε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την ομαλή προσαρμογή των νέων μηχανικών από το πανεπιστήμιο στον επαγγελματικό στίβο, το οποίο εκφράζεται με τη διοργάνωση σεμιναρίων που θα πραγματοποιηθούν αυτή την εβδομάδα στο κτίριο του Επιμελητηρίου.



Συνεργασία ΤΕΕ/ΤΚΜ - Βουλγάρων μηχανικών σε κοινό πρόγραμμα

Υποβλήθηκε πρόταση στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το παράρτημα της Βάρνας, για συμμετοχή στο Phare Democracy.

Τη συμμετοχή του ΤΕΕ/ΤΚΜ στο Κοινοτικό Πρόγραμμα Phare democracy που θα υποβάλει το παράρτημα Βάρνας της Ένωσης Επιστημονικών Ενώσεων Βουλγαρίας, ενέκρινε η διοικούσα επιτροπή του Τμήματος. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ μέσω του ΙΔΑΤΕΧ θα συμμετέχει ως συντονιστής, εφόσον βεβαίως εγκριθεί η πρόταση για χρηματοδότηση από το πρόγραμμα.

Το Πρόγραμμα αφορά τη δημιουργία δικτύου σύνδεσης των γραφείων του Παραρτήματος Βάρνας της Ένωσης Επιστημονικών και Τεχνικών Ενώσεων Βουλγαρίας με τα Κεντρικά γραφεία της Ένωσης, την Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή της Βουλής και της Υπηρεσίας επεξεργασίας των αποφάσεων των Δημοτικών, Περιφερειακών και Νομαρχιακών Συμβουλίων της Βουλγαρίας.

Έχει ως σκοπό τη συνεχή παρέμβαση με προτάσεις και την επικοινωνία για τα Νομοσχέδια που είναι υπό διαμόρφωση τόσο σε επίπεδο Βουλής, όσο και σε Περιφερειακό, Νομαρχιακό και Δημοτικό επίπεδο από την Ένωση Επιστημονικών και Τεχνικών Ενώσεων Βουλγαρίας, Παράρτημα Βάρνας. Στόχους αποτελούν οι παρεμβάσεις σε θέματα τεχνικής νομοθεσίας, περιβάλλοντος οργάνωσης λιμένων (Λιμάνι Βάρνας), επαγγελματικών δικαιωμάτων, τεχνικής βοήθειας, περιφερειακής ανάπτυξης κ.ά. Για την υλοποίηση του προγράμματος είναι απαραίτητη η συμμετοχή ιδρύματος χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα συμβάλλει στη μεταφορά εμπειριών από την κοινοβουλευτική πρακτική, θα έχει το ρόλο συμβούλου (consulting) και θα εκπαιδεύσει σε συγκεκριμένους τομείς στελέχη του αντίστοιχου εταιρίου στη Βουλγαρία.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται:

1. Η εκπαίδευση Βουλγάρων ειδικών (5 άτομα) στην Ελλάδα, τρεις εβδομάδες σε επιλεγμένα θέματα (διαλέξεις, επισκέ-

ψεις σε Βουλή στην Αθήνα και σε Νομαρχιακά και Δημοτικά συμβούλια.

2. Η εκπαίδευση του προσωπικού με τη μορφή διαλέξεων στην Βουλγαρία (Βάρνα) από 2 Έλληνες ειδικούς, 3 φορές στην διάρκεια του Προγράμματος.

3. Η παροχή συμβουλών (consulting) από το Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ.

Το συνολικό ύψος του προγράμματος ανέρχεται σε 104.200 ECU (30.426.400 δρχ.) και η προτεινόμενη συμμετοχή για την ελληνική πλευρά είναι 10.420 ECU (3.042.000 δρχ.), με 10% συμμετοχή του ΤΕΕ/ΤΚΜ και 20% συμμετοχή της Ένωσης Επιστημονικών και Τεχνικών Ενώσεων Βουλγαρίας/Παράρτημα Βάρνας. Τα προσδοκώμενα έσοδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ από το πρόγραμμα είναι 11.090 ECU. Η διάρκεια του προγράμματος είναι ετήσια (1995).

Τα οφέλη του ΤΕΕ/ΤΚΜ θα είναι τα ακόλουθα:

Α. Η πρόσβαση μέσω ηλεκτρονικού δικτύου στην Τράπεζα Δεδομένων της Βουλγαρικής τεχνικής νομοθεσίας και των διαδικασιών των υπό ψήφιση νομοσχεδίων.

Β. Οι επαφές με φορείς της Βουλγαρίας (π.χ. Δήμος Βάρνας, λιμενικός Οργανισμός), με προοπτική συμπράξεων και σε άλλα προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. ■

Επαγγελματικά

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΕΥ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ ΑΠΟ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Στην πράξη παρουσιάζονται περιπτώσεις κατά τις οποίες μηχανικοί αναλαμβάνουν, χωρίς αντάλλαγμα, την εκπόνηση μελετών και επιβλεψη ανέγερσης οικοδομών σε οικόπεδο:

α) Ιδιοκτησίας τους ή της συζύγου τους.
β) Ιδιοκτησίας ανηλίκων ή ενηλίκων τέκνων και λοιπών συγγενών προσώπων ή και τρίτων.

και
γ) Εταιριών οποιασδήποτε μορφής στις οποίες συμμετέχουν.

Οι περιπτώσεις αυτές κατά αντικείμενο φορολογίας αντιμετωπίζονται ως εξής:

• Φορολογία Εισοδήματος

α) Δεν υπάρχει υποχρέωση καταβολής φόρου εισοδήματος ή προκαταβολής φόρου 10% ή 4% για το ποσό της αμοιβής που αναλογεί στο τμήμα οικοδομής που θα χρησιμοποιηθεί για **ιδιοκατοίκηση**.

β και γ) Υπάρχει περίπτωση καταβολής φόρου εισοδήματος ή προκαταβολής φόρου 10% ή 4% κατά περίπτωση εκτός αν υποβληθεί δήλωση άτυπης δωρεάς και καταβληθεί ο αναλογών φόρος δωρεάς. Στη περίπτωση αυτή επισυνάπτεται στη δήλωση προκαταβολής ή δήλωση άτυπης δωρεάς αφού καταβληθεί στην αρμόδια ΔΟΥ ο αναλογών φόρος δωρεάς (πίνακες φορολογίας κληρονομιών - δωρεών - γενικών παροχών στο άρθρο 28 Ν. 2065/92 ΦΕΚ 113Α).

• Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων

Απαιτείται στην α' περίπτωση έκδοση του φορολογικού στοιχείου της αυτοπαράδοσης ή θεωρημένη ή ΑΠΥ, αρκεί να αναγράφεται ότι εκδίδεται ως στοιχείο αυτοπαράδοσης υπηρεσιών.

Για τις περιπτώσεις β και γ) απαιτείται: η έκδοση θεωρημένης απόδειξης παροχής υπηρεσιών στην οποία εκτός των άλλων αναγράφεται η ένδειξη "δωρεάν".

Διευκρινίζουμε ότι εφόσον προκύπτει υποχρέωση κατάθεσης της νόμιμης αμοιβής στο ΤΕΕ ή σε εξουσιοδοτημένη τράπεζα και έχει συμφωνηθεί παροχή υπηρεσιών δωρεάν εκδίδεται ΑΠΥ και στη συνέχεια πιστωτικό τιμολόγιο για το σύνολο (100%).

• Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

Σύμφωνα με τις διατάξεις της φορολογίας αυτής θεωρούνται ως παροχή υπηρεσιών και υπόκεινται στο Φ.Π.Α. ορισμένες πράξεις, στις οποίες δεν υπάρχει αντάλλαγμα (χρησιμοποίηση υπηρεσιών) και οι οποίες αντιμετωπίζονται ως εξής:

α) Υπάρχει υποχρέωση καταβολής Φ.Π.Α. με φορολογητέα αξία το σύνολο των εξόδων, που αναλογούν στην εκτέλεση της παροχής των υπηρεσιών αυτών (ικανοποίηση προσωπικών αναγκών).

β) Υπάρχει υποχρέωση καταβολής Φ.Π.Α. με φορολογητέα αξία το σύνολο των εξόδων που αναλογούν στην εκτέλεση της παροχής υπηρεσιών (ικανοποίηση σκοπών ξένων προς την επιχείρηση).

γ) Δεν υπάρχει υποχρέωση καταβολής Φ.Π.Α. Η δραστηριότητα βρίσκεται εκτός πεδίου εφαρμογής Φ.Π.Α., διότι προσφέρεται χωρίς αντάλλαγμα και δεν μπορεί να χαρακτηριστεί σαν πράξη ιδιοχρησιμοποίησης υπηρεσιών (σχετική η από 25/11/93 απάντηση διευ/σης Φ.Π.Α. με αριθμ. 11333/94 10888/2473/0014).

Παρ' όλο όμως ότι υπάρχει γραπτή θέση της διοίκησης του Υ.Π.Ο.Ι.Κ. για τη περίπτωση αυτή πιστεύεται ότι θα πρέπει να γίνει μια διάκριση μεταξύ μηχανικού, που είναι μέλος οιασδήποτε μορφής εταιρίας και **ασκεί παράλληλα και ελεύθερο επάγγελμα (ατομική επιχείρηση) και μηχανικού που δεν ασκεί ατομικό ελεύθερο επάγγελμα**. Στην πρώτη περίπτωση θα πρέπει οι υπηρεσίες μελέτης και επιβλεψής που προσφέρει στην εταιρία άνευ αμοιβής να βρίσκονται **εντός** πεδίου εφαρμογής Φ.Π.Α., οπότε θα πρέπει να καταβληθεί ο Φ.Π.Α. με φορολογητέα αξία τα τυχόν έξοδα που αντιστοιχούν στις υπηρεσίες αυτές.

Επίσης θα πρέπει να γίνει μια διευκρίνιση στα όσα πιο πάνω αναφέρθηκαν προς αποφυγή παρερμηνείας.

Αν μηχανικός ασκεί δύο οικονομικές δραστηριότητες μία του μελετητού και μία του κατασκευαστή οικοδομών (οικοδομικές επιχειρήσεις), ασκεί δηλαδή μία δραστηριότητα υπαγόμενη στο Φ.Π.Α. (μελέτες) και μία απαλλασσόμενη μέχρι της 31.12.94, τότε για τη μελέτη αυτή υποχρεούται να εκδώσει στοιχείο αυτοπαράδοσης ή απόδειξη παροχής υπηρεσιών με την ένδειξη ότι αποτελεί στοιχείο αυτοπαράδοσης και φορολογητέα αξία την **θεωρητικά ληφθείσα αμοιβή**. Στη περίπτωση αυτή εξάλλο υποχρεούται να προκαταβάλει φόρο 15% και να εξαντλήσει τη φορολογική του υποχρέωση στο τέλος του ημερολογιακού έτους που πραγματοποιήσει τη πρώτη πώληση επί του ακινήτου, χωρίς τη δυνατότητα επιλογής τρόπου φορολόγησης του παραπάνω εισοδήματος.

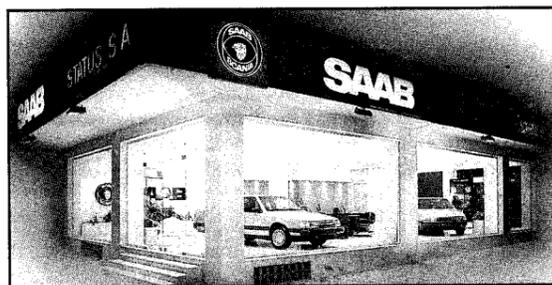
ΑΜΟΙΒΕΣ

Παρατείνεται η πρώτη εφαρμογή της 81304/6083/89 Υ.Α. "περί καθορισμού τιμής μονάδας επιφανείας οικοδομικών έργων" μέχρι 31.12.94.



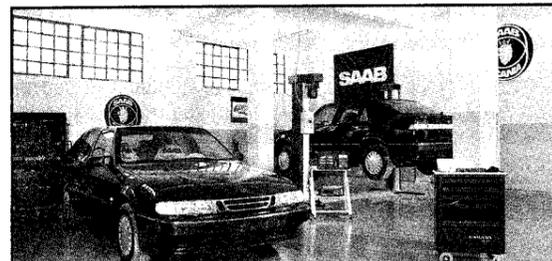
STATUS • Η τέχνη να εξυπηρετείς τον οδηγό και το αυτοκίνητο

ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ SAAB, ΣΤΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Ιδρύσαμε την εταιρία STATUS S.A. με το φιλόδοξο στόχο να καθιερώσουμε τη SAAB στην αγορά της Θεσσαλονίκης και γενικά της Βόρειας Ελλάδας.

Γνωρίζαμε ότι, για να πετύχουμε αυτόν το στόχο, ήταν απαραίτητο να δημιουργήσουμε την κατάλληλη υποδομή, σε κτιριακές εγκαταστάσεις, τεχνολογικό εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό, ικανή να ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις μιας εταιρίας με το κύρος της SAAB. **Αν το πετύχαμε θα το κρίνετε εσείς, οι πελάτες μας.**



ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Έκθεση με όλα τα μοντέλα SAAB.

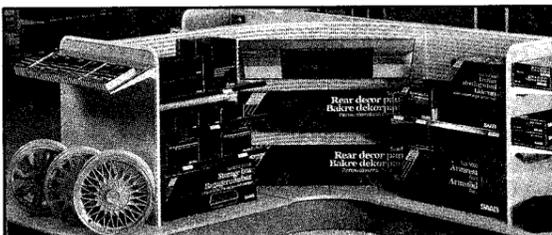
Test Drive πριν από την αγορά του αυτοκινήτου.

Κέντρο Τεχνικής Εξυπηρέτησης με σύγχρονο Service, Ηλεκτρολογείο, Φανοποιείο, Βαφείο. Το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και ο σύγχρονος τεχνολογικός εξοπλισμός, αποτελούν εγγύηση για την άριστη εξυπηρέτηση των πελατών μας.

Πλήρης παρακαταθήκη Ανταλλακτικών on line με την κεντρική αποθήκη των Αθηνών για άμεση εξυπηρέτηση.

Boutique Αξεσουάρ SAAB.

SAAB Care. (Πρόγραμμα Οδικής Φροντίδας)



Και πάνω απ' όλα έχουμε τους ανθρώπους που γνωρίζουν την τέχνη να εξυπηρετούν τον οδηγό και το αυτοκίνητο.



SAAB

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ

ΚΘ' ΔΗΜΗΤΡΙΑ, Οκτώβριος - Νοέμβριος '94, Δήμος Θεσσαλονίκης.

- **ΕΚΘΕΣΗ ΓΛΥΠΤΙΚΗΣ - ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** της Γαβριέλας Σίμωνι και του Γιάννη Γαίτη, 19/10 - 20/11/94, Βαφοπούλειο Πνευματικό Κέντρο.
- **ΕΚΘΕΣΗ ΓΛΥΠΤΙΚΗΣ** του Anthony Caro, 25/10 - 18/11/94, Αίθουσα τέχνης Δ.Θ.
- **ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΓΛΥΠΤΙΚΗΣ** του Στάθη Λογοθέτη, 7 - 30 Νοεμβρίου '94, ΟΛΘ, Θεσσαλονίκη.
- **ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΩΝ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΤΣΟΛΟΖΙΔΗ**, 11 Νοεμβρίου - 4 Δεκεμβρίου '94, Παλαιό Αρχαιολογικό Μουσείο, Θεσσαλονίκη.
- **ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** του Κώστα Λαχά, στα πλαίσια "Σύγχρονοι Έλληνες Δημιουργοί", με τίτλο "Μεταίχμα - Μεταίχθημα", 3 - 26 Νοεμβρίου '94 στο Βελλίδειο Πολιτιστικό Κέντρο και 4 - 19 Νοεμβρίου '94 στη Γκαλερί "Ειρμός", Θεσσαλονίκη.
- **ΕΚΘΕΣΗ "ΚΟΣΜΗΜΑ, ΑΓΓΕΙΑ, ΔΟΧΕΙΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΟ DESIGN και ΖΩΓΡΑΦΙΚΗ**, των: Άρτεμις Ζαφρανά - Σόττε, Σαμπίνε Μπάχαμπερ, Αναστασία Ιλιάσκου και Μαρία Χαριβόλου, 16 - 30 Νοεμβρίου '94, Ινστιτούτο Γκαίτε, Θεσσαλονίκη.
- **ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** του Θεόδωρου Στάμου, 5 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου '94, Πινακοθήκη Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη.
- **ΕΚΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ** του Γεράσιμου Κουβαρά 2 - 26 Νοεμβρίου '94, Γκαλερί "Ζώγια", Θεσσαλονίκη.



