

01/ ΤΕΥΧΟΣ
381

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2009

381

ΤΕΥΧΟΣ

Τεχνογράφημα

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ / ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

αφιέρωμα



ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: 4055
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2009, ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ,
ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 157/92, Κ.Τ.Θ. ΤΙΜΗ 0.01 €

ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ
Κ.Τ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 22
Αριθμός Άδειας
295



Hellenic Post

Τιμοκατάλογος Διαφημίσεων

Σελίδες	Ολοσέλιδη	1/2	1/4
2η σελίδα εξωφύλλου	700 €	400 €	
3η σελίδα	700 €	400 €	
4η σελίδα	450 €	300 €	
Τελευταία εσωτερική σελίδα	450 €	300 €	
Φάσα οπισθόφυλλου			1000 €
Εσωτερική σελίδα	300 €	150 €	
ΕΝΘΕΤΟ	2000 €		

Εκπτώσεις επί του τιμοκαταλόγου

- Όλα τα Διαφημιστικά Γραφεία έχουν έκπτωση 20%
- Οι χορηγοί εκδηλώσεων του ΤΕΕ/ΤΚΜ έχουν έκπτωση 50%
- Ιδιώτες ή εταιρείες σε περίπτωση πολλαπλών ταυτόχρονων καταχωρήσεων έχουν τις ακόλουθες εκπτώσεις:
- Από 1.000,00 € έως 2.000,00 € 5%
- Από 2.000,00 € έως 5.000,00 € 8%
- Από 5.000,00 € έως 10.000,00 € 10%

Όλες οι τιμές επιβαρύνονται με ΦΠΑ 19 %.

Πληροφορίες:

Δόμνα Τοπουζίδου, τηλ. 2310 883170, fax: 2310 883161
e-mail: domnatop@central.tee.gr



γιατί... το σωστό εργαλείο... κάνει το μάστορα...



εάν δεν το έχετε... μπορούμε να σας το ενοικιάσουμε... και να κάνετε εύκολα, γρήγορα και σωστά τη δουλειά σας...

δυνατότητα παράδοσης στο εργοτάξιο ή στο χώρο σας...



Ιωάννης Σαγώνας

ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ - ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ & ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

15ο χλμ Θεσσαλονίκης - Λαγκαδά (έναντι Στρατοπέδου Λαγκαδά) - Τηλ.: 23940 26080, 23940 25274 - Fax: 23940 25744

ΚΟΠΗ & ΔΙΑΤΡΗΣΗ ΜΠΕΤΟΝ

ΜΕ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΑΔΑΜΑΝΤΟΦΟΡΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ



ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ
ΕΓΓΥΗΘΟΥΜΕ
ΤΗΝ ΑΔΙΑΤΑΡΑΚΤΗ
& ΚΑΘΑΡΗ
ΚΟΠΗ ΚΑΙ
ΔΙΑΤΡΗΣΗ
www.sagonas.gr



ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΣΑΓΩΝΑΣ
15ο ΧΙΛ. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ ΛΑΓΚΑΔΑ
ΛΑΓΚΑΔΑΣ, Τηλ.: 23940-26080
Fax: 23940-25744
e-mail: info@sagonas.gr

■ **Ιδιοκτήτης:**
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΝΠΔΔ

Μ. Αλεξάνδρου 49, 546 43, Θεσσαλονίκη

www.tkm.tee.gr

15νθήμερη εφημερίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ, αποστέλλεται δωρεάν στα μέλη του

