

ΜΕ ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ



ΔΩΡΕΑΝ ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ



Φωτογραφία από wikipedia

Τετρακόσια ογδόντα ποδήλατα μέσα στο τρέχον έτος και επιπλέον χίλια κατά τη διάρκεια της νέας χρονιάς πρόκειται να μοιράσει στους Θεσσαλονικείς ο κεντρικός δήμος της πόλης, σε μια προσπάθεια ευαισθητοποίησης των πολιτών στη χρήση μεταφορικών μέσων που είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Τα πρώτα 480 ποδήλατα, για την προμήθεια των οποίων έχει ήδη προκηρυχθεί σχετικός διαγωνισμός, αναμένεται να διατεθούν στους Θεσσαλονικείς στις 22 Σεπτεμβρίου, στο πλαίσιο των καθιερωμένων εκδηλώσεων για την "Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο". Παράλληλα με τα νέα ποδήλατα, όπως ανέφερε ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης Βασίλης Παπαγεωργόπουλος, στους πολίτες θα διανεμηθούν και τετρακόσια προστατευτικά κράνη, ώστε να δοθεί έμφαση στην ασφαλή χρήση των ποδηλάτων και στην πρόληψη των ατυχημάτων. Η δαπάνη για την προμήθεια των 480 ποδηλάτων και των 400 προστατευτικών κράνων έχει εκτιμηθεί στο ύψος των περίπου 50.000 ευρώ. Συγχρόνως, όπως σημείωσε ο κ. Παπαγεωργόπουλος, κατά τη νέα χρονιά ο δήμος Θεσσαλονίκης πρόκειται να διαθέσει στους πολίτες επιπλέον χίλια ποδήλατα, ώστε να τους δώσει ένα επιπλέον κίνητρο, για να χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους το νέο δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα έχει ήδη κατασκευαστεί στην πόλη με συνολικό μήκος δώδεκα χιλιομέτρων. "Πιστεύουμε ότι με τη δημιουργία αυτού του δικτύου ποδηλατοδρόμων θα συμβάλουμε ουσιαστικά στη διάδοση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης και ψυχαγωγίας", υπογράμμισε ο δήμαρχος.

[Μακεδονία22/7/2009]

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ...ΟΠΩΣ ΒΑΛΕΝΘΙΑ, ΜΕ 3+1 ΜΑΡΙΝΕΣ



Φωτογραφία από wikipedia

Θεσσαλονίκη όπως... Βαλένθια! Κάπως έτσι οραματίζεται το παραλιακό μέτωπο της πόλης ο κεντρικός δήμος, που σχεδιάζει να δημιουργήσει τρεις μαρίνες στον πρώτο προβλήτα στο λιμάνι, στην περιοχή του Ποσειδωνίου και στους κήπους της Νέας Παραλίας και στη συνέχεια μία ακόμη

στην περιοχή των ναυαθλητικών ομίλων. [...] Το έργο θα υλοποιηθεί μέσω των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Συνολικά 60 σκάφη (ακόμη και μεγάλου μήκους) θα φιλοξενηθεί η μαρίνα στο λιμάνι, προϋπολογισμού 3,6 εκατ. ευρώ, που προβλέπεται να δημιουργηθεί στον πρώτο προβλήτα. [...] Τη δημιουργία μιας σταθερής κατασκευής ως προέκτασης της χερσαίας ζώνης προς τη θάλασσα προτείνουν οι μελετητές στο ύψος των κήπων στη Νέα Παραλία. Στο νέο αυτό «χερσαίο» τμήμα θα μπορούν να εγκατασταθούν εμπορικές δραστηριότητες, χώροι αναψυχής, χώροι διοίκησης και εγκαταστάσεις υγιεινής. Παράλληλα, ο δήμος διατίθεται να παραχωρήσει κατά χρήση τους χώρους εστίασης που κατασκευάστηκαν εντός των κήπων στον ιδιότητα επενδυτή. Για αυτήν τη μαρίνα, χωρητικότητας 250 σκαφών και προϋπολογισμού 6,8 εκατ. ευρώ, κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί για κτιριακές εγκαταστάσεις ο χώρος της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου (στην περιοχή του Μεγάρου Μουσικής) [...] Στην περιοχή Ποσειδωνίου, η μαρίνα, προϋπολογισμού 7,8 εκατ. ευρώ και χωρητικότητας 204 σκαφών, θα δημιουργηθεί μπροστά από το Μέγαρο Μουσικής. Προβλέπει την κατασκευή μέσα στη θάλασσα ενός κυματοθραύστη, λίγο πιο πίσω, θα δημιουργηθούν τρεις πλωτοί προβλήτες και μια αποβάθρα. Μία πεζογέφυρα, μήκους 140 μέτρων και πλάτους 10 μέτρων, θα συνδέει τους προβλήτες με μια χερσαία ζώνη κτιριακών εγκαταστάσεων, συνολικού εμβαδού 17.300 τ. μ., που προτείνεται να γίνει σε διπλή έκταση, ιδιοκτησίας της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου. Ανέπαφος παραμένει ο αρχαιολογικός χώρος του όρμου Κελλαρίου, ο οποίος θα αναδειχτεί με ειδικό φωτισμό.