- **ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** του Σωτήρη Σόρογκα, 11 Νοεμβρίου - 3 Δεκεμβρίου '94, γκαλερί ArtForum, Θεσσαλονίκη.
- **ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** της Θωμαής Κόντου "Κάτοπτρα του κυανού σύμπαντος", 12 - 20 Νοεμβρίου '94, πολιτιστικό καφενείο "Χρώμα", Θεσσαλονίκη.
- **ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** του Γιάννη Σπυρόπουλου, μέχρι 15 Ιανουαρίου '94, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Θεσσαλονίκη.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ

- **1ο ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΑΣ** "Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Χαρτογραφίας", 24 - 25 Νοεμβρίου '94, Χαρτογραφική Επισημημονική Εταιρία Ελλάδος, Θεσσαλονίκη.
- **ΗΜΕΡΙΔΑ** "Χρήσεις του Επταπυργίου", αρχές Δεκεμβρίου '94, Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, Θεσσαλονίκη.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ

- **13η DETROP 1995**, "Διεθνής Έκθεση τροφίμων, Ποτών, Μηχανημάτων και Εξοπλισμού", 4 - 8 Μαΐου '95, ΔΕΘ, Θεσσαλονίκη.

Η οικονομική βιωσιμότητα του μετρό

Η εμπειρία από 20 πόλεις του τρίτου κόσμου και η σύγκριση με τη Θεσσαλονίκη.

Α. Εισαγωγή

Πολλές πόλεις, συνήθως του αναπτυσσόμενου κόσμου, συνεχίζουν να προγραμματίζουν κατασκευή συστημάτων μετρό, ενθαρρυνόμενες από Ευρωπαϊκούς κατασκευαστικούς οίκους και πολλές Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, μέσα σε ένα κλίμα γενικής αμφισβήτησης και αντιπαράθεσης γύρω από τη σκοπιμότητα ενός τέτοιου έργου.

Η ίδια η Παγκόσμια Τράπεζα αποθαρρύνει τέτοιου είδους τεράστιες επενδύσεις, που γίνονται συνήθως σε βάρος άλλων πειστικών οικονομικών, κοινωνικών και πολεοδομικών αναγκών.

Είναι πολλά τα ζητήματα που πρέπει να απαντηθούν σχετικά με την οικονομική βιωσιμότητα ενός συστήματος μετρό σε μία σύγχρονη πόλη, ώστε να οδηγηθεί κανείς σε μία ορθή επιλογή. Στη συνέχεια παρατίθενται περιληπτικά τα βασικότερα από τα ζητήματα αυτά, όπως προκύπτουν από λεπτομερή μελέτη του Βρετανικού Overseas Development Administration (ODA) με την τεχνική υποστήριξη της Παγκόσμιας Τράπεζας σε 20 πόλεις του αναπτυσσόμενου κόσμου, που έχουν μετρό (Καράτσι, Δελχί, Βομβάη, Καλκούτα, Ρίο ντε Τζανέιρο, Κάιρο, Τζακάρτα, Μανίλα, Σαντιάγο, Σάο Πάολο, Μέξικο Σίτι, Μπογκοτά, Πόρτο Αλέγκρε, Μεντεγίν, Τύνιδα, Σεούλ, Πουσάν, Κουάλα Λουμπούρ, Χογκ Κογκ, Σιγκαπούρη).

Είναι χαρακτηριστικό, σε σχέση με την περίπτωση της Θεσσαλονίκης, ότι στο σύνολό τους οι πόλεις αυτές έχουν πληθυσμό πάνω από ένα εκατομμύριο κατοίκους.

Β. Αιτιολόγηση της αναγκαιότητας για μετρό

Η αιτιολόγηση της αναγκαιότητας της κατασκευής ενός συστήματος μετρό βασίζεται συνήθως στην αδυναμία των λεωφορείων να εξυπηρετούν ικανοποιητικά την επιβατική κίνηση και στην ελπίδα για αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας που θα προέλθει από την κατάργηση λεωφορειακών γραμμών και την προσέλευση μετακινήσεων που γινόταν πριν με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Σε λίγες περιπτώσεις, το μετρό κατασκευάστηκε, για να εξυπηρετήσει συγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια ανάπτυξης μεγάλης κλίμακας. Τέλος σε αρκετές πόλεις καθοριστικό κριτήριο υπήρξε η ανάγκη τόνωσης της εγχώριας κατασκευαστικής βιομηχανίας. Χωρίς αμφιβολία, ο παραπάνω λόγος απέτυχε ισχυρότατο κίνητρο για την απόφαση προώθησης τεράστιου έργου και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης.

Γ. Οικονομική αξιολόγηση κατασκευής και λειτουργίας

Από τη διερεύνηση των οικονομικών όρων κατασκευής και λειτουργίας των συστημάτων μετρό στις παραπάνω πόλεις προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

α) Σημαντικές αλλαγές των αρχικών σχεδίων ως προς τη χάραξη και άλλα χαρακτηριστικά της κατασκευής προέκυψαν στο 80% των περιπτώσεων.

β) Τα 3/4 των έργων ολοκληρώθηκαν με σημαντική καθυστέρηση. Ο μέσος χρόνος κατασκευής ανά γραμμή ήταν 7,5 χρόνια και η μέση καθυστέρηση από τον αρχικό προγραμματισμό 2,5 χρόνια. Ο βασικός λόγος των καθυστερήσεων σχετιζόταν συνήθως με απαλλοτριώσεις, τα διαδικαστικά ή κατασκευαστικά προβλήματα, και πολλές φορές με την έλλειψη ομαλής ροής στην χρηματοδότηση της κατασκευής.

γ) Το κόστος κεφαλαίου, στο σύνολο των περιπτώσεων ξεπέρασε τον προϋπολογισμό, συνήθως κατά πολύ μεγάλο ποσοστό.

δ) Το λειτουργικό κόστος, ξεπέρασε, σε όλες τις πόλεις τις αρχικές εκτιμήσεις. Μόνο το μετρό του Χογκ Κογκ πλησίασε την κάλυψη των επενδυμένων κεφαλαίων, λόγω της μεγάλης πυκνότητας του πληθυσμού και τα μεγάλα κέρδη από την εκμετάλλευση των χρήσεων επάνω και γύρω από το μετρό. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις τα συστήματα λειτουργούν με άμεση, υψηλότερη ετήσια επίδοτηση.

Βασικά αίτια της μεγάλης υστέρησης των εσόδων που προέκυψε οφείλεται στο γεγο-

νός ότι δεν πραγματοποιήθηκε η ομαλή ενσωμάτωση και απορρόφηση των λεωφορειακών γραμμών από τα συστήματα του μετρό. Έτσι, τα λεωφορεία συνέχισαν να λειτουργούν ανταγωνιστικά και όχι συμπληρωματικά με το μετρό, με αποτέλεσμα η τιμή του κομίστρου να καθίσταται καθοριστικός παράγοντας προτίμησης των λεωφορείων. Παρά την επιδότηση του εισιτηρίου του μετρό, στα 2/3 των περιπτώσεων η αναμενόμενη επιβατική κίνηση υπήρξε πολύ κατώτερη των αρχικών εκτιμήσεων, λόγω έντονου ανταγωνισμού των λεωφορείων.

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης το προνομακό καθεστώς λειτουργίας του ΟΑΣΘ με την υψηλή επιδότηση των εισιτηρίων των λεωφορείων, το σχετικά ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρεται και οι δηλωμένες αντιδράσεις της διοίκησης και των εργαζομένων στον Οργανισμό για πιθανές απώλειες της επιβατικής κίνησης, καθιστούν ιδιαίτερα δύσκολη την ομαλή συνύπαρξη των δύο συστημάτων και διαμορφώνουν πιθανές συνθήκες έντονου ανταγωνισμού.



Δ. Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του μετρό στις διάφορες πόλεις

Τα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις της εφαρμογής μετρό στις πόλεις που προαναφέρθηκαν, φάνηκε ότι απείχαν κατά πολύ από τις αρχικές εκτιμήσεις των σχεδιαστών του συστήματος.

Ως προς την κυκλοφορία, σε καμία περίπτωση δεν παρατηρήθηκε ουσιαστική μείωση της συμφόρησης του οδικού δικτύου και επομένως δεν προέκυψε και αντίστοιχη μείωση στην κατανάλωση καυσίμων, στη ρύπανση της ατμόσφαιρας ή στον κυκλοφοριακό θόρυβο.

Ο βασικός στόχος βέβαια της κατασκευής ενός μετρό είναι πάντοτε η γενική ενίσχυση και βελτίωση του συστήματος των μαζικών συγκοινωνιών σε μία πόλη. Ο στόχος αυτός στις περισσότερες περιπτώσεις ικανοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό κυρίως σε σχέση με την μείωση του χρόνου αναμονής των επιβατών, και την αύξηση της ταχύτητας και της άνεσης της μετακίνησης.

Παρατηρήθηκαν, πάντως, δύο βασικές παρενέργειες: η πρώτη αφορά τον αποκλεισμό των χαμηλόμισθων κοινωνικών στρωμάτων από το σύστημα, λόγω του υψηλότερου κομίστρου σε σύγκριση με τα λεωφορεία και την προνομακή χρήση του συστήματος κυρίως από τα μεσαία κοινωνικά στρώματα.

Η δεύτερη παρενέργεια σχετίζεται με την ενίσχυση των δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων που αναπόφευκτα εξυπηρετούνται περισσότερο από τις γραμμές του μετρό με αποτέλεσμα να ενταθούν τα μεγάλα προβλήματα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και να διαταραχθούν τα πολεοδομικά σχέδια για αποκέντρωση προς άλλες περιοχές.

Η ένταση αυτή των χρήσεων στα κέντρα των πόλεων λόγω της καλύτερης εξυπηρέτησής τους από τις γραμμές του μετρό, έλκοντα νέες μετακινήσεις από την περιφέρεια ενέτεινε έμμεσα και τα προβλήματα υπερφόρτωσης των γραμμικών οδικών αξόνων που οδηγούν προς το κέντρο ενθαρρύνοντας περισσότερο τις μετακινήσεις με ιδιωτικά αυτοκίνητα.

Η οικονομική αξιολόγηση των συστημάτων έδειξε πως οι χρηματοοικονομικοί δείκτες απόδοσης που προέκυψαν (rates of return) κυμάνθηκαν σε 11 περιπτώσεις κάτω από 10%, σε 3 περιπτώσεις από 10 - 12%, σε 4 περιπτώσεις από 12 - 15% και σε 2 μόνο περιπτώσεις (Σιγκαπούρη και Χογκ - Κογκ) ξεπέρασαν το 15%, δύο πόλεις όπου το μέγεθος του πληθυσμού ξεπερνά τα 7 - 8 εκατομμύρια κατοίκους και επομένως η επιβατική κίνηση είναι σε μεγάλο βαθμό εξασφαλισμένη.

Τα θετικά αποτελέσματα του μετρό απευθύνονται κυρίως στους επιβάτες που χρησιμοποιούσαν προηγουμένως τις λεωφορειακές γραμμές και προτιμούν το νέο σύστημα, ενώ μικρό είναι το όφελος για τους χρήστες ιδιωτικών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών. Τέλος, δεν υπάρχουν καθόλου συναλλαγματικά οφέλη που θα μπορούσαν να αντισταθμίσουν την υψηλή εξαγωγή συναλλάγματος που συνήθως συνεπάγεται η κατασκευή ενός συστήματος μετρό σε μία πόλη του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Ε. Προϋποθέσεις αιτιολόγησης συστήματος μετρό

Η μελέτη συνοψίζει τελικά ορισμένες προϋποθέσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αιτιολόγηση της κατασκευής ενός συστήματος μετρό. Οι προϋποθέσεις αυτές δεν πρέπει, βέβαια να χρησιμοποιούνται δογματικά, καθώς κάθε πόλη παρουσιάζει τις δικές της ιδιαιτερότητες, αλλά θεωρείται σίγουρο πως εάν οι περισσότερες από αυτές δεν τηρούνται, δεν πρόκειται να υπάρξει ένα θετικό οικονομικό αποτέλεσμα:

α) **Επιβατική κίνηση του διαδρόμου:** όλες οι επιτυχημένες γραμμές πρέπει να εξυπηρετούν γραμμικούς άξονες προς το κέντρο της πόλης με μετακινήσεις πάνω από 15.000 επιβάτες ανά κατεύθυνση σε ώρα αιχμής.

β) **Μέγεθος πόλης:** επιβατικές κινήσεις της παρπάνω κλίμακας μπορούν να δημιουργηθούν μόνο σε πόλεις με πληθυσμό 4 - 5 εκατομμυρίων, εκτός εάν η μορφή της πόλης είναι εξαιρετικά γραμμική.

γ) **Μέσο Εισόδημα:** απαιτείται γενικά υψηλό μέσο εισόδημα, ώστε να δημιουργηθούν επιτυχείς συνθήκες λειτουργίας του μετρό εκτός από περιπτώσεις (όπως π.χ. του Καΐρου), όπου το χαμηλό μέσο εισόδημα αντισταθμίζεται με τον ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό μετακινήσεων.

δ) **Προοπτικές ανάπτυξης:** η οικονομική βιωσιμότητα των περισσότερων συστημάτων εξαρτάται από την μελλοντική αύξηση του πληθυσμού και του εισοδήματος. Βεβαίως, μία μαζική αύξηση του πληθυσμού τείνει γενικά να μειώσει το μέσο εισόδημα, η ιδανική προοπτική συνδυάζει τα χαρακτηριστικά σταθερής πληθυσμιακής ανάπτυξης με αυτά της έντονης οικονομικής ανάπτυξης.

ε) **Διαχείριση του συστήματος:** Μετά την έναρξη λειτουργίας του μετρό, η οικονομική βιωσιμότητα εξαρτάται απόλυτα από τη σωστή διαχείριση του συστήματος. Τα περισσότερα από τα καινούργια μετρό λειτουργούν υπό την διεύθυνση νέων εταιρειών ή οργανισμών ανεξαρτήτων από την κυβέρνηση, ώστε να μπορούν να επιλέξουν ελεύθερα το προσωπικό, την τιμολογιακή τους πολιτική και να εφαρμόσουν σύγχρονα συστήματα διαχείρισης.

στ) **Εξασφάλιση οικονομικής επίδοσης:** Καθώς τα κόμιστρα πρέπει να είναι ανταγωνιστικά με αυτά των λεωφορείων, πρέπει αναγκαστικά να διατηρηθούν σε αρκετά χαμηλό επίπεδο. Αυτό επιτυγχάνεται μόνο με οικονομική επίδοτηση του εισιτηρίου για την κάλυψη του αρχικού κόστους κατασκευής και τμήμα τουλάχιστον της απώλειας της αξίας του κεφαλαίου.

Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι ένα σύστημα μετρό αποτελεί μία τεράστια επένδυση για κάθε πόλη. Όπως φαίνεται από την ανάλυση των στοιχείων στις 20 πόλεις που προαναφέρθηκαν, ένα τέτοιο σύστημα δεν αιτιολογεί τις περισσότερες φορές την κατασκευή του, εκτός εάν έχουν εξασφαλισθεί όλες οι άλλες ενδιάμεσες προσπάθειες επίλυσης του κυκλοφοριακού. Ειδικότερα, για την περίπτωση του μετρό Θεσσαλονίκης, όλες σχεδόν οι προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω δεν φαίνεται να ισχύουν. Αποκλειστικές λωρίδες για λεωφορεία και άλλα μέτρα προτεραιότητας δημοσίων συγκοινωνιών, βελτιώσεις του οδικού δικτύου, ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα (σύγχρονα τραμ), αυστηρός έλεγχος της στάθμευσης και άλλα μέτρα αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας, μπορούν όλα μαζί να συμβάλουν, με πολύ χαμηλότερο κόστος στην αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην βελτίωση της εξυπηρέτησης με μαζικές συγκοινωνίες.