■ **Εκδότης - Διευθυντής**

Τάσος Κονακλίδης, Πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ

■ **Υπεύθυνος τυπογραφείου**

Μαρία Σπυροπούλου

■ **Συνεργάτες**

Αλεξάνδρα Γούτα, δημοσιογράφος

Άγγελος Αγγελίδης, δημοσιογράφος

Βίκυ Παπαγεωργίου, αρχιτέκτων

Έλσα Φωκά, αρχιτέκτων

Χρύσα Λασκαρίδου, χημικός μηχανικός

■ **Καλλιτεχνική επιμέλεια**

Βίκυ Παπαγεωργίου, αρχιτέκτων

Έλσα Φωκά, αρχιτέκτων

■ **Εξώφυλλο:**

Δημήτρης Βλάχος

■ **e-mail Γραφείου Τύπου**

paraget@central.tee.gr

fokaels@central.tee.gr

■ **Σελιδοποίηση-Διαχωρισμοί-Μοντάζ-Εκτύπωση**

Μ. Διαμαντίδη Α.Ε.,

ΒΙ.ΠΑ. Λακκώματος, Χαλκιδική,

Τ.Κ. 63 080, Τ. 23990 20203, Φ. 23990 51623

e-mail: aa@otenet.gr, design@diamprinting.gr

■ **Διαφημίσεις**

Δόμνα Τοπουζίδου, τηλ. 2310 883170, fax: 2310 883161

e-mail: domnatop@central.tee.gr

Το Τεχνογράφημα δημοσιεύει ενυπόγραφες επιστολές αναγνωστών, οι οποίες εκφράζουν την άποψη του συντάκτη τους. Η σύνταξη διατηρεί το δικαίωμα να συντομεύει τα κείμενα

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

Τα νέα τηλέφωνα του ΤΕΕ/ΤΚΜ έχουν κοινό πρόθεμα 2310-883 και ακολουθούν τα επόμενα τρία ψηφία κάθε τμήματος.

Διεύθυνση 174

Τμήμα Οργάνων Διοίκησης 169

Γραμματεία Προέδρου 170

Τμήμα Επιστημονικών & Αναπτυξιακών Θεμάτων 125

Επιμελητές Μ.Ε. 120, 121, 122

Κοινοτικά θέματα 124

Εκπροσωπήσεις 123

Τμήμα Επαγγελματικών Θεμάτων 149

Γραφείο Επαγγελματικών 143, 144, 145, 146

Σεμινάρια 147

Αγορά εργασίας 148

Μητρώο, Συνδρομές, Βεβαιώσεις 140

Πραγματογνωμοσύνες, 141

Άδεια άσκησης επαγγέλματος 142

Πειθαρχικό 150

Γραφείο ΓΟΚ 152, 153

Τμήμα Οικονομικών & Διοικητικών Υπηρεσιών 118

Πρωτόκολλο 100, 103

Ταμείο 107, 140

Λογιστήριο 104, 105, 106

Νομική υπηρεσία 109

Τμήμα Βιβλιοθήκης & Πληροφόρησης 188

Βιβλιοθήκη 185, 187

Τράπεζα Πληροφοριών 186

FAX Τμήματος

Γραφείο Προέδρου 161

Πρωτόκολλο 110

Επιστημονικά Τμήματα 151

Γραφείο ΓΟΚ 155

Βιβλιοθήκη 184

ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ 2310 230347

EDITORIAL

«Ποτέ δεν μπόρεσα να καταλάβω
τι ακριβώς είναι η Θεσσαλονίκη...»

“Ποτέ δεν μπόρεσα να καταλάβω τι ακριβώς είναι η Θεσσαλονίκη. Την αγαπάω, λέω ότι είμαι δοσμένος σ’ αυτή. [...] Λοιπόν, είναι ένα αίνιγμα. Την αγαπώ χωρίς να την αποδέχομαι πλήρως. Βγάλε τώρα άκρη από αυτά τα πράγματα, σοβαρά ή αστεία. Πάντως κάτι είναι. Και εγώ ο ίδιος δεν μπορώ να το εξηγήσω και να το ερμηνεύσω. Γι’ αυτό, λοιπόν, να το πεις ότι είναι μια ανεξήγητη πόλη”.

Οι λέξεις, που με τόσο λυρισμό αποδίδουν τη «διφορούμενη» Θεσσαλονίκη, ανήκουν στον Ν. Χριστιανόπουλο, έναν από τους ποιητές της.

Το Σεπτέμβριο –όπως και κάθε Σεπτέμβριο- η «ανεξήγητη πόλη» έχει την τιμητική της. Γι’ αυτό κι εμείς, στο τρέχον τεύχος του «Τεχνογραφήματος», αποφασίσαμε να δώσουμε έμφαση στη Θεσσαλονίκη, που ούτως ή άλλως βρίσκεται διαρκώς στο επίκεντρο των σκέψεών μας.

Η Θεσσαλονίκη είναι παρούσα στο μεγαλύτερο μέρος του τεύχους που κρατάτε στα χέρια σας: μέσα στο υπόμνημα του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τον πρωθυπουργό ενόψει της 74ης ΔΕΘ, μέσα στις γραμμές ενός μίνι απολογισμού των όσων έχουν γίνει –κι όσων δεν έγιναν- τα τελευταία χρόνια, μέσα στις ρήσεις ανδρών και γυναικών που την έζησαν, την επισκέφτηκαν και μαγεύτηκαν, μέσα στα αποκόμματα των εφημερίδων των τελευταίων εβδομάδων...