[Αγγελιοφόρος 14/7/2009]

ΞΑΝΑ ΣΤΟ ΤΡΑΠΕΖΙ Ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ



Φωτογραφία από wikipedia

Ανοίγει ο δρόμος για τις επεκτάσεις του προαστιακού της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας [...] Ουσιαστικά, το υπουργείο Μεταφορών σχεδιάζει να προχωρήσει μέσω συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) βασικές προεκτάσεις του Προαστιακού δικτύου της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας. Βασική προτεραιότητα, σύμφωνα με το σχεδιασμό του ΟΣΕ, αποτελεί η ανάπτυξη ΣΔΙΤ για τις προεκτάσεις του προαστιακού της Θεσσαλονίκης, που προβλέπεται να αναπτυχθεί ακτινικά επί των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με την Κατερίνη και τη Λάρισα, αλλά και με τη Βέροια και την Εδεσσα, τη Πολύκαстро και την Αξιούπολη, το Κιλκίς, τη Ροδόπολη καθώς και τις Σέρρες. Ως μελλοντικές επεκτάσεις, για την κατασκευή των οποίων αναζητούνται και ιδιωτικοί πόροι, εξετάζονται οι συνδέσεις με Γιαννιτσά και Αριδαία, με Επανομή και Μουδανιά, απευθείας με Σέρρες, με Ασπρόβάλτα και με Αμφίπολη, εφόσον υλοποιηθεί ο άξονας Θεσσαλονίκης - Αμφίπολης - Καβάλας - Τοξωτών Ξάνθης, ο οποίος αναμένεται να βελτιώσει τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη καθώς και με τις σιδηροδρομικές πύλες εξόδου της χώρας προς Βουλγαρία (μέσω Ορμενίου) και Τουρκία (μέσω Πυθίου). Παράλληλα, θα διασφαλιστεί σιδηροδρομική σύνδεση με τον εμπορικό λιμένα

Καβάλας (Ν. Καρβάλη). Αλλωστε, στους σχεδιασμούς του ΟΣΕ είναι και η δημιουργία νέας διπλής γραμμής, η οποία, οδεύοντας σε μεγάλο μήκος του αυτοκινητόδρομου, θα ενώνει την έξοδο του σιδηροδρομικού σταθμού Αιγινίου με τη Θεσσαλονίκη, για την εξυπηρέτηση των υπεραστικών και εμπορικών συρμών. Σύμφωνα με τον ΟΣΕ, η νέα γραμμή θα εξασφαλίζει συντομότερη διαδρομή προς τη συμπρωτεύουσα παρακάμπτοντας το υφιστάμενο τμήμα Αιγίνιο - Πλατύ - Θεσσαλονίκη, το οποίο θα μπορεί να εξυπηρετεί κυρίως την προαστιακή κίνηση της Θεσσαλονίκης.

[Αγγελιοφόρος 6/6/2009]

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΚΛΑΜΑΤΑ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Φωτογραφία από wikipedia