Σπύρος Βούγιας
Συγκοινωνιολόγος
Αναπληρωτής καθηγητής Α.Π.Θ.

Εφόδια για άσκηση του επαγγέλματος στους παλιννοστούντες μηχανικούς

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ στηρίζει τους αποφοίτους Πολυτεχνικών Σχολών ΑΕΙ της πρώην ΕΣΣΔ με σεμινάρια που πραγματοποιούνται το Νοέμβριο στο πλαίσιο του προγράμματος HORIZON. Δυσκολίες άσκησης του επαγγέλματος.

Είναι γνωστό ότι υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός παλιννοστούντων ελλήνων μηχανικών από την πρώην Σοβιετική Ένωση, οι οποίοι τα τελευταία κυρίως χρόνια εγκαταστάθηκαν στην περιφέρειά μας.

Οι επιστήμονες αυτοί είναι απόφοιτοι Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, με υψηλή μόρφωση, ειδικευμένοι σε διάφορους τομείς της παραγωγής, πολλοί δε από αυτούς με σημαντική επαγγελματική εμπειρία στον τύπο προέλευσής τους.

Οι συναδέλφοι αυτοί αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα ένταξης στην αγορά εργασίας της Ελλάδας, τα οποία κατά κύριο λόγο οφείλονται:

- α) στη δυσχέρεια στη χρήση της ελληνικής γλώσσας γενικά (γραφή, ανάγνωση, ομιλία),
- β) στη μη επαρκή γνώση της ελληνικής τεχνικής ορολογίας,
- γ) στην άγνοια της ελληνικής αγοράς

εργασίας, δ) στη μη γνώση των μεθόδων, κανονισμών καί προδιαγραφών που ισχύουν στην Ελλάδα,

ε) στη μη γνώση της νομοθεσίας που αφορά τους μηχανικούς και του θεσμικού πλαισίου άσκησης του επαγγέλματος.

Επί πλέον πρέπει ιδιαίτερα να τονιστεί ότι πολλοί από τους παλιννοστούντες από την πρώην ΕΣΣΔ μηχανικούς, αν και αναγνωρίζουν τα πτυχία τους από το ΔΙΚΑΤΣΑ, δεν προχωρούν στη διαδικασία εγγραφής τους στο Τ.Ε.Ε., αφού αυτό θα σήμανε την αυτόματη εγγραφή τους και στο ΤΣΜΕΔΕ και άρα την υποχρέωση καταβολής υψηλών εισφορών, την ώρα που αυτοί αντιμετωπίζουν προβλήματα διαβίωσης. Τα υπέρτοκα ποσά δηλαδή για την ασφάλισή τους λειτουργούν απαγορευτικά στην άσκηση του επαγγέλματος.

Σκοπός των προγραμμάτων κατάρτισης είναι η υποστήριξη των παλιννοστούντων ελλήνων μηχανικών από τις περιοχές της πρώην ΕΣΣΔ, με τη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασής τους στην αγορά εργασίας.

Τα προγράμματα υλοποιούνται στα πλαίσια της κοινοτικής πρωτοβουλίας HORIZON, που αφορά άτομα με ειδικές ανάγκες και ορισμένες μειονεκτούσες ομάδες του πληθυσμού. Στη συνολική δαπάνη του προγράμματος η Ευρωπαϊκή Ένωση συμμετέ-

χει σε ποσοστό 70% και ο Ο.Α.Ε.Δ. σε ποσοστό 30%. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ ανέλαβε -μετά την υπογραφή της σχετικής σύμβασης με τον Ο.Α.Ε.Δ.- την εκτέλεση των προγραμμάτων κατάρτισης των παλιννοστούντων μηχανικών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Με την υλοποίησή τους προβλέπεται ότι θα δοθούν στους επιμορφωμένους τα αναγκαία στοιχεία και γνώσεις, ώστε να άρθθουν στο μέγιστο δυνατό βαθμό τα προβλήματα πρόσβασης στην αγορά εργασίας, όπως αυτά αναφέρθηκαν παραπάνω.

Στο στόχο αυτό είναι κατάλληλα προσαρμοσμένη η ύλη, αλλά και ο τρόπος παροχής της γνώσης και φυσικά έχουν επιλεγεί οι κατάλληλοι διδάσκοντες.

Τα προγράμματα των σεμιναρίων περιλαμβάνουν, στοιχεία νεοελληνικής γλώσσας, εκμάθηση ελληνικής τεχνικής ορολογίας, νομοθεσία που αφορά τον τρόπο μελέτης και εκτέλεσης των τεχνικών έργων, κανονισμούς που ισχύουν στην Ελλάδα, διδασκαλία πάνω στα επιστημονικά - γνωστικά αντικείμενα των κλάδων και χρήση Η/Υ.

Τα σεμινάρια απευθύνονται σε πολιτικούς μηχανικούς, αρχιτέκτονες μηχανικούς και μηχανολόγους - ηλεκτρολόγους μηχανικούς και θα εκτελεστούν κατά τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο.

Με το πέρας των προγραμμάτων και την παροχή των παραπάνω γνώσεων, θα επιτευχθεί ο στόχος της διευκόλυνσης της κοινωνικοοικονομικής ένταξης των παλιννοστούντων μηχανικών, ώστε να απορροφηθούν ευχερέστερα στην παραγωγική διαδικασία. ■

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ: Τα κτηματικά ομόλογα σε κάθετη προσγείωση

Με την αριθμ. 1075892/5045//Α00010/7.8.1991 κοινή υπουργική απόφαση Υπουργών Εθνικής Άμυνας (Βαρβιτσιώτης) ΠΕΧΩΔΕ (Μάνος) και Οικονομικών (Παλαιοκρασάς) ορίστηκε η περιοχή του αεροδρομίου στο ΣΕΔΕΣ - έκταση 1.360 στρ. - ως εκποιούμενη και οικοπεδοποιούμενη, μέσω του θεσμού των κτηματικών ομολόγων, σύμφωνα με τις διαδικασίες των άρθρων 69 - 75 του Ν 1892/90. Λίγο αργότερα με το άρθρο 3 Ν 2160/93 προσδιορίστηκε με σαφήνεια η ανάπτυξη της περιοχής ως ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ με χρονικό ορίζοντα για την υλοποίηση του σχεδίου αυτού τον Αύγουστο του 1994! Για την υλοποίηση του στόχου αυτού ανατέθηκε σε γραφείο Αθηνών η διερεύνηση της καταλληλότητας του χώρου για την χωροθέτηση των συγκεκριμένων χρήσεων.

Όλα αυτά έγιναν όπως συνήθως λαμβάνονται οι αποφάσεις των "αρμοδίων", χωρίς ο ενδιαφερόμενος - η πόλη της Θεσ/νίκης - να γνωρίζει προθέσεις, αποφάσεις και ευεργητικές επιπτώσεις που θα είχε η υλοποίηση αυτής της περίφημης διυπουργικής ιδέας των συγκεκριμένων Υπουργών. Βέβαια ο Αύγουστος του 1994 ήδη πέρασε, άλλαξαν και οι Υπουργοί μαζί με την Κυβέρνηση που θεσμοθέτησε τα κτηματικά ομόλογα και ξεχάστηκαν όλες οι μακεδονικές χρήσεις που καθορίστηκαν στη μελέτη.

Όστόσο πρέπει να υπενθυμίσουμε πως οι φορείς της πόλης έκφρασαν την αντίθεσή τους σε μια τέτοια προοπτική αφού:

- Το στρατιωτικό αεροδρόμιο διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες του ιστορικού τόπου (4η Εφορεία νεωτέρων).

- Αποτελεί σοβαρό δημόσιο έργο, με υπόστεγο αεροσκαφών και μεταλλικό διάδρομο προσγείωσης μήκους 1100 μ. από το έτος 1915.

- Η "ιδέα" και η μελέτη αυτή είναι αποσπασματική, δεν αποτελεί τμήμα μιας γενικής θεώρησης της ευρύτερης περιοχής της Θεσ/νίκης και επιπλέον δεν υφίσταται τεκμήρια, τα οποία να συνηγορούν στη δυνατότητα λειτουργίας ενός τέτοιου κέντρου με κατηγορίες χρήσεων που συνθέτουν το προτεινόμενο μακεδονικό κέντρο συναλλαγών.

- Δεν υπήρξαν ποτέ η απαραίτητη προέγκριση χωροθέτησης, η έγκριση μελέτης περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων εκτός του ότι η συνύπαρξη των θεσμοθετημένων χρήσεων και πολεοδομικών ρυθμίσεων (ΓΠΣ Θέρμης, ΖΟΕ 4 και ΖΟΕ 5) με τις προτεινόμενες φαντάζει "αφύσικη".

Είναι απαραίτητο πάντως κάποιος ειδικός να εισέλθει στην ουσία της πρότασης όπου στο ονομαζόμενο "Μακεδονικό Κέντρο Συναλλαγών" - ονομασία εύκολης αποδοχής για εκμετάλλευση εύλογων συνεπαγωγών - χωροθετούνται ζώνη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, συνεδριακό κέντρο, εκθεσιακοί χώροι 700 στρ. και ζώνη κατοικίας 130 στρ. με συνολικό συντελεστή δόμησης 0,4 επί 1360 στρ. και ύψος κτιρίων από 16 έως 27 μέτρων.

Από τη συνοπτική παρουσίαση του θέματος προκύπτει πως δυστυχώς για μια ακόμη φορά διαπιστώνεται ο τρόπος λειτουργίας των φορέων της εξουσίας και η δυναμική τους, η οποία εκπηγάζει από το πολυδύναμο και πολυτάλαντο κέντρο, αναφέρεται σε άλλους με σκοπό να υπηρετήσει τους ίδιους.

Προκύπτει όμως ταυτόχρονα και σε αντιδιαστολή με τις ιδέες των πρώην Υπουργών, πως το αεροδρόμιο πρέπει να αξιοποιηθεί ως ιστορικό αεροδρόμιο στο οποίο να δημιουργηθεί βοηθητικό στον αερολιμένα Μακεδονία (πάλι Μακεδονία εδώ).

Τέλος εκείνο που απομένει για το τυπικό πλέον "κλείσιμο της υπόθεσης" είναι ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ να αναλάβει την πρωτοβουλία για την ανάκληση της προηγούμενης κοινής υπουργικής απόφασης και για την ουσιαστική βοήθεια της Θεσ/νίκης, από την παρούσα Κυβέρνηση, ώστε το αεροδρόμιο να αξιοποιηθεί γρήγορα σύμφωνα με τις προτεινόμενες χρήσεις και δραστηριότητες.

Θανάσης Κ. Παπιάς
Αρχιτέκτων, Μέλος Δ.Ε.
του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Λύσεις από τον Ο.Θ. για την κυκλοφορία

Εξέταση μέτρου εφαρμογής "δακτυλίου", νέες λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, νέοι χώροι στάθμευσης και μελέτες.

Τη συνεχώς επιδεινούμενη κατάσταση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο Π.Σ. διαπιστώνει ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης και αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα, τα οποία κοινοποιεί για έκφραση συγκεκριμένων απόψεων στο δήμαρχο Θεσσαλονίκης.

Τα δύο έγγραφα του προέδρου της Σ.Σ. του Ο.Θ. κ. Α. Σακελλάρη προς το δήμαρχο κ. Κ. Κοσμόπουλο, έχουν ως εξής:

1. Μέτρα και παρεμβάσεις βραχυπρόθεσμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στη Θεσσαλονίκη

Κύριε Δήμαρχε,
Είναι πλέον ορατό και παραδεκτό από ειδικούς, αλλά και από απλούς πολίτες της Θεσσαλονίκης ότι οι συνθήκες κυκλοφορίας και διακίνησης (ατόμων και αγαθών) στην πόλη και το ΠΣΘ επιδεινώθηκαν και επιδεινώνονται συνεχώς. Η πόλη της Θεσσαλονίκης έχοντας σημαντικές ελλείψεις κυκλοφοριακής υποδομής, ασφυκτιά καθημερινά κάτω από απαράδεκτα κακές συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης δίνοντας ταυτόχρονα το παράδειγμα μιας μεγαλούπολης με κακές περιβαλλοντικές μεταβλητές, αναξίπιστη μεταφορική υποδομή και συνεχή αστυνομικά μέτρα τροχαίας για τη διεξαγωγή της κυκλοφορίας.

Όπωςδήποτε μεγάλα έργα, όπως το ΜΕΤΡΟ, η αρτηρία παράκαμψης του κέντρου, κτίρια ή υπόγειοι χώροι στάθμευσης, εκσυγχρονισμός συστήματος σηματοδότησης κ.λ.π. αναμένεται να παίξουν πρωτεύοντα ρόλο στη γενική βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στη Θεσσαλονίκη, είναι όμως "μακροπρόθεσμου ορίζοντα" και σχεδιασμού. Η υλοποίησή τους θα απαιτήσει τουλάχιστον 6 - 8 χρόνια μέχρι να αρχίσουν να γίνονται αποδοτικά. Επίσης στα πλαίσια της προσπάθειας ελάφρυνσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων γίνεται και εργασία από ειδικούς (Ο.Θ. - ΤΕΕ/ΤΚΜ - Δ. Θεσσαλονίκης - ΟΑΣΘ) για την πρό-

ταση αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ, που επίσης αποτελεί μεσο - μακροπρόθεσμη εμβέλεια έργο.

Έτσι, αποκτούν τώρα έμφαση ενδεχόμενες παρεμβάσεις άμεσης ή βραχυχρόνιας έκτασης εφαρμογής που θα μπορούσαν να αμβλύνουν τα έντονα προβλήματα κυκλοφορίας στην πόλη και κυρίως στο εμπορικό της κέντρο. Αναφέρουμε, για παράδειγμα, α) την περίπτωση πιθανής εφαρμογής κυκλοφοριακού "δακτυλίου απαγόρευσης εισόδου στο κέντρο" σε συγκεκριμένες ώρες και μέρες ή β) εφαρμογή του μέτρου της εισόδου στο κέντρο μόνο των ΙΧΕ οχημάτων "υψηλής πληρότητας" (δηλαδή με πάνω από 2 επιβάτες) σε συγκεκριμένες ώρες κ.λ.π.

Ο Ο.Θ. επιθυμεί να αναθέσει σε ειδικούς μελέτη διερεύνησης της δυνατότητας υλοποίησης τέτοιων παρεμβάσεων. Θα επιθυμούσαμε, στη φάση αυτή, να έχουμε τις απόψεις σας για τα θέματα αυτά, γιατί αποτελούν "πακέτο ρυθμίσεων", που ενώ αρχικά ηχεί πιθανόν σε διατακτικούς τόνους είναι δυνατόν να αποτελέσει σημαντικό και αποδεκτό μέτρο από τους μετακινούμενους, αλλά και πετυχημένο από πολλές πτυχές στο μέτρο του δυνατού (όπως το παράδειγμα της Αθήνας ή άλλων πόλεων του εξωτερικού έδειξε). Βέβαια είναι αυτονόητο ότι μέτρα και παρεμβάσεις τέτοιας σημασίας και επιπτώσεων θα τύχουν συζητήσεων και γενικότερης αποδοχής από φορείς και θα αποτελέσουν αντικείμενο ειδικότερου σχεδιασμού - δοκιμαστικών παρεμβάσεων κοινωνικού διαλόγου και δημοσιοποίησης πριν εφαρμοσθούν.

Σας παρακαλούμε, λοιπόν, να μας γνωρίσετε τις απόψεις σας για βραχυπρόθεσμες ρυθμίσεις άμβλυνσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων της Θεσσαλονίκης όπως οι παραπάνω. Στη συνέχεια, θα αναθέσουμε σε ειδικούς μελέτη διερεύνησης για θέματα εφαρμογής τους και να τύχουν υλοποίησης μέσα πάντοτε από τις απαραίτητες διαδικασίες κοινωνικού διαλόγου και συνεργασίας.