Στο υπόμνημά μας θα διαβάσετε τις θέσεις μας για την αναμόρφωση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης μετά τη μετεγκατάσταση του διεθνούς εκθεσιακού κέντρου της πόλης, για τη Σιδηροδρομική Εγνατία, τα μεγάλα έργα, τα μέτρα αντιμετώπισης της οικονομικής κρίσης και άλλα θέματα.

Στο παρόν editorial δε χρειάζεται να πούμε κάτι περισσότερο. Καλό φθινόπωρο σε όλους, με δύναμη και υγεία!



ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

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

Η Κ.Μακεδονία μπορεί να αποτελέσει «πιλότο» για ένα πανελλαδικό πιλοτικό σχέδιο, καθώς: συγκεντρώνει όλες τις οικονομικές δραστηριότητες (π.χ, οικοδομή, βιομηχανία έστω φθίνουσα, τουρισμό), αποτελεί μεγάλη περιφέρεια (κεντρική και παραμεθόρια ταυτόχρονα) και περιλαμβάνει τη Ζώνη Καινοτομίας και ένα από τα δύο προβλεπόμενα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. «Το ΤΕΕ είναι έτοιμο να υποστηρίξει το παραπάνω σχέδιο», τονίζει το ΤΕΕ/ΤΚΜ και προσθέτει: «η Ζώνη Καινοτομίας θα μπορούσε να δώσει μεγάλη ώθηση [σε αυτό το εγχείρημα] εφόσον δεν περιοριστεί σε μοίρασμα γαιών, κελύφη και οικονομικές ενισχύσεις τρεχουσών δραστηριοτήτων».

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

Σε ό,τι αφορά το πρώτο θέμα, εισηγείται την προκήρυξη διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, αλλά και το συντονισμό όλων των διαδικασιών και του διαλόγου για το θέμα μέσω ΥΠΕΧΩΔΕ, επαναφέροντας την πρότασή του για την ίδρυση ειδικής γραμματείας του υπουργείου με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

Σε σχέση με το δεύτερο ζήτημα, ζητά την αξιοποίηση του ΕΣΠΑ 2007-2013 για την ταχεία προώθηση του έργου της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, με δεδομένο ότι το «τέταρτο πακέτο» αποτελεί ίσως την τελευταία ευκαιρία για την υλοποίησή της.

Παράλληλα, το ΤΕΕ/ΤΚΜ καταθέτει πρόταση για χωροθέτηση νέου αεροδρομίου στη Θεσσαλονίκη και επαναλαμβάνει τη θέση του υπέρ της διατήρησης του δημόσιου χαρακτήρα της ΕΥΑΘ και κατά της διάθεσης νέου πακέτου μετοχών και του μανάτζμεντ.

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

Σε ότι αφορά τα μέτρα αντιμετώπισης της διεθνούς κρίσης επισημαίνει ότι αυτά αφορούν μέχρι σήμερα βραχυπρόθεσμη συγκέντρωση κονδυλίων για άρση της δραματικής αναλογίας δημόσιου χρέους προς ΑΕΠ, χωρίς καμία διαρθρωτική αλλαγή για ανάπτυξη με ουσία και διάρκεια. Τονίζει δε, ότι πρέπει να ενισχυθούν η καινοτομία και ο εκσυγχρονισμός των παραγωγικών μοντέλων στους τομείς οικοδομής, μεταποίησης, τουρισμού και γεωργίας, καθώς τα τρέχοντα είναι πλέον παρωχημένα.

Η οικοδομή και οι κατασκευές για παράδειγμα, χρειάζεται να υπερβούν το μοντέλο που να μην κινητοποιούσε τόσα χρόνια την εγχώρια οικονομία, αλλά ευθύνεται για πάσης φύσεως αυθαιρέσιες, την καταπατημένη ύπαιθρο, την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την προβληματική ποιότητα των περισσότερων ιδιωτικών έργων, καθώς και των μικρών και μεσαίων δημόσιων. Το Εθνικό χωροταξικό, το ΕΣΠΑ και οι νέες μεγάλες προκλήσεις των Ρυθμιστικών Σχεδίων των δύο Μητροπολιτικών Κέντρων, το ΜΗΚΙΕ και οι αειφόρες πρακτικές (πχ, εξοικονόμησης ενέργειας), μπορούν να συντείνουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Το πλήρες κείμενο του υπομνήματος ακολουθεί:

“Κύριε Πρωθυπουργέ,

Το γεγονός ότι εισερχόμαστε στο δεύτερο χρόνο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης δημιουργεί αυξημένες προσδοκίες από τις φετινές σας εξαγγελίες αλλά και ισάριθμους φόβους για ενδημικότητα της κρίσης στην Ελληνική οικονομία.