Το πρόβλημα: τη χειρότερη ποιότητα ατμόσφαιρας σε ολόκληρη την Ευρώπη έχει η Θεσσαλονίκη. Ανάμεσα σε 189 πόλεις της ΕΕ των «15», κατέχει το πλινθετότερο ρεκόρ της αρνητικής πρωτιάς στην κατάταξη με τις πιο μολυσμένες από αιωρούμενα σωματίδια πόλεις. Επιπλέον, η Θεσσαλονίκη «πνίγεται» από το διοξείδιο του αζώτου, αλλά και από το όζον. Η λύση: σύμφωνα με το δραστικό περιβαλλοντολόγο Κώστα Νικολάου, «η καθιέρωση συνεχούς και κλιμακωτού ωραρίου, ο έλεγχος και η πλινθετοποίηση των καυσαερίων των οχημάτων στο δρόμο, η θέσπιση ωραρίου φορτοεκφορτώσεων εκτός ωρών κυκλοφοριακής αιχμής, η προτεραιότητα στα ΜΜΜ, η κατασκευή πάρκινγκ και η συστηματική αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης, η χρήση λεωφορείων με φυσικό αέριο, η χρήση υβριδικών δημόσιων οχημάτων, η κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων, είναι μερικές από τις λύσεις που πρέπει να εφαρμοστούν για να βελτιωθεί η κατάσταση, μαζί με μέτρα στις Βιομηχανίες και στη Θέρμανση». Το πρόβλημα: ο θόρυβος στους περισσότερους κεντρικούς δρόμους της Θεσσαλονίκης ξεπερνά ακόμα και τα 79 ντεσιμπέλ, όταν, σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, όποτε είναι πάνω από 55 ντεσιμπέλ μπορεί να προκαλέσει ιδιαίτερη ενόχληση, επιθετικότητα και διαταραχές ύπνου, υπέρταση, αρτηριοκαρδιακά νοσήματα, υψηλό στρες, προσωρινή ή ακόμα και μόνιμη απώλεια ακοής. [...] Η λύση: «Η κατασκευή ηχοπετασμάτων[...] οι δένδροφυτεύσεις τριών επιπέδων (φράκτες) κατά μήκος επιλεγμένων οδικών αξόνων μεγάλης κυκλοφορίας, αλλά και ο τακτικός έλεγχος των μοτοσικλετών και των εξατμίσεών τους [...] Το πρόβλημα: ανά κάτοικο αντιστοιχούν περίπου 2,5 τ.μ. πρασίνο, αναλογία σαφώς κατώτερη από το ελάχιστο διεθνώς αποδεκτό όριο, που είναι τα 10 τ.μ. [...] Η λύση: «Η δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος πράσινων δημόσιων χώρων με πράσινες διαδρομές, η προστασία και αναβάθμιση του Σείχ Σου, η δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή ΧΑΝΘ - ΔΕΘ - Γ' Σ.Σ. - ΑΠΘ με απομάκρυνση των λειτουργιών της ΔΕΘ και του Γ' Σ.Σ., η μετατροπή των στρατοπέδων σε αστικά πάρκα, το πρασίνο σχολικών αυλών, οδικών αξόνων και των ακάλυπτων χώρων των πολυκατοικιών, αποτελούν μονόδρομο για την αντιστροφή της κατάστασης». Το πρόβλημα: έγκλημα διάρκειας συντελείται στο Θερμαϊκό κόλπο, ο οποίος βρίσκεται στις πρώτες θέσεις των πιο μολυσμένων θαλάσσιων περιοχών της Ελλάδας. [...]

Η λύση: έχουν γίνει μελέτες και υπάρχουν συγκεκριμένες επιστημονικές προτάσεις, όπως ο διαρκής και συστηματικός έλεγχος εκροών όλων των εντοπισμένων και δυνητικών σημειακών εστιών ρύπανσης, η αποφυγή (με αυστηρή αστυνόμευση αλλά και επιβολή υψηλών προστίμων) απόθεσης στερεών και υγρών αποβλήτων στις κοίτες των ποταμών, η σημαντική βελτίωση της λειτουργίας των βιολογικών καθαρισμών κ.ά.

[Αγγελιοφόρος 5/6/2009]