2. "Έργα βελτίωσης κυκλοφορίας στη Θεσσαλονίκη"

Κύριε Δήμαρχε,
Ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης, στα πλαι-

σια του ρόλου του ως υπεύθυνου φορέα για την εφαρμογή του ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης (και των αρχών σχεδιασμού και κατευθύνσεών του), πρόσφατα ανέλαβε την πρωτοβουλία να προτείνει στο ΥΠΕΧΩΔΕ έργα με σαφείς στόχους προς τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και περιβάλλοντος στην πόλη. Μάλιστα, αυτά αποκτούν ιδιαίτερη σημασία τώρα, καθώς η συγκυρία των χρηματοδοτικών μηχανισμών και οργάνων της ΕΕ θα παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην υλοποίηση σχεδίων υποδομής περιοχών της χώρας, λειτουργώντας ως μοναδική ευκαιρία ανάπτυξης.

Με το παραπάνω βασικό σκεπτικό, ο ΟΘ έχει καταρχήν εξειδικεύσει (με τα παραπάνω σχετικά, που σας έχουν κοινοποιηθεί) για ένταξη σε προγράμματα υλοποίησης συγκεκριμένα έργα "συγκοινωνιακού περιεχομένου". Έτσι, για παράδειγμα έγιναν προτάσεις προς το ΥΠΕΧΩΔΕ για υλοποίηση λωρίδων κυκλοφορίας λεωφορείων και σταθμών αυτοκινήτων και ζητείται η χρηματοδότηση προς το φορέα υλοποίησης (που θα είναι ο Δήμος σχεδόν για όλα). Τα προτεινόμενα έργα είναι:

- Εφαρμογή λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων στην Οδό Τσιμισκή της Θεσσαλονίκης.

- Εφαρμογή λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων στην Οδό Εγνατία της Θεσσαλονίκης.

- Υπόγειος Σταθμός αυτοκινήτων 740 περίπου θέσεων στο χώρο του τ. Στρατοπέδου Τσιφιογιάννη (Θεσσαλονίκη).

- Υπόγειος Σταθμός αυτοκινήτων 500 περίπου θέσεων στο χώρο της Πλατείας Ελευθερίας (Θεσσαλονίκη).

- Γενική Μελέτη Σχεδιασμού Μεταφορών και Κυκλοφορίας στη Θεσσαλονίκη (Β' Φάση).

Για τους λόγους της οριστικής διατύπωσης προτάσεων και προώθησης των ενεργειών μας για την τελική ένταξη των έργων στα προγράμματα χρηματοδότησης σας παρακαλούμε να μας γνωρίσετε τις απόψεις σας για τα έργα αυτά, έτσι ώστε έγκαιρα να συντονίσουμε τις ενέργειες όλων μας για την προώθηση και τις διαδικασίες υλοποίησής τους. ■

ΠΑΙΔΕΙΑ

Αναβρασμός στα ΤΕΙ

Επί ποδός πολέμου βρίσκονται τα ΤΕΙ μετά την απόσυρση του προεδρικού διατάγματος 418 με το οποίο οι απόφοιτοι των ιδρυμάτων αποκτούσαν παρόμοια επαγγελματικά δικαιώματα με τους διπλωματούχους των πολυτεχνείων. Το προεδρικό διάταγμα δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της κυβέρνησης στις 7 Οκτωβρίου και έφερε τις υπογραφές των υπουργών Παιδείας Γεωργίου Παπανδρέου και ΠΕΧΩΔΕ Κώστα Λαλιώτη.

Μετά από αλληπάλληλες συναντήσεις των εκπροσώπων των πολυτεχνικών σχολών και του τεχνικού επιμελητηρίου Ελλάδος ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ φαίνεται πως... κατόρθωσε να δημιουργήσει μείζον θέμα σύγκρισης αρμοδιοτήτων των πτυχιούχων των ΤΕΙ και των διπλωματούχων του πολυτεχνείου. Αυτός ήταν και ο λόγος που ο κ. Λαλιώτης έκανε στροφή 180 μοιρών και προχώρησε στην απόσυρση του προεδρικού διατάγματος.

Τα υπουργεία Παιδείας και ΠΕΧΩΔΕ αποφάσισαν να ξεκινήσουν τώρα διάλογο από μηδενική βάση για τον επαγγελματικό ρόλο των αποφοίτων των πολυτεχνικών και των ΤΕΙ στην παραγωγή. Γι' αυτό το λόγο συγκροτείται επιτροπή η οποία θα αποτελείται από εκπροσώπους των υπουργείων Παιδείας, ΠΕΧΩΔΕ και Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας αλλά και των αρμοδίων κοινωνικών και επιστημονικών φορέων. Στόχος της επιτροπής είναι να καταλήξει στις συγκεκριμένες προτάσεις για το χαρακτήρα των επαγγελματικών δικαιωμάτων των ΤΕΙ.

Το έργο της επιτροπής πρόκειται να ολοκληρωθεί σε δύο μήνες. Βασικοί άξονες του θέματος πάνω στο οποίο θα εργαστούν είναι:

- Η ανάγκη χορήγησης επαγγελματικών δικαιωμάτων στους πτυχιούχους των ΤΕΙ έστω και αν έχουν παρέλθει 11 χρόνια από την θεσμοθέτηση των ιδρυμάτων.

- Η προσαρμογή στις αντίστοιχες ρυθμίσεις που ισχύουν στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με την εφαρμογή της οδηγίας 89/48 της Κοινότητας.

Εφ' όσον ολοκληρωθεί το έργο της επιτροπής τα υπουργεία Παιδείας και ΠΕΧΩΔΕ θα προχωρήσουν στην έκθεση των σχετικών προεδρικών διαταγμάτων.

Πάντως στα ΤΕΙ όλης της χώρας διδάσκοντες και σπουδαστές επιμένουν πως είναι η ευκαιρία για την ανωτατοποίηση των ιδρυμάτων ενώ την ίδια ώρα παραδέχονται τις σημαντικότερες ελλείψεις υποδομής και τα κενά των προγραμμάτων σπουδών που δεν είναι δυνατόν να χαρακτηρίζουν ένα έστω και κατ' όνομα εκπαιδευτικό ίδρυμα.

Αλυσιδωτά όλα τα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας ανέστειλαν τη λειτουργία τους στέλνοντας μήνυμα προς την πολιτική ηγεσία πως θα προχωρήσουν σε δυναμικότερες κινητοποιήσεις.

- Επίσης θα βαθμολογούνται από την καθημερινή προφορική εξέταση από την όλη συμμετοχή τους στο μάθημα και τις γραπτές δοκιμασίες ολιγόλεπτης ή ωριαίας που θα γίνονται στο σχολείο.

- Μέρος της βαθμολογίας θα καθορίζεται και από τις γραπτές ανακεφαλαιωτικές εξετάσεις του Ιουνίου.

Σε ότι αφορά τις συνθετικές εργασίες όπως επισημαίνεται στο διάταγμα σκοπός τους είναι "η ανάπτυξη της συνθετικής και δημιουργικής ικανότητας και της κριτικής σκέψης του μαθητή καθώς και τη καλλιέργεια του πνεύματος, της αναζήτησης και της έρευνας".

Ο κάθε μαθητής θα πρέπει να αναλαμβάνει την εκπόνηση μιας εργασίας τουλάχιστον κάθε τριμήνου.

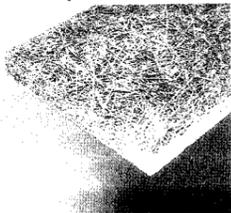
Μαρία Σπυράκη

Heraklith®

ΟΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΗ ΜΟΝΩΣΗ

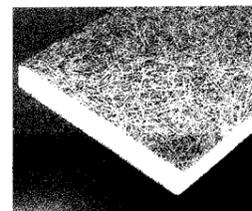
Heraklith

Ακαυστες, ελαφρές, δομικές, θερμομονωτικές και ηχομονωτικές πλάκες. Το οικολογικό θερμομονωτικό υλικό.



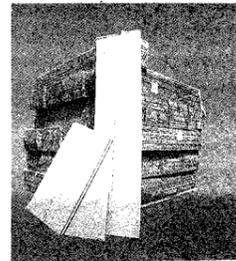
Heratekta

Θερμομονωτικές πλάκες σάντουιτς από διογκωμένη πολυστερίνη, με επένδυση δύο στρώσεων HERAKLITH. Αριστη θερμομόνωση και πρόσφυση στο σκυρόδεμα και κάθε τύπου επίχρισμα.



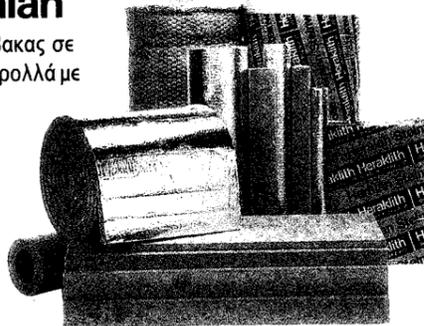
Heradur

Θερμομονωτικές πλάκες αφρώδους εξηλασμένης πολυστερίνης σε δύο τύπους, για οροφές και τοίχους.



Heralan

Πετροβάμβακας σε πλάκες και ρολλά με θερμομονωτικές και ηχομονωτικές ιδιότητες και αντοχή στη φωτιά μέχρι 850° C.



Villas

Ασφαλτόπανα οξειδωμένης ασφάλτου, πλαστομερή και ελαστομερή, κατάλληλα για κάθε τύπο στεγανοποίησης. Ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Πολυετής εγγύηση.



Herapor

Διογκωμένη πολυστερίνη με επιβραδυντή φωτιάς, σε οποιοδήποτε διαστάσεις και πυκνότητες για θερμομόνωση κτιρίων.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΑΘΗΝΑ: ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ 9Β, Τ.Κ. 106 71
ΤΗΛ: (01) 3611714 - 3619744, FAX: (01) 3603676
ΘΕΣ/ΛΙΚΗ: ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ 17, Τ.Κ. 546 23
ΤΗΛ: (031) 230833 - 239417, FAX: (031) 236922

ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ



Ο Σωκράτης Παπαγεωργίου (1918 - 1994) γεννήθηκε στα Κανάλια Καρδίτσας στις 26 Νοεμβρίου 1918. Ήταν το τρίτο από τα επτά παιδιά του Κωνσταντίνου και της Ευαγγελίας. Τέλειωσε το δημοτικό στα Κανάλια και τις δύο πρώτες τάξεις του γυμνασίου τις παρακολούθησε στην Καρδίτσα. Το γυμνάσιο το τέλειωσε στην Αθήνα, όπου μετακόμισε η οικογένειά του, επειδή ο πατέρας του που ήταν δάσκαλος, πήρε μετάθεση εκεί. Καθ' όλη τη φοίτηση στο δημοτικό και το γυμνάσιο υπήρξε αριστούχος και πρώτος στην τάξη του.

Το 1936 που αποφοίτησε από το γυμνάσιο, έδωσε εισαγωγικές εξετάσεις στο ΕΜΠ στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών και επέτυχε πέμπτος στη σειρά, παρά τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπιζε η οικογένειά του και οι οποίες δεν του επέτρεψαν να έχει την καλύτερη δυνατή προετοιμασία. Ετελείωσε το 1941 και πέρασε τα οκτώωρα στις αρχές της Κατοχής. Κατόπιν διορίστηκε στην νομομηχανική υπηρεσία Καρδίτσας. Από τη θέση αυτή απεχώρησε το 1944 και ανέβηκε στο βουνό στο χωριό του, σε περιοχή που ελέγχονταν κατά κύριο λόγο από τις δυνάμεις της α-

ντίστασης. Συμμετείχε στην κατασκευή του αεροδρομίου της Νεράϊδας (του μόνο ελεύθερου αεροδρομίου στην κατεχόμενη Ευρώπη).

Αμέσως μετά την απελευθέρωση επιστρατεύθηκε και υπηρέτησε επί πέντε συνεχή χρόνια ως έφεδρος ανθυπολοχαγός του μηχανικού. Στην διάρκεια του εμφύλιου βρίσκεται στα Γιάννενα.

Το 1950 μετατίθεται στη Βέροια. Εκεί γνωρίζει την Μαρίκα Κοσκινά, την οποία παντρεύεται το Σεπτέμβριο του 1954. Την καριέρα του σαν κατασκευαστής - μηχανικός την άρχισε στη Βέροια και τη συνέχισε στη

Θεσσαλονίκη, όπου μετακόμισε το Σεπτέμβριο του 1957. Υπήρξε ένας από τους πιο πετυχημένους κατασκευαστές μηχανικούς της πόλης της Θεσ/νίκης. Έργα του υπάρχουν διάσπαρτα σε όλα τα σημεία της πόλης. Ταυτόχρονα επέκτεινε τις δραστηριότητές του και στις κινηματογραφικές και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις. Δικά του είναι το κινηματοθέατρο ΕΓΝΑΤΙΑ, το ξενοδοχείο METROPOLITAN και το ξενοδοχείο Θεοξένεια στην Ουρανούπολη Χαλκιδικής. Κίνητρο της επιχειρηματικής δραστηριότητας ήταν πάντοτε η χάρη της δημιουργίας (το "δημιουργείν και χαιρείν", όπως χαρακτηριζόταν ο ίδιος έλεγε). Σ' όλη του τη σταδιοδρομία ο Σωκράτης Παπαγεωργίου υπήρξε ένας ακέραιος επιχειρηματίας, δίκαιος και καλός εργοδότης. Πάντα βοηθούσε τους νεαρούς συναδέλφους που ξεκινούσαν την επαγγελματική καριέρα τους. Η πείρα του και οι πολύπλευρες γνώσεις του θα λείψουν από τον τεχνικό κόσμο της πόλης.

Ο Σωκράτης Παπαγεωργίου ευτύχησε να δει τους δύο γιούς του καθηγητές Πολυτεχνείου στις Η.Π.Α. και στην Αθήνα και τον τρίτο επίσης διδάκτορα. ■

Δεν ενδίδει ο Ο.Θ. στις πιέσεις

Για εισβολή των ΤΑΞΙ στις λωρίδες λεωφορείων του οδικού δικτύου.

Συνεχείς πιέσεις για τη χρήση των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων και από τα ταξί, δέχεται ο Οργανισμός Ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης. Σε ανάλογο έγγραφο του Σωματείου Ιδιοκτητών Ταξί, ο Πρόεδρος τις Σ.Σ. του Ο.Θ. κ. Σακελλάρης εξέφρασε την παρακάτω άποψη για τον τρόπο βελτίωσης των συνθηκών κίνησης των 2.000 ταξί της Θεσσαλονίκης.

"Σε απάντηση του σχετικού εγγράφου σας, σας πληροφορούμε ότι πράγματι παρουσιάζονται κροσμάτα παράνομης στάθμευσης και παρεμπόδισης της κυκλοφορίας στην οδό Μητροπόλεως (που και η γεωγραφία της δεν ευνοεί: διαθέτει στην πράξη δύο μόνο λωρίδες κίνησης), για τα οποία η Δ/ση Τροχαίας πρέπει να μεριμνά. Στην Οδό Βασ. Όλγας, βέβαια, έγινε παραχώρηση προς τα ΤΑΞΙ για κίνηση στη λεωφορειολωρίδα (ελιγμοί απο επιβιβασμόν ή αποβίβαση επιβάτες). Άλλωστε, κατασκευάστηκαν ειδικές εσοχές για τα ΤΑΞΙ στη δεξιά πλευρά της οδού.

Όμως, το επιχείρημα ότι διεθνώς τα ΤΑΞΙ κινούνται σε λωρίδες κίνησης λεω-

φορείων δεν νομίζουμε ότι ευσταθεί. Είναι γνωστό ότι το ΤΑΞΙ διεθνώς - και στην Ελλάδα αποτελεί και οφείλει να αποτελεί αυστηρά μέσο ατομικής και όχι μαζικής πληρότητας ατόμων. Άρα, δεν είναι δυνατό να αντιμετωπίζεται ως όχημα μαζικής μεταφοράς ατόμων. Άρα, δεν είναι δυνατό να αντιμετωπίζεται ως όχημα υψηλής πληρότητας, (αφο οι προδιαγραφές των λωρίδων κυκλοφορίας γίνονται μόνο για αυτά). Σε ειδικές περιπτώσεις μεγάλων κυκλοφοριακών προβλημάτων (π.χ. στην περίπτωση της Αθήνας, όπου κατασκευάζεται το ΜΕΤΡΟ και κλείνουν παροδικά κάποιες αρτηρίες) είναι δυνατή η πορεία των ΤΑΞΙ σε τμήματα λεωφορειολωρίδων, αλλά σε εντελώς προσωρινή, άτυπη ή αποσπασματική βάση, (σε τυχόν άλλη περίπτωση δεν θα ήταν "λεωφορειολωρίδες").