Τα μέτρα που έως τώρα έχουν ληφθεί αφορούν τη βραχυπρόθεσμη συγκέντρωση κονδυλίων για άρση της δραματικής αναλογίας δημόσιου χρέους προς ΑΕΠ, χωρίς καμία διαρθρωτική αλλαγή για αύξηση του ΑΕΠ με ουσία και διάρκεια.

Για το ΤΕΕ αυτός είναι ο στόχος και η προσέγγισή του είναι μονοσήμαντη.

Χρειάζεται διεύρυνση και ενίσχυση της περιορισμένης οικονομικής βάσης, με εισαγωγή της καινοτομίας, της εκσυγχρονισμού των παραγωγικών δεδομένων και στους τρεις τομείς. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Η οικοδομή και γενικότερα ο κατασκευαστικός τομέας χρειάζεται να υπερβούν το μοντέλο που να μην κινητοποιούσε τόσο χρόνια την εγχώρια οικονομία, αλλά ευθύνεται για πάσης φύσεως αυθαιρέσιες, τις μη βιώσιμες πόλεις, την καταπατημένη ύπαιθρο, την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, τη μέτρια έως κακή ποιότητα της πλειονότητας των ιδιωτικών καθώς και των μικρών και μεσαίων δημόσιων έργων.

Το Εθνικό χωροταξικό, το ΕΣΠΑ και οι νέες μεγάλες προκλήσεις των Ρυθμιστικών Σχεδίων των δύο Μητροπολιτικών Κέντρων της Χώρας είναι σημαντικές ευκαιρίες για διαμόρφωση και εφαρμογή ορθολογικής πολιτικής γης. Η εξοικονόμηση ενέργειας και γενικώς οι αειφόροι πρακτικές θα δώσουν νέα ώθηση στον κατασκευαστικό κλάδο αλλά και στην ποιότητα ζωής των πολιτών. Το ΜΗΚΙΕ και η εφαρμογή συστημάτων ποιότητας στην κατασκευή θα αποδώσουν καλύτερα έργα.

Τέλος, ο όρος υποδομή δεν μπορεί να αναφέρεται μονίμως και αποκλειστικά σε τόνους ασφάλτου.

- Η μεταποίηση δεν μπορεί να ασκείται με όρους προηγούμενων δεκαετιών, δηλαδή τη βραχυπρόθεσμη μεγέθυνση του κέρδους, την αποφυγή επενδύσεων για εκσυγχρονισμό και καινοτομία, την αποχή από κάθε έννοια αειφορίας όταν δεν επιβάλλεται ή δεν ελέγχεται, τη στρεβλή χρήση των οικονομικών κινήτρων. Η Κεντρική Μακεδονία πλήττεται βαρύτερα από ανεργία και αποβιομηχάνιση και χρειάζεται ορθολογικά κίνητρα για νέους επιχειρηματίες, στροφή των παλαιών στις αρχές του νέου επιχειρείν αλλά και αυστηρότατους ελέγχους σε όλα τα επίπεδα: προστασία

του περιβάλλοντος, εξασφάλιση και διατήρηση θέσεων εργασίας, ανταγωνιστικότητα, εφαρμογή καινοτομίας.

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

- Το ίδιο ισχύει για τη γεωργία και γενικά για τον πρωτογενή τομέα, όπου χρειάζεται να εγκαταλειφθεί το τρέχον υδροβόρο και γενικά αντιπεριβαλλοντικό μοντέλο. Ένα μοντέλο που επιβιώνει λόγω των κρατικών επιδοτήσεων και στην Κεντρική Μακεδονία, για παράδειγμα, έχει συμβάλει στην απώλεια της Κορώνειας και στη διαρκή υποβάθμιση του θερμοκλίμα. Η λύση είναι και πάλι, εννήμερωση, κατάλληλα κίνητρα για άρση του κοινωνικού κόστους και αυστηροί έλεγχοι.