«ΚΩΣΤΙΚΑΣ» ΚΑΙ «ΓΙΩΡΙΚΑΣ» ΠΑΤΟΥΝ ΤΕΡΜΑ ΤΟ ΓΚΑΖΙ



Φωτογραφία από το site της εταιρίας ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Στο φουλ δουλεύουν ο «Κωστίκας» και ο «Γιωρίκας», οι δύο μετροπόντικες της Θεσσαλονίκης, που συνεχίζουν ακάθεκτοι το ταξίδι τους στα έγκατα της πόλης. Ο «Κωστίκας», που άρχισε πρώτος να εργάζεται τον περασμένο Ιανουάριο, έχει περάσει την οδό Συγγρού και κατευθύνεται προς την Ιωνος Δραγούμη. Ο «Γιωρίκας», το δεύτερο μηχάνημα διάνοιξης σπράγγων που έπιασε δουλειά στις 23 Απριλίου, έχει ήδη φτάσει στο Βαρδάρη, στο ύψος της οδού Λαγκαδά. Οι δύο μετροπόντικες, που εργάζονται 24 ώρες το 24ωρο, προχωρούν κατά μέσο όρο δέκα μέτρα τη μέρα χωρίς να έχουν να αντιμετωπίσουν στο διάβα τους δυσάρεστα απρόοπτα. Κι αυτό καθώς στο βάθος που βρίσκονται (από μείον 16 έως μείον 31 μέτρα) δεν υπάρχει ούτε ίχνος αρχαίων, ενώ και ο υδροφόρος ορίζοντας βρίσκεται πάνω από την οροφή της σπράγγας που κατασκευάζουν. Με πυρετώδεις ρυθμούς, εξάλλου, εργάζονται τα συνεργεία κατασκευής του μετρό από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι και το σταθμό Αναλήψεως, όπου έχουν αναπτυχθεί εργοτάξια του υπόγειου μέσου σε σταθερή τροχιά. Στο Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, σημείο εκκίνησης της διαδρομής του μετρό, έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή των διαφραγματικών τοίχων (το περιβλήμα) του σταθμού και βρίσκεται σε εξέλιξη η θεμελίωσή του. Μέσα στο μήνα, εξάλλου, αναμένεται να αρχίσουν οι εκσκαφές, πάντα υπό το... άγρυπνο βλέμμα των αρχαιολόγων. Τα υλικά εκσκαφής θα καταλήγουν σε εγκεκριμένους χώρους απόθεσης. Την ίδια ώρα προχωρούν οι εργασίες και στον επίσταθμο (το σημείο όπου θα στρίβουν οι συρμοί για να αλλάξουν κατεύθυνση, κοντά στην εκκλησία των Αγίων Πάντων), όπου βρίσκεται σε εξέλιξη η αρχαιολογική έρευνα και γίνεται η προεργασία για τη σκυροδέτηση (μπετόν) της πλάκας οροφής. Στη διακλάδωση του μετρό για τη Σταυρούπολη - η οποία κατασκευάζεται ήδη, ώστε μελλοντικά, όταν προχωρήσει η επέκταση του έργου, να μη δημιουργηθούν προβλήματα στη λειτουργία του υπόγειου μέσου σε σταθερή τροχιά - ολοκληρώθηκε η κατασκευή των διαφραγματικών τοίχων, συνεχίζεται η αρχαιολογική έρευνα και γίνεται εκσκαφή.

[Αγγελιοφόρος 1/7/2009]

ΣΤΟ ΣΦΥΡΙ 4 ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΗ ΜΕΡΑ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ!

Τρομακτικές διαστάσεις αποκτάει μέρα με τη μέρα το πρόβλημα των πλειστηριασμών ακινήτων [...] Το μέγεθος του προβλήματος καταδεικνύουν τα επίσημα στοιχεία του Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τα οποία το πρώτο εξάμηνο του

2009 και σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα της προηγούμενης χρονιάς ο αριθμός των αιτημάτων που κατατέθηκαν για πλειστηριασμούς ακινήτων παρουσίασε αύξηση κατά 41%. Ειδικότερα, μέχρι τις 25 Ιουνίου 2009 κατατέθηκαν 725 αιτήματα, ενώ το αντίστοιχο περσινό χρονικό διάστημα είχαν κατατεθεί 514. Αυτό σημαίνει ότι φέτος βγήκαν στο σφυρί κατά μέσο όρο 4,1 ακίνητα την ημέρα, ενώ πέρσι εκπλειστηριάζονταν 2,9 ημερησίως. Σε περίπτωση που συνεχιστούν οι ίδιοι ρυθμοί - κάτι που θεωρείται πολύ πιθανό εξαιτίας της οικονομικής κρίσης - η φετινή χρονιά θα είναι με μεγάλη διαφορά η χειρότερη από το 1990. Αναλογικά θα αγγίξει τους 1.500 ο αριθμός των πλειστηριασμών ακινήτων που θα εκδικαστούν φέτος από το Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, ενώ μέχρι στιγμής η χειρότερη χρονιά της τελευταίας εικοσαετίας ήταν το 1998, όταν συνολικά βγήκαν στο σφυρί 942 ακίνητα.