Ο Ο.Θ. θεωρεί ότι με την προωθούμενη εξέταση αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ. και την εφαρμογή λεωφορειολωρίδων και σε άλλους κεντρικούς δρόμους της Θεσσαλονίκης, θα μειωθεί η κίνηση ΙΕ τροχοφόρων στο κέντρο και θα απαλυνθούν τα μεγάλα προβλήματα συμφόρησης (μέχρι τουλάχιστο να υλοποιηθούν κτίρια στάθμευσης αυτοκινήτων και το μέσο σε σταθερή τροχιά). ■

Παράταση της εφαρμογής των αντισεισμικών κανονισμών

Εγκύκλιος 49/12.10.94.

Παρατείνεται μέχρι 30.6.1995, ο χρόνος της παράλληλης εφαρμογής αφενός του Ν.Ε.Α.Κ., που εγκρίθηκε με τη Δ17α/08/32/Φ.Ν. 275/92 (ΦΕΚ 613/Β/92) απόφαση και αφετέρου του παλαιού Αντισεισμικού Κανονισμού, ο οποίος είχε εγκριθεί με το Β.Δ. της 19/26.2.1959 (ΦΕΚ 36/Α) "περί Αντισεισμικού Κανονισμού οικοδομικών έργων", όπως είχε τροποποιηθεί με την Απόφαση ΕΔ2α/01/44/Φ.Ν. 275/4.4.1984 (ΦΕΚ 239/Β/16.4.84) "Τροποποίηση και συμπλήρωση του Αντισεισμικού Κανονισμού οικοδομικών έργων". ■

Επιστημονική και Τεχνολογική Συνεργασία με τη Μ. Βρετανία

Στις 30 Νοεμβρίου λήγει η προθεσμία υποβολής προτάσεων.

Η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του υπουργείου Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, σε συνεργασία με το Βρετανικό Συμβούλιο, προκηρύσσει την επιστημονική και τεχνολογική συνεργασία 1995 - 1996 και καλεί τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν προτάσεις για ανταλλαγές επιστημόνων, κοινά ερευνητικά έργα (στους τομείς αστρονομία - αστροφυσική, δομημένο περιβάλλον και FMS, Ρομποτική και βιομηχανικός αυτοματισμός) και ανταλλαγές επιστημόνων (στον τομέα στατιστική για τα οικονομικά).

Η προθεσμία υποβολής προτάσεων λήγει στις 30.11.94. Προτάσεις μπορούν να υποβάλουν τα ερευνητικά κέντρα, ινστιτούτα και οργανισμοί τεχνολογικής και επιστημονικής ανάπτυξης, ΑΕΙ, ΤΕΙ, ΔΕΚΟ και ιδιωτικές επιχειρήσεις συναφείς με το θέμα.

Επισημαίνεται ότι οι φορείς θα πρέπει να έχουν εξασφαλίσει τη συνεργασία αντίστοιχων φορέων στη Μ. Βρετανία και να υποβάλουν από κοινού την πρότασή τους στη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας ή στο Βρετανικό Συμβούλιο. Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνούν με:

1. Γ.Γ.Ε.Τ. Τμήμα Διακρατικών Σχέσεων, υπεύθυνος Δρ. Σταμέλου, γρ. 305, τηλ. 7752-222, εσ. 340.

2. Βρετανικό Συμβούλιο, Τμήμα Επιστήμης και Τεχνολογίας, Τ.Θ. 3488, Αθήνα 102 10, τηλ. 3606-011, Fax: 7229-861. Υπεύθυνος: Dr. C. Kaldis. ■

Ομάδα εργασίας για τη Γ' φάση της ΒΙΠΕΘ

Ομάδα εργασίας με αντικείμενο τη σύνταξη προδιαγραφών μελέτης εσωτερικής χωροθέτησης των βιομηχανιών που θα εγκατασταθούν στη Γ' φάση της ΒΙΠΕΘ Σίνδου συγκρότησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ σε συνεργασία με τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης και την ΕΤΒΑ.

Την ομάδα εργασίας στελεχώνουν οι: Μαρία Λιλιμπάκη, Α.Μ. και Μαρία Χειρακάκη, Χ.Μ., εκπρόσωποι του ΟΘ., Παρασκευάς Καραμανώλης, Χ.Μ., εκπρόσωπος της ΕΤΒΑ, Γιώργος Ζαγκλιβερνός, Χ.Μ. και Γιάννης Περγίδης, Α.Μ., εκπρόσωποι του ΤΕΕ/ΤΚΜ. ■



1ο Πανελλήνιο Συνέδριο για τη διάσωση της τεχνικής μας κληρονομιάς

Στις 2 - 4 Δεκεμβρίου στη Θεσσαλονίκη.

Το 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο για τη διάσωση της τεχνικής κληρονομιάς της Ελλάδας πραγματοποιείται από τις 2 έως τις 4 Δεκεμβρίου στο Κέντρο Πολιτισμού της Νομαρχίας Θεσσαλονίκης με κεντρικό θέμα "Ο ρόλος των Μουσείων Τεχνικού Πολιτισμού στην Ελλάδα".

Το συνέδριο οργανώνουν το Ελληνικό Τμήμα της Διεθνούς Επιτροπής για τη Διάσωση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς - ΤΙΣΣΙΗ και το Τεχνικό Μουσείο Θεσσαλονίκης, σε συνεργασία με το Ελληνικό Τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Μουσείων - ΙCOM.

Στόχος της οργάνωσης του Συνεδρίου είναι η παρουσίαση των αρχών και των προβλημάτων της προστασίας και διατήρησης της τεχνολογικής και βιομηχανικής κληρονομιάς στη χώρα μας και η πληροφόρηση για τα ιδιαίτερα προγράμματα ανάδειξής της.

Στην προσπάθεια αυτή συμβάλλουν τα σημαντικά υλοποιημένα παραδείγματα των μικρών, μέχρι στιγμής, Μουσείων, που λειτουργούν στις διάφορες ελληνικές πόλεις

και παρουσιάζουν την τοπική ιστορία της ανάπτυξης της τεχνικής, της βιομηχανίας και των εφαρμογών τους, καθώς και όσα μεγαλύτερα, Μουσεία βρίσκονται σήμερα στο στάδιο της μελέτης σ' όλη την Ελλάδα.

Το πρώτο αυτό Πανελλήνιο Συνέδριο αποσκοπεί στο να αποτελέσει ένα θεσμό, που θα επαναλαμβάνεται κάθε χρόνο σε άλλη πόλη της Ελλάδας και με διαφορετική ειδική θεματολογία.

Η Θεσσαλονίκη έχει επιλεγεί ως η πρώτη πόλη διοργάνωσης του 1ου Συνεδρίου, γιατί θα είναι το 1997 η πρώτη πόλη της Ελλάδας, που θα φιλοξενήσει το Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς Επιτροπής του ΤΙΣΣΙΗ.

Την εκδήλωση θα κληθούν να παρακολουθήσουν εκτός από τα μέλη του Ελληνικού Τμήματος του ΤΙΣΣΙΗ και του Τεχνικού Μουσείου Θεσσαλονίκης, εκπρόσωποι φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το θέμα, εκπρόσωποι εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εκπρόσωποι συλλόγων και πολιτιστικών ιδρυμάτων και λοιποί ενδιαφερόμενοι για τα θέματα της τεχνολογικής και βιομηχανικής κληρονομιάς μας. ■

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Α. ΕΡΓΟ ΤΕΕ

Η συλλογή της Βιβλιοθήκης εμπλουτίστηκε και είναι διαθέσιμο το παρακάτω έντυπο υλικό από το έργο του ΤΕΕ (Σεμινάρια, ημερίδες, εισηγήσεις, Ομάδων Εργασιών).

1. Ελληνικό Συνέδριο σκυροδέματος (11ο: 1994 Μάιος 18 - 20: Κέρκυρα) / Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Κέρκυρα: ΤΕΕ, 1994. 3 τ.: πιν., σχ. Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές. Αρ. εισ. Μ. 693, Μ 694, Μ 695.
2. Εξάγλωσσο λεξικό γεωτεχνικών και μεταλλευτικών όρων / Α. Ορφανού... κ.ά. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 1993. 2 τ. ISBN: 960-7018-30-3-31-1 Ομάδα εργασίας ΤΕΕ. Αρ. εισ.: Μ 689 Μ 690.
3. Κουράκης, Α. Γενικό Πολεοδομικό σχέδιο δήμου Θεσσαλονίκης & ζώνη οικιστικού ελέγχου Θεσσαλονίκης / Α. Κουράκης, Ν. Παπαμίχας, Θ. Παππάς - 1994. 46 + 12 σ. + 6 διπλ. χαρτ. Ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Αρ. εισ.: Μ 698 (2 αντ.)
4. Ολοκληρωμένα συστήματα σχεδιασμού και ελέγχου βιομηχανικής παραγωγής (1993 Οκτ. 21 - 27: Αθήνα): σεμινάριο / Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 1993. 468 σ. Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές. Αρ. εισ. Μ 662.
5. Προοπτικές του ελληνικού κτηματολογίου (1989 Σεπτ. 25 - 26: Αθήνα) διήμερο / Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Αθήνα: Τεχνικά Χρονικά / ΤΕΕ, 1993. 248 σ.: εικ. Αρ. εισ. Μ 696 (3 αντ.)
6. Τουρισμός και περιβάλλον: επιλογές για βιώσιμη ανάπτυξη (1994 Μάιος 11: Αθήνα): ημερίδα / Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Μόνιμη Επιτροπή Περιβάλλοντος. 1994. 88 σ.: πιν. Περιέχει βιβλιογραφικές αναφορές. Αρ. εισ.: Μ 691.
7. Φωτοβολταϊκές εφαρμογές (1994 Ιουν. 13 - 18: Αθήνα): σεμινάριο / Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - 1994. (103) σ.: διαγρ., σχ. Αρ. εισ. Μ 697.

Β. ΝΕΟΕΙΣΑΧΘΕΝ ΥΛΙΚΟ

1. Ανανιάδου - Τζημπούλου, Μαρία, επιμ. Αρχιτεκτονική τοπίου αστικών υπαίθριων χώρων: Πρακτικά συμποσίου για τον Ευρωπαϊκό φοιτητικό διαγωνισμό = Landscape architectura urban open space design. Symposium proceedings for the European student competition. 1 - 3 Απριλίου 1993. Θεσσαλονίκη: Α.Π.Θ., 1994. Αρ. εισ. 4417. Ταξ. αρ. 712.09495.
2. Βρυχέα, Άννη και Κλώντ Λωράν, επιμ. Συμμετοχικός σχεδιασμός: Θεωρητικές διερευνήσεις, ιστορία των ιδεών και των πρακτικών, μεθοδολογικές προσεγγίσεις. Αθήνα: ΤΕΕ, 1993. Αρ. εισ. 4418. Ταξ. αρ. 721.072.
3. Ελληνικό Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών. Περιβαλλοντική κρίση: θέματα θεωρίας, μεθοδολογίας και ειδικών προσεγγίσεων. Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή, 1993. Αρ. εισ. 4390. Ταξ. αρ. 363.705.
4. Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως. Νόμος 1892/90: Κίνητρα για επενδύσεις στην Ελλάδα. Αθήνα: ΕΤΒΑ, 1992. Αρ. εισ. 4179. Ταξ. αρ. 338.90026495.
5. Καραμήτρου - Μεντεσιόη, Γ. Αιωνία Κοζάνης: Αρχαιολογικός οδηγός = Aiani of Kozani: Archaeological guide Θεσσαλονίκη, 1989. Αρ. εισ. 4416. Ταξ. αρ. 930.109.495.
6. European Community Environment Legislation. Nature. vol. 4. Luxembourg: Office for official Publications of the European Communities, 1992, 7 vols. Αρ. εισ. 4395.
7. European Community Environment Legislation. Water. vol. 7. Luxembourg: Office for official Publications of the European Communities, 1992, 7 vols. Αρ. εισ. 4396.



ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

- A. εκτιμώντας ότι αποτελεί θεμελιώδη αρχή της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής να παρεμποδίζεται η μόλυνση του περιβάλλοντος στην πηγή από τον ενδεχόμενο ρυπαίνοντα,
 - B. αναγνωρίζοντας ότι η άρση των συνεπειών των περιβαλλοντικών καταστροφών που οφείλονται στον άνθρωπο, αλλά επίσης και των συνεπειών της συνεχιζόμενης αντικανονικής αντιμετώπισης του περιβάλλοντος, μπορεί να συνεπάγεται σημαντικές οικονομικές δαπάνες σε διασυνοριακό επίπεδο, όταν υφίστανται μεν διατάξεις των κρατών μελών περί ευθύνης, μπορούν όμως εύκολα να παρακαμφθούν οι δε ρυπαίνοντες δεν μπορούν να εντοπισθούν ή είναι αφερέγγυοι,
 - Γ. έχοντας λάβει την σταθερή απόφαση να εξασφαλισθεί κατά προτεραιότητα ότι οι ζημιές θα αντικαθίστανται και δεν θα δημιουργούνται νέες ζημιές του παρελθόντος,
 - Δ. εκτιμώντας ότι ο θεσμός της περιβαλλοντικής ευθύνης θα πρέπει να περιέχει ορισμένα κίνητρα για τη λήψη προληπτικών μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και για μια αποτελεσματικότερη διαχείριση και ένα αυστηρότερο έλεγχο των κινδύνων,
 - Ε. έχοντας επίγνωση του γεγονότος ότι η περιβαλλοντική ευθύνη θα αποτελούσε ένα σημαντικό στοιχείο σε μία "ευρύτερη σύνθεση μέσων" για την πρόληψη και αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών,
 - ΣΤ. επιδιώκοντας την αποφυγή μέσω μιας νομοθετικής ρύθμισης διαφόρων επιβαρύνσεων για τις εθνικές βιομηχανίες, προκειμένου να μην δημιουργηθούν πρόσθετα μειονεκτήματα στην οικονομική δραστηριότητα σε ορισμένες περιοχές,
 - Z. εκτιμώντας ότι μια κοινοτική περιβαλλοντική ευθύνη δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα την υπερβολική επιβάρυνση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων,
 - H. διαπιστώνοντας ότι στα περισσότερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθεί να ελλείπει μια ειδική νομοθεσία για την περιβαλλοντική ευθύνη, από την άλλη δε πλευρά αμιγώς εθνικές ρυθμίσεις με τις διαφορετικές τους απαιτήσεις θα οδηγούσαν σε αναμοιρογενείς οικονομικές επιβαρύνσεις και ως εκ τούτου σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και εμπορικούς φραγμούς.
1. διαπιστώνει συνεπώς ότι και υπό το πρίσμα της επικουρικότητας είναι δεδομένη η αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη ρύθμιση της περιβαλλοντικής ευθύνης, ούτως ώστε είναι απαραίτητο να δράσει στον εν λόγω τομέα·
 2. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει σχέδιο οδηγίας με τη ρύθμιση της ευθύνης για (μελλοντικές) περιβαλλοντικές ζημιές, σύμφωνα με το άρθρο 138β εδάφιο της Συνθήκης ΕΚ·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή, και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή.



Προγραμματισμός εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών

1. Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ 15886/28.7.94

• Σε περίπτωση που για τη χορήγηση οικοδομικής άδειας προσθήκης σε υπάρχον νόμιμο κτίριο και της εκτέλεσης των οικοδομικών εργασιών αυτής, απαραίτητες προϋποθέσεις είναι και παράλληλες εργασίες ή άλλες τυχόν ενέργειες που πρέπει να γίνουν επί του υπάρχοντος κτιρίου, χωρίς τις οποίες δεν θα επιτρεπόταν η νόμιμη χορήγηση της άδειας της προσθήκης, τότε οι προϋποθέσεις αυτές θα πρέπει να υλοποιούνται σε εύλογο (από τεχνικής πλευράς και μόνον) χρόνο, τέτοιο ώστε κατά τη διάρκεια εκτέλεσής του έργου να μην προκύπτει παράβαση των πολεοδομικών ή και άλλων διατάξεων.