Για τα παραπάνω απαιτούνται:

Καινοτομία σε όλες τις μορφές άσκησης επιχειρηματικότητας και σε όλους τους τομείς παραγωγής προϊόντος, έργου, υπηρεσίας. Η αδυναμία εξειδίκευσης του όρου σε συγκεκριμένες δράσεις, παρά τις επανειλημμένες πλην γενικόλογες εξαγγελίες των δύο τελευταίων ΚΠΣ και του τρέχοντος ΕΣΠΑ, ευθύνεται και για τις καθυστερήσεις της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας αλλά και για την ανάθεση της «ερμηνείας» των εξαγγελιών και κατ'επέκταση της υλοποίησής τους, στο σαφώς συντηρητικό χρηματοπιστωτικό σύστημα της χώρας. Μας στοιχίζει δε βαρύτερα σε μονάδες ΑΕΠ, ανταγωνιστικότητα, προοπτικές ανάπτυξης.

Σύγχρονη Δημόσια Διοίκηση για καλή διαχείριση όλων των παραπάνω και μείωση της γραφειοκρατίας γιατί με την τρέχουσα είναι αδύνατος οποιοσδήποτε στόχος ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας. Ανεξάρτητη, αποκεντρωμένη και ικανή ώστε να μπορεί να ασκεί έλεγχο, εφοδιασμένη με σύγχρονο, εύχρηστο και απλό θεσμικό πλαίσιο που δε θα ευνοεί την αυθαιρεσία, όπως το υπάρχον.

Τα παραπάνω ισχύουν για όλο τον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα, όπου εκσυγχρονισμός όμως δε σημαίνει απεμπόληση των δημόσιων αγαθών στην ιδιωτική εκμετάλλευση, όπως στην περίπτωση της ΕΥΑΘ. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει εκφράσει τη θέση του υπέρ του δημόσιου χαρακτήρα της Εταιρείας και κατά της εκχώρησης επιπλέον πακέτου μετοχών και του μανάτζμεντ.

Παιδεία υψηλής ποιότητας

Τα αποτελέσματά μιας σοβαρής πολιτικής στο θέμα της παιδείας θα είναι μεσο-μακροπρόθεσμα ορατά στην έρευνα, την παραγωγή, την επιχειρηματική αντίληψη, την κοινωνική συμπεριφορά.

Κυρίως θα είναι ορατά στη συνειδητή πολιτική συμπεριφορά, πολιτών που:

- παράγουν σύγχρονο προϊόν και αμείβονται ανάλογα,
- συνεισφέρουν στο κοινό καλό μέσω ορθολογικής φορολόγησης,
- απαιτούν και απολαμβάνουν σύγχρονες κοινωνικές υπηρεσίες,
- εμπιστεύονται την Πολιτεία και συναλλάσσονται έντιμα μαζί της,
- διατηρούν την αξιοπρέπειά τους.



Σε ότι αφορά την **Τεχνική Παιδεία**, είμαστε μάρτυρες μιας δεκαετούς, τουλάχιστον, προσπάθειας απαξίωσής της, που τον τελευταίο χρόνο έλαβε διαστάσεις εκπόνησης:

- Με την προσπάθεια ταύτισης Πανεπιστημίων και ΤΕΙ που:

- Αίρει την εξασφάλιση ότι το ανώτατο πεδίο τεχνικής ευθύνης φέρουν οι διπλωματούχοι μηχανικοί. Τα αποτελέσματα είναι πολλαπλά στην **ασφάλεια της καθημερινότητας του Πολίτη και στο Δημόσιο Συμφέρον** εφόσον δεν κατοχυρώνεται η ποιότητα, η ασφάλεια, η ακεραιότητα, η αξιοπιστία, η αναπτυξιακή, περιβαλλοντική, οικονομική και ενεργειακή διάσταση έργων, προϊόντων, διεργασιών ενώ πλήττεται και η αξιοπιστία των τεχνικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό.

- Δημιουργεί ένα σημαντικό κενό στην τεχνολογική εκπαίδευση και αντίστοιχα στην επαγγελματική πυραμίδα των τεχνικών, το οποίο καλείται η ίδια η Πολιτεία να καλύψει με τη δημιουργία νέων ΤΕΙ, εκτός αν στόχος είναι η κάλυψη του εν λόγω κενού από επερχόμενα ιδιωτικά μορφώματα.