[Αγγελιοφόρος 29/6/2009]

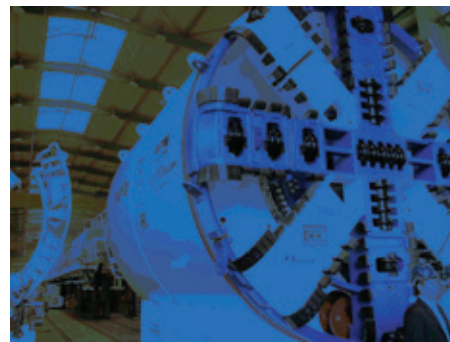
250 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΕΠ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΡΟ

Δάνειο ύψους 250 εκατ. ευρώ χορηγεί η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) για το μετρό Θεσσαλονίκης, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης. Με τη χθεσινή υπογραφή της δανειακής σύμβασης ολοκληρώνεται μια χρηματοδοτική διευκόλυνση συνολικού ύψους 650 εκατ. ευρώ, την οποία είχε εγκρίνει η ΕΤΕΠ το 2005. Τη σύμβαση υπέγραψαν ο αντιπρόεδρος της ΕΤΕΠ Πλούταρχος Σακελλάρης και ο πρόεδρος της Αττικό Μετρό Α.Ε. Γιώργος Γιαννής. Κατά την τελετή υπογραφής της σύμβασης, που πραγματοποιήθηκε σήμερα στο Λουξεμβούργο, ο αντιπρόεδρος της ΕΤΕΠ, κ. Σακελλάρης, δήλωσε: "Αισθάνομαι σήμερα ιδιαίτερα ευτυχής που υπογράψαμε αυτό το δάνειο. Οι αστικές υποδομές και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των ευρωπαίων πολιτών είναι βασική προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση και για εμάς. Περίπου 15 χρόνια μετά το πρώτο μας δάνειο για το μετρό της Αθήνας, χορηγούμε αυτό το δάνειο, για να υποστηρίξουμε την κατασκευή του μετρό της Θεσσαλονίκης. Όπως και στην Αθήνα, το έργο θα βελτιώσει την καθημερινότητα των κατοίκων και το επιχειρηματικό κλίμα στην πόλη. Είμαστε ευτυχείς που συνεργαζόμαστε με την Αττικό Μετρό για ένα ακόμη έργο". Το δάνειο της ΕΤΕΠ χορηγείται για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διενέργεια δοκιμών και τη θέση σε λειτουργία της πρώτης φάσης του μετρό Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει υπόγεια γραμμή δύο τροχιών, μήκους περίπου 9,6 χλμ., 13 σταθμούς και ένα αμαξοστάσιο, υπηρεσίες επισκευών και συντήρησης, καθώς και όλα τα απαραίτητα ηλεκτρομηχανολογικά και σιδηροδρομικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού. Στο αντικείμενο του έργου περιλαμβάνονται επίσης συμπληρωματικές εργασίες, όπως εγκαταστάσεις στάθμευσης και μετεπιβίβασης, οι εκτροπές δικτύων κοινής ωφέλειας και η κατάρτιση του προσωπικού. Η υπόγεια γραμμή θα εκτείνεται από το σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης, στη δυτική είσοδο της πόλης, ως το νοτιοδυτικό της τμήμα.

[Μακεδονία 15/7/2009]

ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΠΑΕΙ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ

Το ερχόμενο καλοκαίρι, αν δεν υπάρξουν εμπλοκές, προβλέπεται να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για την πρώτη επέκταση του μετρό της Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά, κάτι που σημαίνει ότι το 2015 οι εργασίες θα έχουν ολοκληρωθεί. Εξ κοινοπραξίες - εταιρίες υπέβαλαν φακέλους εκδήλωσης ενδιαφέροντος στην «Αττικό Μετρό ΑΕ» για το πρώτο στάδιο του διαγωνισμού. Πρόκειται για ένα έργο 4,8 χιλιομέτρων και πέντε σταθμών, το οποίο, εκτός από την επέκταση του μετρό, περιλαμβάνει και τη δημιουργία χώρου στάθμευσης στον τερματικό σταθμό της Μίκρας, χωρητικότητας 1.000 θέσεων. Ο άξονας της γραμμής Νέος