Η συνολική οικοδομή, (προσθήκη και υπάρχουσα) ελεγχόμενη ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών, δεν πρέπει να είναι μη σύννομη εκ της συνυπάρξεως τόσο της προόδου εκτέλεσής του έργου της προσθήκης, όσο και της καθυστερησέως εκτέλεσής των παραλλήλων εργασιών στο υπάρχον κτίριο, οι οποίες αποτελούσαν απαραίτητη προϋπόθεση για τη νόμιμη χορήγηση της οικοδομικής άδειας και τη συνολική νομιμότητα του κτιρίου και τον έλεγχό της.

Ο εύλογος χρόνος (από τεχνικής πλευράς και μόνον) για την υλοποίηση των προϋποθέσεων, υπό τις οποίες εξεδόθη η άδεια της προσθήκης, εναπόκειται στην κρίση της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και είναι βεβαίως ανάλογος με την κάθε περίπτωση.

• Σε περίπτωση χορήγησης οικοδομικής άδειας - νέας οικοδομής ή και προσθήκης σε υπάρχον κτίριο - και εκτέλεσης των οικοδομικών εργασιών αυτής, που προϋποθέτουν και την διαμόρφωση του περιβάλλοντος, το κτίριο ακάλυπτο χώρο, για την τήρηση της νομιμότητας στο κατασκευασμένο κτίριο, τότε οι εργασίες διαμόρφωσης του περιβάλλοντος το κτίριο ακάλυπτο χώρου (καθώς και οι τυχόν λοιπές παράλληλες με αυτές εργασίες υγρομόνωσης υπογείων, εγκαταστάσεων κάτω από τον περιβάλλοντα χώρο ή άλλες) θα πρέπει να υλο-

ποιούνται σε εύλογο (από τεχνικής πλευράς και μόνον) χρόνο, τέτοιο ώστε κατά την διάρκεια εκτέλεσής του έργου να μην προκύπτει παράβαση των πολεοδομικών διατάξεων.

Η συνολική οικοδομή, ελεγχόμενη ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών, δεν πρέπει να είναι μη σύννομη εκ της συνυπάρξεως αφ' ενός μεν της προόδου εκτέλεσής του έργου του κυρίως κτιρίου και αφ' ετέρου της καθυστερησέως εκτέλεσής των έργων διαμορφώσεων του περιβάλλοντος το κτίριο ακάλυπτο χώρου, οι οποίες είναι απαραίτητες για την συνολική νομιμότητα του κτιρίου και τον έλεγχό της. Ο εύλογος (από τεχνικής πλευράς και μόνον) χρόνος για την υλοποίηση των απαραίτητων διαμορφώσεων του περιβάλλοντος το κτίριο ακάλυπτο χώρου, των λοιπών παραλλήλων με αυτές εργασιών, καθώς και το εύρος του χώρου αυτού εναπόκειται στην κρίση της πολεοδομικής υπηρεσίας και είναι βεβαίως ανάλογος με την κάθε περίπτωση.

• Όλα τα προηγούμενα θα πρέπει να προσδιορίζονται στα υποβαλλόμενα κατά την έκδοση της οικοδομικής άδειας "Στοιχεία χρονικού προγραμματισμού" της κατασκευής (άρθρο 231 παρ. 2 περίπτ. στ. του Π.Δ. 696/74) και να ελέγχονται και πριν και μετά την έκδοση της οικοδομικής άδειας από την Υπηρεσία.

2. Εγκύκλιος 46/94, διευκρινιστικές οδηγίες

α. Οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση της Αποφάσεως είναι π.χ. μετατροπές τμημάτων του υπάρχοντος κτιρίου σε "Υπόστυλο χώρο" (πυλωτή), σε "Ημιυπαίθριους χώρους", σε Χώρους Σταθμεύσεως", "Κατεδαφίσεις τμημάτων του υπάρχοντος" αλλά και τυχόν άλλες κατά περίπτωση.

β. Ο "εύλογος χρόνος" που αναφέρεται και στις δύο περιπτώσεις της Αποφάσεως είναι βεβαίως ανάλογος με την κάθε περίπτωση έργου, αλλά γενικώς και έχοντας υπόψη και την 275/30/23.6.94 γνωμοδότηση του Κεντρικού ΣΧΟΠ ως εύλογος χρόνος π.χ στη δεύτερη περίπτωση για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος

το κτίριο ακάλυπτο χώρου πρέπει να θεωρηθεί ο χρόνος αποπεράτωσης του φέροντα οργανισμού και των τοιχοποιιών ή π.χ. στην πρώτη περίπτωση για την υλοποίηση υπόστυλου χώρου στο ισόγειο του υπάρχοντος η αποπεράτωση του φέροντα οργανισμού και των τοιχοποιιών ομοίως.

γ. Σε περιπτώσεις οικοδομών που συντρέχουν και οι δύο περιπτώσεις της Αποφάσεως εννοείται ότι έχουν εφαρμογή και οι δύο.

δ. Η Απόφαση βεβαίως δεν αφορά και σε αυθαίρετες κατασκευές που δεν παρουσιάστηκαν κατ' αρχήν ή κατασκευάστηκαν κατά την εκτέλεση του έργου.

ε. Οι πιθανές πολεοδομικές παραβάσεις που μπορεί να προκύπτουν από την μη υλοποίηση των προϋποθέσεων είναι π.χ. Υπέρβαση Συντελεστή Δομήσεως ή ποσοστού καλύψεως ή Υπέρβαση Ύψους ή Μείωση της ελάχιστης απόστασης (Δ) από τα όρια του οικοπέδου ή συνδυασμός αυτών ή άλλες.

ζ. Στην περίπτωση διαπιστώσεως της μη υλοποίησης, ανάλογα με την πρόοδο του έργου, των προϋποθέσεων που αναφέρονται και στις δύο περιπτώσεις της Απόφασης τάσσεται εύλογη προθεσμία στον οικοδομούντα για την υλοποίησή τους, πέραν της οποίας διακόπτονται συνολικά οι οικοδομικές εργασίες ή τάσσεται προθεσμία και επιβάλλεται και διακοπή εργασιών, πλην εκείνων οι οποίες αφορούν στην υλοποίηση των προϋποθέσεων.

• Επειδή για την υλοποίηση της Αποφάσεως, αλλά και για την αποφυγή διενέξεως ιδιαίτερη αξία έχει η εκ των προτέρων γνώση και εφαρμογή του σωστού προγραμματισμού των εργασιών για την κατασκευή του έργου, γι' αυτό σας επιστούμε ιδιαίτερα προσεκτικούς ως προς τη σωστή καταγραφή των εργασιών υλοποίησης των προϋποθέσεων των δύο περιπτώσεων της Απόφασης στα "Στοιχεία Χρονικού Προγραμματισμού" που απαιτούνται και υποβάλλονται μαζί με την μελέτη της οικοδομικής άδειας και ελέγχονται από την Υπηρεσία.

• Συμπληρωματικά υπενθυμίζουμε ότι και κατά τον τελικό έλεγχο των οικοδομών για την σύνδεσή τους με τα δίκτυα ηλεκτρισμού και ύδρευσης πρέπει να ελέγχεται οπωσδήποτε και η υλοποίηση τόσο των προϋποθέσεων της πρώτης περίπτωσης της Αποφάσεως, όσο και της διαμόρφωσης στην τελική στάθμη του περιβάλλοντος, το κτίριο ακάλυπτο χώρου, της δεύτερης περίπτωσης. ■

Επιλογή υποψηφίων για πρόσληψη

Η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διοργανώνει επιλογή υποψηφίων με σκοπό την κατάρτιση πινάκων επιτυχόντων για την πρόσληψη υπαλλήλων επιστημονικού κλάδου για δραστηριότητες που συνδέονται με την επιστημονικά και τεχνολογική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με το 4ο πρόγραμμα - πλαίσιο.

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (σταδιοδρομία Α8/Α5)

στους ακόλουθους τομείς:

- COM/R/A/159: Εφαρμογές τηλεματικής
 - COM/R/A/160: Τεχνολογίες των επικοινωνιών (τηλεπικοινωνίες, οπτικοακουστικός τομέας, ταχυδρομεία)
 - COM/R/A/161: Τεχνολογίες των πληροφοριών
 - COM/R/A/162: Βιομηχανικές τεχνολογίες και τεχνολογίες υλικών
 - COM/R/A/163: Μετρήσεις και δοκιμές
 - COM/R/A/164: Περιβάλλον και κλίμα
 - COM/R/A/165: Επιστήμες και τεχνολογίες της θάλασσας
 - COM/R/A/166: Βιοτεχνολογία
 - COM/R/A/167: Βιοϊατρική και υγεία
 - COM/R/A/168: Γεωργία και αλιεία
 - COM/R/A/169: Μη πυρηνική ενέργεια
 - COM/R/A/170: Μεταφορές
 - COM/R/A/171: Στοχοθετημένη κοινωνικοοικονομική έρευνα
 - COM/R/A/172: Επινόηση, ανάπτυξη, διαχείριση των ερευνητικών προγραμμάτων
- Όριο ηλικίας: οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν γεννηθεί μετά τις 1/7/1958.
Κατάρτιση: πανεπιστημιακές σπουδές.

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (σταδιοδρομία C3 - B5/B3)

στους ακόλουθους τομείς:

- COM/R/B/27: Εφαρμογές τηλεματικής
- COM/R/B/28: Τεχνολογίες των επικοινωνιών (τηλεπικοινωνίες, οπτικοακουστικός τομέας, ταχυδρομεία)
- COM/R/B/29: Τεχνολογίες των πληροφοριών
- COM/R/B/30: Βιομηχανικές τεχνολογίες και τεχνολογίες υλικών
- COM/R/B/31: Μετρήσεις και δοκιμές
- COM/R/B/32: Περιβάλλον και κλίμα

- COM/R/B/33: Επιστήμες και τεχνολογίες της θάλασσας
 - COM/R/B/34: Βιοτεχνολογία
 - COM/R/B/35: Βιοϊατρική και υγεία
 - COM/R/B/36: Γεωργία και αλιεία
 - COM/R/B/37: Μη πυρηνική ενέργεια
 - COM/R/B/38: Μεταφορές
 - COM/R/B/39: Στοχοθετημένη κοινωνικοοικονομική έρευνα
 - COM/R/B/40: Τεχνική συνδρομή στην εφαρμογή των ερευνητικών προγραμμάτων
- Όριο ηλικίας: οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν γεννηθεί μετά τις 1/7/1958.
Κατάρτιση: πανεπιστημιακές σπουδές.
Επαγγελματική κατάρτιση: 2 ετών τουλάχιστον.

ΚΥΡΙΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (βαθμός Α4)

στους ακόλουθους τομείς:

- COM/R/A/145: Εφαρμογές τηλεματικής
 - COM/R/A/146: Τεχνολογίες των επικοινωνιών (τηλεπικοινωνίες, οπτικοακουστικός τομέας, ταχυδρομεία)
 - COM/R/A/147: Τεχνολογίες των πληροφοριών
 - COM/R/A/148: Βιομηχανικές τεχνολογίες και τεχνολογίες υλικών
 - COM/R/A/149: Μετρήσεις και δοκιμές
 - COM/R/A/150: Περιβάλλον και κλίμα
 - COM/R/A/151: Επιστήμες και τεχνολογίες της θάλασσας
 - COM/R/A/152: Βιοτεχνολογία
 - COM/R/A/153: Βιοϊατρική και υγεία
 - COM/R/A/154: Γεωργία και αλιεία
 - COM/R/A/155: Μη πυρηνική ενέργεια
 - COM/R/A/156: Μεταφορές
 - COM/R/A/157: Στοχοθετημένη κοινωνικοοικονομική έρευνα
 - COM/R/A/158: Επινόηση, ανάπτυξη, διαχείριση των ερευνητικών προγραμμάτων
- Όριο ηλικίας: οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν γεννηθεί μετά τις 1/7/1948.
Κατάρτιση: πανεπιστημιακές σπουδές.
Επαγγελματική πείρα: 15 ετών τουλάχιστον.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ (σταδιοδρομία C5/C2)

- στους ακόλουθους τομείς:
 - COM/R/C/6: Πληροφορική, αυτοματισμός γραφείου, τηλεπικοινωνίες
 - COM/R/C/7: Σχέδιο: βιομηχανικό, στατικό, μηχανολογικό. CAD/CAM
 - COM/R/C/8: Λειτουργεία και συντήρηση εγκαταστάσεων, θέρμανσης, κλιματισμού, ατμογεννητριών, συστημάτων ελέγχου και μέτρησης.
 - COM/R/C/9: Συνεργεία: συγκολλητής, χειριστής φρέζας, εφαρμοστής, τερνευτής, λεπτομηχανουργός, χειριστής μηχανημάτων ψηφιακής λειτουργίας, αποθηκάριος τεχνικού υλικού)
 - COM/R/C/10: Ηλεκτρολογία ηλεκτρονική
 - COM/R/C/11: Εργαστήριο: φυσικής, χημείας, βιοχημείας, ακτινοπροστασίας, οργανολογίας, μεταλλογραφίας, μηχανικών δοκιμών, χαρακτηρισμού των υλικών
 - COM/R/C/12: Πυροσβέστες
- Όριο ηλικίας: οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν γεννηθεί μετά τις 1/7/1958.
Κατάρτιση: κατώτερη δευτεροβάθμια κατάρτιση.

Επαγγελματική πείρα: 2 ετών τουλάχιστον.
Το επίσημο πλήρες κείμενο της προκήρυξης διαγωνισμού με επιλογή που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 309 της 5/11/1994, η περιγραφή των τομέων επιστημονικής έρευνας του 4ου προγράμματος - πλαισίου που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα L αριθ. L 126 της 18/5/1994 καθώς και τα έντυπα των αιτήσεων υποβολής υποψηφιότητας πρέπει να ζητηθούν εγγράφως, αναφέροντας τον αριθμό του σχετικού διαγωνισμού (αριθ. COM/R/C/...), πριν από τις 8/12/1994, από την ακόλουθη διεύθυνση:

CCE, Secretariat des Comites de Selection Recherche, SDME R2/51, rue Montoyer 75, B - 1049 Bruxelles, Belgique

(fax: + 32 2 296.22.39 / + 32 2 299.39.60).
Οι αιτήσεις υποψηφιότητας, δεόντως συμπληρωμένες και υπογεγραμμένες, πρέπει να αποσταλούν στην ανωτέρω διεύθυνση το αργότερο στις 21/12/1994. Ως ημερομηνία αποστολής θεωρείται η ημερομηνία της σφραγίδας του ταχυδρομείου.

Η Επιτροπή εφαρμόζει στο προσωπικό της πολιτικής ισότητα ευκαιριών για τους άνδρες και τις γυναίκες. ■

Σεμινάριο "Maintenance '95" στη Σόφια

Στις 24 - 26 Ιανουαρίου για τη συντήρηση μηχανών και εξοπλισμών κάτω από συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

Σεμινάριο με θέμα "Συντήρηση μηχανών και εξοπλισμού κάτω από συνθήκες της οικονομίας της αγοράς" διοργανώνει στη Σόφια μαζί με άλλους φορείς η Επιστημονική - Τεχνική Ένωση Μηχανολόγων Μηχανικών Βουλγαρίας μέλος της Ομοσπονδίας Επιστημονικών και Τεχνικών Ενώσεων Βουλγαρίας. Στο σεμινάριο που θα γίνει από τις 24 μέχρι τις 26 Ιανουαρίου 1995 καλούνται να συμμετάσχουν και Έλληνες επιστήμονες. Στη διάρκεια του συνεδρίου θα υπάρχει μετάφραση στη ρωσική, γερμανική και αγγλική γλώσσα.