Υπάρχει βέβαια και το ηθικό ζήτημα της παραπλάνησης, για ψηφοθηρικούς λόγους, γονέων, υποψηφίων και φοιτητών. Οι τελευταίοι, με το στρεβλό κίνητρο της ήσσονος προσπάθειας, οδηγούνται σε μία αμείλικτη αγορά που δεν έχει κανένα λόγο, δεδομένης της υπερπροσφοράς, να προτιμήσει τους αποφοίτους ΤΕΙ από τους αποφοίτους Πανεπιστημίων.

Εάν η Πολιτεία θεωρεί ότι η αναλογία 1 μηχανικού ανά 100 κατοίκους και 3,6 ΑΕΙ ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους (όταν στις ΗΠΑ είναι 1,6 και στην υπόλοιπη Ε.Ε. 2,4) δεν επαρκεί, ας κάνει τα ΤΕΙ Πανεπιστήμια, με ότι αυτή η διαδικασία απαιτεί σε υψηλής στάθμης διδακτικό προσωπικό, εγκαταστάσεις, δυνατότητες έρευνας, προοπτικές και βεβαίως **κονδύλια**.

- Με την προσπάθεια ανωτατοποίησης των ΚΕΣ.

Σε αυτή την περίπτωση, η Πολιτεία με στόχο την εξυπηρέτηση απαιτητικών συμπεριόντων και την άγρια ψήφων ανενημέρωτων πολιτών και με πρόσχημα τη γραφειοκρατική υπακοή σε επιταγές της ΕΕ, επιχειρεί ευθέως κατά των ιδίων των πολιτών και του μέλλοντός της.

Η Παιδεία είναι πρώτιστο Δημόσιο αγαθό, με άμεσες και κυρίως μόνιμες αποδόσεις στο Εθνικό προϊόν αλλά **όχι μέσω της πώλησης αδειών εκτύπωσης πτυχίων**. Ως δημόσιο αγαθό χρειάζεται ειλικρινή δημόσιο διάλογο αλλά και κονδύλια γιατί δεν μπορεί να παραχθεί ούτε με σύμβαση παραχώρησης ούτε με ΣΔΙΤ.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Σχετικά με τις αναγκαίες υποδομές και δράσεις για την ανάπτυξη της πόλης και της περιφέρειας, τα αιτήματα και οι προτάσεις του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ παραμένουν αυτά που αναγράφονται στο Υπόμνημα του 2008 και του 2007. Υπενθυμίζουμε ενδεικτικά και συνοπτικά:

- ΜΕΤΡΟ

Παρατηρήθηκαν καθυστερήσεις που προκάλεσαν επί πλέον προβλήματα στην οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Στόχος η απρόσκοπτη ολοκλήρωσή του, εντός του προσδιορισμένου χρονοδιαγράμματος.

- Υποθαλάσσια

Το ΤΕΕ/TKM είχε ταχθεί υπέρ της κατασκευής του έργου εκφράζοντας παράλληλα τις ανησυχίες του για τον τρόπο δημοπράτησης και την ωριμότητα των μελετών. Πέρσι οι καθυστερήσεις δημιουργούσαν ερωτηματικά για την πορεία του έργου. Φέτος τα ερωτηματικά έγιναν βεβαιότητες αφού ο κατασκευαστικός όμιλος έχει απολύσει, από 01.07.09, το προσωπικό που απασχολούσε

στη Θεσσαλονίκη ενώ διεκδικούνται υπέρογκες αποζημιώσεις].

- Αεροδρόμιο Μακεδονία

Είναι αναγκαίο να ξεκινήσει άμεσα και να προχωρήσει ταχύτατα η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου ώστε να αρθούν οι συνθήκες δυσλειτουργίας του και εξυπηρέτησης των χρηστών του.

- Λιμάνι

Χρειάζεται να αξιοποιηθεί ως παράγοντας ανάπτυξης των γεωγραφικών πλεονεκτημάτων της πόλης και της διεθνούς θέσης της ελληνικής ναυτιλίας. Για αυτό απαιτείται άμεσα η αναβάθμισή του, η ολοκλήρωση του 6^{ου} προβλήτα και η σύνδεσή του με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα.