Φωτογραφία από το site της εταιρίας ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Σιδηροδρομικός Σταθμός - Καλαμαριά θα είναι κοινός με τον άξονα της γραμμής Ν. Σ. Σταθμός - Νέα Ελβετία μέχρι το σταθμό Πατρικίου (Ν. Σ. Σταθμός, Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας, Σιντριβάνι, Πανεπιστήμιο, Παπάφη, Ευκλείδη, Φλέμινγκ, Αναλήψεως, Πατρικίου). Στο σημείο εκείνο η γραμμή θα χωρίζεται. Αριστερά θα φεύγουν όσοι κατευθύνονται στη Νέα Ελβετία, με ενδιάμεση στάση στη Βούλγαρη και δεξιά όσοι κατευθύνονται στην Καλαμαριά. Το μετρό της Καλαμαριάς, μέσω της οδού Κρήτης, θα κατευθύνεται προς τη Γρηγορίου Κυδωνιών και μετά θα εισέρχεται στην οδό Πόντου. Ο πρώτος σταθμός θα βρίσκεται στη Νομαρχία της οποίας το όνομα θα φέρει, ο δεύτερος στη συμβολή της Πόντου με τη Μεταμορφώσεως και θα ονομάζεται Καλαμαριά, ο τρίτος στην Πόντου στο ύψος του «Αριστοτέλη» με το όνομα Αρετσού, ο τέταρτος στην Πόντου στο ύψος της οδού Βρουύλων με όνομα Νέα Κρήνη και ο πέμπτος στη Μίκρα, πέριξ της Σχολής Δικαστών, όπου άλλωστε θα βρίσκεται και το αμαξοστάσιο, αλλά και το πάρκινγκ. Πέντε σταθμούς και έξι χιλιόμετρα μήκος θα έχει η επέκταση του μετρό προς τη Σταυρούπολη, ο σχεδιασμός της οποίας προχωρά, καθώς ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη οι γεωλογικές και γεωτεχνικές έρευνες, οι οποίες είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του έργου. Εξάλλου, από μελέτες της «Αττικό Μετρό» φάνηκε απαραίτητη η επέκταση του μετρό όχι μόνο προς την Καλαμαριά και τη Σταυρούπολη, αλλά και προς το Κορδελιό, ενώ περαιτέρω επέκταση στην ανατολική κατεύθυνση από την Καλαμαριά θα ενώσει την πόλη με το αεροδρόμιο «Μακεδονία». Ο διαγωνισμός προβλέπεται να ολοκληρωθεί εντός του 2010, υπό την προϋπόθεση να μην υπάρξουν εμπλοκές με ενστάσεις και προσφυγές, και αμέσως μετά θα ξεκινήσει η κατασκευή της πρώτης επέκτασης του μετρό της Θεσσαλονίκης. Η κατασκευή του έργου (425 εκατ. ευρώ) έχει ενταχθεί στο ΕΣΠΑ, ενώ έχουν ήδη προχωρήσει οι γεωτεχνικές μελέτες.

[Αγγελιοφόρος 11/7/2009]

ΑΝΕΡΓΟΣ ΕΝΑΣ ΣΤΟΥΣ ΔΥΟ ΟΙΚΟΔΟΜΟΥΣ

Περισσότεροι από ένας στους πέντε εργαζόμενους (20%-23%) στους κλάδους ξυλείας, μετάλλου και κλωστοϋφαντουργίας του νομού Θεσσαλονίκης έχασαν τον τελευταίο χρόνο τη δουλειά τους, σύμφωνα με ανεπίσημα στοιχεία του Εργατοϋπαλλήλικου Κέντρου (ΕΚΘ). Η κατάσταση είναι ακόμη χειρότερη στον κλάδο τεχνικών έργων - οικοδομής, όπου το σχετικό ποσοστό ξεπερνά το 35% και οι άνεργοι φτάνουν τους 12.000-15.000 (επί συνόλου περίπου 30.000 εργαζόμενων). "Φέτος θα βλέπετε μόνο... άσπρους οικοδόμους. Ηλιοκαμένοι δεν θα υπάρχουν, γιατί δεν θα εργάζονται στα γιαπιά", επισήμανε στη διάρκεια συνέντευξης τύπου ο πρόεδρος του ΕΚΘ Νίκος Γιαννόπουλος. Σύμφωνα με τη διοίκηση του ΕΚΘ, η χρήση του μοντέλου της τετραήμερης εργασίας, με αντίστοιχη μείωση αποδοχών, σταδιακά φθίνει. Οι εργοδότες προτιμούν πλέον τις αναγκαστικές άδειες άνευ αποδοχών, ενώ οι ελεγκτικοί μηχανισμοί για τα εργασιακά δικαιώματα έχουν εξαφανιστεί, όπως κατήγγειλε ο κ. Γιαννόπουλος

[Μακεδονία 30/7/2009]