Δηλώσεις συμμετοχής κατατίθενται στη διεύθυνση:

House of science and technics
Sofia, 108 Rakovski str.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να αποστέλλονται στα τηλέφωνα της Ένωσης Μηχανολόγων Μηχανικών Βουλγαρίας 00359 2 877290, Fax 802365 καθώς και στο γραφείο ΔΑΤΕΧ του ΤΕΕ, τηλ. 268.375 (κ. Μακρής και κ. Ριτζούλης). Η προθεσμία υποβολής των δηλώσεων συμμετοχής με εισήγηση, λήγει στις 20.12.94, της απλής συμμετοχής στις 30.12.94, ενώ η κατάθεση κειμένου των εισηγήσεων πρέπει να γίνει το αργότερο μέχρι τις 24.1.95.

Τα έξοδα συμμετοχής έχουν ως εξής:

Participation	120 USD
Authors of reports do not pay participation fees	
Report collection	20 USD
Coktail	10 USD
Advertisements	dy agreement

Συμπόσιο για τις οικονομικές ελληνορωσικές σχέσεις

Στη Μόσχα, 30 Νοεμβρίου - 3 Δεκεμβρίου

Συνάντηση - συμπόσιο με θέμα "Ελληνορωσικές οικονομικές σχέσεις: εμπειρίες, επιτεύγματα, προβλήματα, προοπτικές ελληνορωσικής επιχειρηματικής συνεργασίας στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον της Ρωσίας των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, πραγματοποιείται στη Μόσχα από 30 Νοεμβρίου μέχρι 3 Δεκεμβρίου.

Το συμπόσιο οργανώνουν η Ελληνική πρεσβεία στη Μόσχα και ο "Όμιλος Ελλήνων Επιχειρηματιών Ρωσίας".

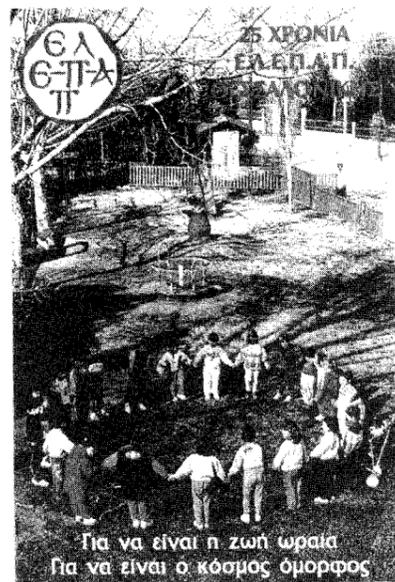
Στο συμπόσιο θα οργανωθούν συζητήσεις στογυλλής Τραπέζης σε ειδικότερα θέματα κατά ομάδες εργασίας:

1. Εμπορίου, υπηρεσιών, τραπεζικών θεμάτων, ασφαλειών
2. Ενέργειας, πετρελαϊκής συνεργασίας
3. Ναυτιλίας, μεταφορών
4. Τουρισμού
5. Κατασκευών, τεχνικών μελετών
6. Αγροτοβιομηχανιών
7. Ιατροφαρμακευτικού τομέα
8. Τεχνολογικής συνεργασίας, επικοινωνιών, πληροφορικής. ■

Σεμινάρια για τις αναστηλώσεις

Ο Σύλλογος Αποφοίτων σε συνεργασία με το Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ. προγραμματίζει Ενημέρωτικά - Επιμορφωτικά Σεμινάρια, μικρής διάρκειας (μη επιδοτούμενα). Ο πρώτος κύκλος, διάρκειας 6 ημερών οργανώνεται με θέμα: "Διατήρηση, Αποκατάσταση, Αναστήλωση" στις 22, 23, 24 Νοεμβρίου και στις 29, 30 Νοεμβρίου και 1 Δεκεμβρίου 1994 στο Μεγάλο Αμφιθέατρο της Πολυτεχνικής Σχολής του Α.Π.Θ. κατά τις απογευματινές ώρες 5 - 9 μ.μ. Οι εισηγήσεις του Σεμιναρίου αφορούν τις παρακάτω ενότητες.

Κάρτες της ΕΛΕΠΑΠ



Μήνυμα μέσω του "Τεχνογραφήματος" απευθύνει ο Σύλλογος "Φίλες της Ελληνικής Εταιρείας Προστασίας και Αποκατάστασης Αναπήρων Παιδιών (ΕΛΕΠΑΠ)" για την αγορά χριστουγεννιάτικων καρτών, ενόψει των Χριστουγέννων.

Η κάθε κάρτα κοστίζει 100 δρχ. και η αγορά της βοηθά στη ψυχική κυρίως στήριξη των παιδιών που αντιμετωπίζουν κινητικά κυρίως προβλήματα. ■

Forum Παρευξείνιας Συνεργασίας

Στις 24, 25 και 26 Νοεμβρίου ειδική ενότητα για τις κατασκευές και τα έργα υποδομής, με ευθύνη του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Το ενδιαφέρον που παρουσιάζει για την Ελλάδα ο Παρευξείνιος χώρος είναι δεδομένο από ιστορικής, πολιτικής και οικονομικής απόψεως. Το Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών, επίσημος ερευνητικός φορέας του κράτους, παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις στο χώρο αυτό και με αφορμή την Ελληνική Προεδρία του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΚ), διοργανεί, με την υποστήριξη του υπουργείου Εξωτερικών διεθνές forum.

Το forum θα πραγματοποιηθεί στις 24, 25 και 26 Νοεμβρίου, στο νέο συνεδριακό κέντρο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης με τη συμμετοχή αντιπροσωπειών από όλες τις χώρες της Παρευξείνιας Συνεργασίας (Ελλάδα, Τουρκία, Αλβανία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ουκρανία, Ρωσία, Γεωργία, Αρμενία και Αζερμπαϊτζάν), καθώς και ειδικοί από διεθνείς οργανισμούς, διεθνείς τράπεζες και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Την τρίτη ημέρα των εργασιών του forum θα εξεταστούν, με ειδική ενότητα, θέματα κατασκευών και έργων υποδομής στις Παρευξείνιες χώρες. Η ενότητα αυτή οργανώθηκε σε συνεργασία με το ΤΕΕ/ΤΚΜ και αποβλέπει στην ανίχνευση των προοπτικών που διανοίγονται στις Παρευξείνιες χώρες για τους Έλληνες μηχανικούς και κατασκευαστές. Στο περιθώριο του forum, εξάλλου, ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Θεσσαλονίκης διοργανώνει πολιτιστική εκδήλωση προς τιμή των ξένων αντιπροσωπειών, η οποία θα είναι ανοικτή σε όλους τους συνέδρους.

Προσκλήσεις θα διατίθενται στην είσοδο του νέου συνεδριακού κέντρου.

Για πληροφορίες και δηλώσεις συμμετοχής οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στη γραμματεία του forum στο τηλέφωνο 031-53.14.14 (κ. Γκλαβίνης) και στο γραφείο ΔΑΤΕΧ του ΤΕΕ, τηλ. 268.375 (κ. Μακρής και Ριτζούλης). ■

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ: για προϊστάμενος τμήματος από εταιρεία service πολυκατοικιών, τηλ. 806.63.52, 806.01.70.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ή ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ: για υπεύθυνος επέκτασης αναπτυσσόμενης επιχείρησης, 30 - 40 ετών, 5ετή προϋπηρεσία, γνώστης ΓΟΚ, πείρα σε στατικές μελέτες, τηλ. 806.40.67, 806.95.03 κ. Ανδριόπουλο.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ: νέος για ελεγκτής - τεχνικός σύμβουλος για τα γραφεία Αλεξανδρούπολης, Κομοτηνής, Καβάλας, Δράμας, Βέροιας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Λαμίας από ΙΝΤΕΡΣΑΛΟΝΙΚΑ, όμιλο ασφαλιστικών εταιρειών Ν. Κουντουριώτου 19, 546 25 Θεσ/νίκη, τηλ. 254.641.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ή ΧΗΜΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για πωλήσεις συστημάτων προστασίας περιβάλλοντος, 3 ετή εμπειρία Αγγλική, άδεια οδήγησης από Human Resources Department, PO Box 61092 15110 Μαρούσι, τηλ. 6899200 (εσ. 234).

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ 1) για Δ/ντής Παραγωγής 2) για Δ/ντής προγραμματισμού συντονισμού, πτυχίο ΑΕΙ κατά προτίμηση ειδικότητας κλωστοϋφαντουργίας, ξένη προϋπηρεσία σε αντίστοιχη θέση, Αγγλική ή Γερμανική ή Γαλλική, από βιομηχανία ενδυμάτων με έδρα Ξάνθη, Amason. Έλλης 8 176 72 Καλλιθέα Fax. 9595790.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ με εμπειρία σε σχεδιασμό και κατασκευή μηχανημάτων, σε μηχανουργικές κατεργασίες ακριβείας, σχεδίαση με AutoCAD, Αγγλική από Βιομηχανία, Τ.Θ. 51564 14510 Κηφισιά.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ή ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ για μόνιμο Τεχνικό Σύμβουλο στην Επιτροπή Πυρας, 5 ετή προϋπηρεσία 36-40 ετών, Αγγλική και Γαλλική ή Γερμανική, από Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών (για Επιτροπή Πυράς υπόψη Π. Βεζυργιάννη) Ξενοφώντος 10, 10557 Αθήνα (Βιογραφικό, 2 συντακτικές επιστολές, φωτο).

Αναλυτικότερα στον πίνακα Εύρεση Εργασίας 7ος όροφος γραφεία ΤΕΕ/ΤΚΜ. ■

Συλλογικά

• ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ - ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Το Δ.Σ. του Συλλόγου Μηχανολόγων Ηλεκτρολόγων Β. Ελλάδας, διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών, καταγγέλει την προώθηση του Προεδρικού Διατάγματος, με το οποίο εξισώνονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των ΤΕΙ με αυτά των μηχανικών. Στο ψήφισμα αναφέρεται: "Η κατάρτιση του Προεδρικού Διατάγματος έγινε κυριολεκτικά εν κρυπτώ, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι συντάκτες του είχαν συνείδηση του απαράδεκτου των ρυθμίσεων που προωθούσαν. Απαιτούμε την άμεση ανάκληση του Π.Δ. και καλούμε όλους τους Μηχανικούς να διατρανώσουν την αντίθεσή τους σε κάθε προσπάθεια φαλκιδεύσης των επαγγελματικών τους δικαιωμάτων. Καλούμε την Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ, αφού έρθει σε συνεννόηση με τους κλαδικούς Συλλόγους Μηχανικών, τους φοιτητικούς συλλόγους και την Πανεπιστημιακή Κοινότητα, να προχωρήσει στην οργάνωση παντεχνικής συγκέντρωσης και κάθε άλλη κινητοποίηση που θα κριθεί σκόπιμη, για να γίνει δυνατή η έκφραση "της αντίθεσης των Μηχανικών σε παρόμοιες μεθοδεύσεις".

• ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΙ Β' ΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Τις αρχαιρεσίες του πραγματοποίησε ο Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών Εκπαιδευτικών Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Μελών ΤΕΕ/ΤΚΜ, το Σάββατο 5 Νοεμβρίου.

Στο διοικητικό συμβούλιο εκλέγονται κατά σειρά ψήφων οι παρακάτω:

1. Κασούρη Σοφία
2. Ορλής Στέλιος
3. Κιουμουσιδής Βλάσης
4. Σταμάτης Γιώργος
5. Μαραγκουδάκης Νικηφόρος

Το Δ.Σ. θα συγκροτηθεί σε σώμα στην επόμενη συνεδρίασή του.

• ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ Α.Π.Θ.

Την Τετάρτη 2 Νοεμβρίου 1994 έγινε η τακτική Γενική Συνέλευση του Συλλόγου Αποφοίτων της Π.Σ. του Α.Π.Θ., καθώς επίσης και οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου και της Εξελεγκτικής Επιτροπής. Το νέο Δ.Σ. για τη διετία 1994 - 96 αποτελούν οι Γ. Πενέλης πρόεδρος, Ζ. Καραμάνου Αντιπρόεδρος, Α. Χαρίση - Χατζηγώγου γραμματέας, Στ. Χατζηκωνσταντίνου ταμίας, καθώς επίσης και οι Θ. Τόσκα, Α. Κοκκινάκη, Μ. Ξυροτύρη, Γ. Στεργιάδης, Κ. Πατραμάνης μέλη. Αναπληρωματικά μέλη εκλέγονται οι Ν. Γιανναράκης, Μ. Τσατσαρώνη, Ι. Τσιόφης.

Η Εξελεγκτική Επιτροπή αποτελείται από τους Στ. Μανωλοπούλου, Α. Τσώνο, Δ. Αντωνιάδη, με αναπληρωματικό τον Ι. Λασκαριδη.



Από την έκθεση μελών της ΕΜΔΥΔΑΣ

ΜΕ ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ

Η σύσταση Οργανισμού Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στο πλαίσιο του ΟΗΕ και η πρόωση συνολικού σχεδιασμού οικισμών με στόχο την αξιοποίηση των ΑΠΕ είναι οι κυριότερες λύσεις για την αξιοποίηση αυτών των πηγών ενέργειας που προτάθηκαν στο 5ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο, το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη και διοργάνωσε η Ελληνική Εταιρεία Αιολικής Ενέργειας.

Στο συνέδριο, το οποίο παρακολούθησαν 500 σύνεδροι από όλο τον κόσμο τόνιστηκε για μια ακόμη φορά ότι η αιολική ενέργεια θα μπορούσε να καλύψει το 5% - 10% της συνολικής ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα. Δυστυχώς όμως το ποσοστό αυτό παραμένει ακόμα μικρό: από το σύνολο των 8.600 MW που παράγει η ΔΕΗ μόνο τα 27 MW, (επί 13 πάρκων συνολικά) παράγονται από τη δύναμη του ανέμου, δηλαδή ποσοστό 0,3%. Στις προθέσεις της ΔΕΗ, είναι μέχρι το 1998 να προστεθούν άλλα 80 MW, ενώ απώτερο στόχος είναι τα 1000 MW στα επόμενα 10 - 15 χρόνια.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση επανέρχεται, και με την υποστήριξη της γερμανικής προεδρίας στην πρότασή της για επιβολή φόρου κατανάλωσης ενέργειας στα κράτη - μέλη. Η αρχική πρόταση της Επιτροπής για επιβολή φόρου υποβλήθηκε το 1992, αλλά παρέμεινε στο τραπέζι του Συμβουλίου Υπουργών λόγω διαφωνιών μεταξύ των κρατών - μελών. Ενόψει όμως του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου υπουργών Ενέργειας του Δεκεμβρίου, που θα συνέλθει στο Έσεν της Γερμανίας, η Επιτροπή προτίθεται να ρυθμίσει τις φορολογικές πιυχές της πρότασής της, ώστε να ληφθεί απόφαση.

Σκοπός της αρχικής πρότασης της Επιτροπής είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, με σταδιακή φορολογία στην ενέργεια, η οποία σε 8 χρόνια θα φτάσει τα 10 δολάρια ανά βαρέλι πετρελαίου. Ο φόρος θα αφορά τα υγρά καύσιμα, το φυσικό αέριο, το λιγνίτη, την τύρφη, το κάρβουνο, την υδροηλεκτρική ενέργεια, άνω των 5 MW και την πυρηνική ενέργεια. Δεν προβλέπεται επιβολή φόρου στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και στη βιομάζα.

Ο λεγόμενος "πράσινος φόρος", που πιστεύεται ότι θα αρχίσει να επιβάλλεται στις αρχές του 1995, θα επιβαρύνει σημαντικά το κόστος της ΔΕΗ. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της επιχείρησης η επιβάρυνση αυτή θα υπερβαίνει τα 200 δισ. δραχμές το χρόνο, δηλαδή επιβάρυνση κατά 3,50 δρχ. της κλινοβάρας. Παρ' όλα αυτά η ΔΕΗ, υπολογίζοντας ότι ο φόρος ή δεν θα εφαρμοστεί ή θα καθυστερήσει η εφαρμογή του (όπως πρόκειται να ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση ο υπουργός ΒΕΤ κ. Σημίτης) σχεδιάζει την εκτέλεση ενεργειακών προγραμμάτων αξιοποίησης του λιγνίτη.

Σε ένα φιλόδοξο ερευνητικό πανευρωπαϊκό πρόγραμμα συμμετέχει το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο με στόχο τη μελέτη, σχεδίαση και κατασκευή ενός υβριδικού (δηλαδή με δύο μορφές παραγωγής κίνησης) αυτοκινήτου με πολύ χαμηλή εκπομπή ρύπων. Το αυτοκίνητο αυτό θα διαθέτει έναν ηλεκτροκινητήρα για την κίνηση και έναν αεριοστρόβιλο για τη φόρτωση των συσσωρευτών μολύβδου. Οι συσσωρευτές μολύβδου είναι παλαιότερης τεχνολογίας σε σχέση με τους σύγχρονους τύπους μπαταριών, αλλά σε ένα υβριδικό όχημα οι μπαταρίες φορτίζονται συνεχώς από το θερμικό κινητήρα. Το Εργαστήριο Θερμικών Στροβιλομηχανών του ΕΜΠ, το οποίο έχει την ευθύνη υλοποίησης του προγράμματος, στοχεύει το όχημα να έχει τελική ατμοσφαιρική ρύπανση της τάξης των 4 ppm. Η τιμή αυτή είναι εντυπωσιακά χαμηλή και με τα σημερινά δεδομένα αντιστοιχεί πρακτικά με αυτοκίνητο μηδενικών ρύπων.

Ακόμη και σήμερα οι υπηρεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Εμπορικού Ναυτικού δεν γνωρίζουν με ακρίβεια πόσα και ποιά πλοία του Εμπορικού και Πολεμικού μας στόλου χρησιμοποιούν το επικίνδυνο τοξικό υγρό κλοφέν. Η κυκλοφορία του εν λόγω υγρού έχει απαγορευθεί ήδη από το 1978 (!) με οδηγία της ΕΟΚ, αλλά συνεχίζει να χρησιμοποιείται στους μετασχηματιστές και πυκνωτές των πλοίων, των οποίων η μέση ηλικία ξεπερνάει τα 15 - 20 χρόνια. Οι διαρροές χημικών ουσιών, όπως το κλοφέν, αποτελούν σοβαρότατο κίνδυνο ρύπανσης της θάλασσας σε σύγκριση με τις πετρελαιοκηλίδες. Το πρόβλημα γίνεται οξύτερο, επειδή στις περισσότερες περιπτώσεις όπου σχηματίζονται κηλίδες χημικών ουσιών, δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη αποτελεσματική μέθοδος αντιρρύπανσης. Το τοξικό υλικό καταστρέφεται σε κλιβάνους που διαθέτουν οι ειδικοί σταθμοί υποδοχής πεπαλαιωμένων μετασχηματιστών, οι οποίοι όμως δεν υπάρχουν στην Ελλάδα παρά μόνο στην Αγγλία και τη Γαλλία. Έτσι αυξάνει κατακόρυφα το συνολικό κόστος μεταφοράς και καταστροφής και φτάνει το 1 εκατομμύριο δραχμές ανά τόνο.



Με διαφανή προγραμματισμό και ευελιξία που πηγάζει από τον καθορισμό του πλαισίου λειτουργίας του, ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας προχωρεί με ταχείς ρυθμούς στο '97. Με την πίστη ότι θα μπορέσει να καλύψει εγκαίρως τα κενά που δημιουργήσε η έως τώρα καθυστέρηση στην εκτέλεση έργων.

Συνέντευξη του διευθύνοντα συμβούλου του Οργανισμού, Χάρη Μυλωνά, πολιτικό μηχανικό.

► Απομένουν δύο μόλις χρόνια μέχρι την έναρξη των εκδηλώσεων για την Πολιτιστική Πρωτεύουσα. Με δεδομένους τους μέχρι τώρα αργούς ρυθμούς στην εκτέλεση έργων, πώς πιστεύετε ότι θα μπορέσετε να καλύψετε εγκαίρως τις ανάγκες διοργάνωσης ενός τόσο σημαντικού θεσμού; Και γιατί υπήρξε όλη αυτή η καθυστέρηση;

- Πραγματικά δίνουμε μια μάχη στην οποία αντίπαλός μας είναι ο χρόνος. Έχουμε τις δυνατότητες και την ευελιξία από το νόμο για να είμαστε αρκετά ταχείς. Εκείνο όμως που μας χρειάζεται, πέρα από αυτό, είναι να υπάρξει μια δημοσιότητα και διαφάνεια στις κινήσεις μας. Με βάση αυτά τα δύο φροντίσαμε να κάνουμε ένα πλαίσιο δουλειάς, συντάσσοντας τους ανάλογους κανονισμούς, ώστε να πετύχουμε αυτήν την αποτελεσματικότητα, την ευελιξία και συγχρόνως να είμαστε όσο το δυνατόν πιο πολύ διαφανείς. Διότι η δυνατότητα που μας δίνει ο νόμος είναι να ενεργήσουμε ως Ανώνυμη Εταιρεία, δηλαδή να κάνουμε απευθείας αναθέσεις. Δεν θα το κάνουμε αυτό διότι θεωρούμε ότι δεν παύουμε να διαχειριζόμαστε δημόσιο χρήμα. Έχουμε ένα δημόσιο χαρακτήρα άρα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί και διαφανείς.

Έτσι λοιπόν αυτό το διάστημα της, κατά κάποιον τρόπο και ως ένα βαθμό, εσωστρέφειας κύλησε για να προετοιμάσουμε αυτούς τους κανονισμούς. Έτσι έχουν συνταχθεί κανονισμοί οικονομικής διαχείρισης, που είναι πολύ βασικό, έχει μπει ήδη η εταιρεία που ελέγχει τα οικονομικά, έχει συνταχθεί και είναι προς έγκριση ο κανονισμός λειτουργίας του Οργανισμού, έχει συνταχθεί ο κανονισμός λειτουργίας του διοικητικού συμβουλίου που εγκρίθηκε σε πρόσφατη συνεδρίαση, όπως επίσης αποφασίστηκαν και οι εκχωρήσεις αρμοδιοτήτων τόσο της εκτελεστικής επιτροπής όσο και του διευθύνοντος συμβούλου. Αυτές οι αρμοδιότητες είναι εκείνες που θα μας λύσουν τα χέρια για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε. Όλες αυτές οι αρμοδιότητες δόθηκαν μέσα σε ένα πνεύμα που θα ε-

ΠΡΟΣΩΠΑ & ΓΕΓΟΝΟΤΑ

εασφαλίζει από τη μία την ευελιξία και ευκολία στη διεκπεραίωση και από την άλλη να υπάρχει ο έλεγχος, η παρακολούθηση και η παρέμβαση του διοικητικού συμβουλίου, ώστε να είναι ασφαλείς και διαφανείς οι διαδικασίες.

Παράλληλα είναι έτοιμος ο κανονισμός παροχής υπηρεσιών. Αυτών τον κανονισμό επεξεργάζεται αυτή τη στιγμή η επιτροπή έργων και πολύ σύντομα περνάει από το διοικητικό συμβούλιο. Ετοιμάζεται ταυτοχρόνως και ο κανονισμός κατασκευών έργων. Όλες αυτές είναι χρονοβόρες διαδικασίες και εμείς προχωρήσαμε γρήγορα.

► Δηλαδή όλος αυτός ο χρόνος αναλώθηκε όχι στην παραγωγή έργου αλλά στον καθορισμό του πλαισίου λειτουργίας;

- Βεβαίως αλλά όχι μόνο αυτό. Το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθούμε, και κυρίως τώρα στην πρώτη φάση που μας ενδιαφέρει, ο κανονισμός παροχής υπηρεσιών που περιλαμβάνει τις μελέτες, επιβλέψεις, ελέγχους μελετών και τη διαχείριση και διοίκηση έργου, θα μας λύσει τα χέρια. Διότι με τέτοιους τρόπους θα προχωρήσουμε, με αυτό που στην καθομιλούμενη λέμε "μάντζερς", δηλαδή με διαχείριση και διοίκηση έργου

κό συμβούλιο. Αν αρχίσουμε να δημιουργούμε και άλλα όργανα δεν θα τελειώσουμε ποτέ. Ήδη πραγματοποιήθηκε μία συνάντηση με το Τεχνικό Επιμελητήριο. Κάποια στιγμή θα ξανασυναντηθούμε για να τα συζητήσουμε όλα αυτό το πλαίσιο το οποίο θα μας βοηθήσει στην υλοποίηση του προγράμματός μας. Το Τεχνικό Επιμελητήριο, και μέσα από το διοικητικό συμβούλιο, θα έχει σημαντική συμβολή προς αυτή την κατεύθυνση.

► Πότε θα ξεκινήσουν τα μεγάλα, από άποψη χωρητικότητας έργα, όπως η Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, η Μονή Λαζαριστών, το συγκρότημα ΥΦΑΝΕΤ, το Παλιό Ντε Φεστιβάλ, δηλαδή το κέντρο υποδοχής καλλιτεχνικών εκδηλώσεων;

- Η Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών είναι μέσα στον προγραμματισμό μας. Ελπίζω σύντομα θα γίνει μια προγραμματική συμφωνία ώστε να προχωρήσουμε. Θα διατεθούν μεγάλα κονδύλια για το συγκεκριμένο έργο. Δεν θα γίνει μία επίσκεψη, θα γίνει ένα καινούργιο θέατρο επειδή υπάρχουν οι δυνατότητες. Για τη Μονή Λαζαριστών η ανάθεση και σύμβαση είναι προς υπογραφή. Οπότε μπορεί να ξεκινήσει.

Σε μικρό χρονικό διάστημα θα υπάρξει διακήρυξη στις εφημερίδες για πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος των μελετητών για να κάνουμε ένα μητρώο μελετητών. Το συγκρότημα ΥΦΑΝΕΤ δεν είμαι βέβαιος ότι θα προχωρήσει, δεν εξαρτάται από εμάς αλλά από την Εθνική Τράπεζα. Όσο για το Παλιό Ντε Φεστιβάλ, σκεφτόμαστε να προβούμε σε αγορά κάποιου ακινήτου που ίσως θα μπορούσε να μας διευκολύνει προς αυτή την κατεύθυνση.

"Μάχη με αντίπαλο το χρόνο"

που θα γίνει από ιδιωτική εταιρεία η οποία και θα αναλάβει όλη την ευθύνη ενός μεγάλου τμήματος των έργων. Πιθανώς θα επιλέξουμε κάποιους μάντζερς οι οποίοι θα διαχειριστούν τα έργα ενώ τις αποφάσεις θα τις παίρνει ο Οργανισμός. Προφανώς δεν θα εκχωρήσουμε αυτή την αρμοδιότητα. Ο κανονισμός έγινε εφ' αρχής για να έχει το πνεύμα του ιδιωτικού τρόπου λειτουργίας και ανάπτυξης. Να μην εντάσσεται στο πλαίσιο της νομοθεσίας του Δημοσίου. Λήφθηκε όλη η εμπειρία που υπήρχε από το Δήμοσιο, αλλά έγινε ένας εφ' αρχής νέος κανονισμός, πράγμα πολύ σημαντικό που συμβάλλει σε μια άλλη αντίληψη. Είναι ένα μοντέλο. Σύντομα θα έχουμε επαφές με συλλόγους και το Τεχνικό Επιμελητήριο για να συζητήσουμε το πλαίσιο. Δυστυχώς δεν θα έχουμε επαφή με τους φορείς πριν εγκρίνουμε αυτόν τον κανονισμό, όπως θα ήταν λογικό, επειδή δεν προλαβαίνουμε. Πρέπει να απορροφήσουμε ποσά μέχρι το τέλος του έτους. Αν υπάρχουν σοβαρές αντιρρήσεις που είναι σωστές το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να τροποποιήσει τον κανονισμό.

► Τελικά εκτιμάτε ότι θα είστε εγκαίρως έτοιμοι;

- Τρέχοντας! Το σημαντικότερο ήταν ότι κάναμε τον προγραμματισμό των έργων, την αξιολόγησή τους. Στάλθηκαν στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας ώστε να αρχίσουμε να εποταμιεύουμε τα χρήματα. Αυτή τη στιγμή συντάσσουμε τον προϋπολογισμό του '95, πάλι τρέχοντας. Ελπίζω ότι το '95 τα πράγματα δεν θα είναι τόσο πιεστικά επειδή θα υπάρχουν κανόνες μέσα στους οποίους θα κινούμαστε.

► Μήπως χάθηκε πολύτιμος χρόνος για τη δημιουργία της αναγκαίας υποδομής ενώ υπάρχει ήδη επεξεργασμένο υλικό; Για παράδειγμα στο ΤΕΕ υπάρχουν ψηφιοποιημένα υπόβαθρα της εντός των τειχών περιοχής και η καταγραφή χώρων που μπορούν να φιλοξενηθούν πολιτιστικές εκδηλώσεις σε ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα και όχι μόνο στην πόλη...

- Έτσι και αλλιώς εμείς λάβαμε υπόψη μας στον προγραμματισμό που κάναμε όλες αυτές τις απόψεις. Πρέπει να είμαστε λίγο πρακτικοί. Υπάρχει ένα πολυμερές διοικητι-

► Τι χαρακτήρα σκοπεύει να δώσει στο θεσμό ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας; Θα είναι διεθνούς ακτινοβολίας ή θα περιοριστεί σε τοπικό - βαλκανικό επίπεδο, όπου ούτως ή άλλως υπάρχει συνεργασία;

- Μιλάμε για Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης και είναι βέβαιο ότι δεν θα είναι μόνο τοπικός. Θα χρησιμοποιήσουμε αίγυρα το τοπικό δυναμικό καθώς και το πανελλήνιο. Σίγουρα θα δώσουμε ιδιαίτερο βάρος στα βαλκάνια επειδή είναι και μέσα στο πνεύμα της εποχής αλλά και ιστορικά δεμένα με την περιοχή.

Ήδη οι εκδηλώσεις που κάνουμε και λειτουργούν ως προπομποί, στοχεύουν στον ευρωπαϊκό χαρακτήρα του θεσμού. Το ότι στέλνουμε την Ειρήνη Παππά και παίζει τη "Θεοδώρα" στη Λισαβόνα λειτουργεί ως προπομπός της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας. Ήδη έχουμε συνεργασία με τον Θεόδωρο Αγγελόπουλο για ένα έργο που γυρίζει. Συμμετέχουμε με αντιπροσωπεία στον πλου των 400 συγγραφέων στη Μαύρη Θάλασσα. Όλα αυτά δεν έχουν τοπικό χαρακτήρα. Έχουμε συνεχώς επαφή με την Ευρώπη, με τις Βρυξέλες. Απλώς πρέπει να μπουν σε μια σειρά όλες οι εκδηλώσεις, να έχουμε κατευθύνσεις και στόχους και να μη γίνονται τυχαία. Αυτό προσπαθούμε να κάνουμε ώστε ο '97 να έρθουν όλα αυτά να δέσουν μεταξύ τους και να υπάρχει ολοκληρωμένη εικόνα.

► Το σκλόγκαν "Εδώ, πολιτισμός είναι οι άνθρωποι" στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των Θεσσαλονικέων για συμμετοχή στο θεσμό;

- Ήταν μια πρόταση που έγινε το καλοκαίρι, το επιλέξαμε ανάμεσα σε άλλες προτάσεις διαφημιστικών εταιρειών, επειδή μας άρεσε. Έγινε και μια έρευνα αγοράς που απέδειξε ότι οι Θεσσαλονικείς είναι συναισθηματικοί, εσωστρεφείς και δεχθήκαμε την πρόταση του διαφημιστικού φορέα ότι εδώ πολιτισμός είναι οι άνθρωποι.

Τέλος όσο και αν προσπαθήσουμε θα είναι αδύνατο να φτιάξουμε την Πολιτιστική Πρωτεύουσα χωρίς τη συμμετοχή των πολιτών της Θεσσαλονίκης. Εμείς πρέπει να εποταμιεύουμε τις υποδομές που θα μπορέσουν να δεχθούν τη βοήθεια των Θεσσαλονικέων. Για να πετύχουμε χρειαζόμαστε τη συμμετοχή των πολιτών αυτής της πόλης.