Δραματικά επίκαιρες είναι και οι **προτάσεις που είχε υποβάλει το ΤΕΕ με αφορμή τις πυρκαγιές του 2007** για πράγματα αυτονόητα, που φέτος εξακολουθούν να είναι και προτάσεις και αυτονόητα. Φέτος τέλος, επιλέγουμε να δώσουμε ιδιαίτερη βαρύτητα και πάλι σε δύο παλαιότερες προτάσεις μας, επίκαιρες όσο ποτέ, υψηλής αναπτυξιακής και περιβαλλοντικής αξίας με μακροχρόνια θετικά αποτελέσματα στην ποιότητα ζωής των πολιτών αλλά και στο ΑΕΠ:

Αναμόρφωση της Κεντρικής περιοχής Θεσσαλονίκης

Μετά την προσωπική σας παρέμβαση δρομολογήθηκε η λύση ενός χρονίζοντος ζητήματος της πόλης και διαρκούς –τις τελευταίες δεκαετίες– αιτήματος του ΤΕΕ/TKM: η απομάκρυνση των εγκαταστάσεων της Έκθεσης από το κέντρο της πόλης.

Ζητούμε και πάλι την προσωπική σας παρέμβαση για να μη χαθεί μία μοναδική ευκαιρία, να αποκτήσει η πόλη ένα Μητροπολιτικό πάρκο αντίστοιχο του μεγέθους και του ρόλου της και ταυτόχρονα τον πυρήνα ενός επαρκούς δικτύου ελεύθερων χώρων. Επίσης, για να μη χαθεί ένα μέγα στοιχείο σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού, πιλότου και πρότυπου για τα αστικά κέντρα όλης της επικράτειας.

Οι λόγοι για το αίτημά μας είναι οι εξής:

- Για πρώτη φορά, ένα μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας και μάλιστα το δεύτερο μεγαλύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημά της, εξασφαλίζει μία τόσο ευρεία ελεύθερη έκταση **στο κέντρο του**. Επομένως, όντως το εγχείρημα είναι εθνικής σημασίας.

- Υπάρχει πικρή εμπειρία από τον στραγγαλισμό των δημόσιων ελεύθερων χώρων, με παραχωρήσεις σε ιδιώτες, αλλαγή χρήσης, ανεξέλεγκτη εμπορευματοποίηση, εις βάρος τους, εκτόνωση των αναγκών κυκλοφορίας και στάθμευσης. Οπότε και σε αυτή την περίπτωση θα ενεργοποιηθούν ισχυρά ιδιωτικά συμφέροντα αλλά και πελατειακού χαρακτήρα απαιτήσεις και διεκδικήσεις του χώρου από δημόσιους φορείς.

- Για την ορθολογική, μακρόπνοη και ολιστική προσέγγιση αυτού του μεγάλου πιλοτικού σχεδίου θα συμπεριληφθούν το Campus του ΑΠΘ, που χρήζει άμεσα αποσυμφόρησης και το Γ' Σώμα Στρατού. Άλλωστε η κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει και τις υπόλοιπες υποδομές και δραστηριότητες που συνθέτουν την

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ

➤ ταυτότητα της πόλης: το Λευκό Πύργο, τη ΧΑΝΘ, το Καυταντζόγλειο στάδιο, τα Θέατρα, το Τελλόγλειο Ίδρυμα, τα μουσεία, το νέο Δημαρχείο. Επίσης ζητούμε το συντονισμό όλων των διαδικασιών και του αναγκαίου διαλόγου απευθείας από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Επαναφέρουμε δηλαδή την πρότασή μας για ίδρυση Ειδικής Γραμματείας του ΥΠΕΧΩΔΕ με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

Αφενός η κλίμακα της πολεοδομικής παρέμβασης και το μεγάλο περιβαλλοντικό αντίκρουσμα του έργου, αφεντέρου η ανυπαρξία Μητροπολιτικής Διοίκησης – την αναγκαιότητα της οποίας έχουμε επισημάνει επανειλημμένα – και η θεσμική αδυναμία του Οργανισμού Ρυθμιστικού να αναλάβει ουσιαστικό ρόλο λόγω έλλειψης αρμοδιοτήτων, είναι επαρκή επιχειρήματα και για αυτή την πρότασή μας.

Για τη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης του εγχειρήματος, υπενθυμίζουμε την πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την ανάπλαση της Κεντρικής Περιοχής, που παρουσιάστηκε και συζητήθηκε με όλους τους αρμόδιους φορείς το Μάιο του 2006. Η πρόταση, η οποία περιλαμβάνει 16 στάδια και προκήρυξη διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, είχε γίνει αποδεκτή από όλους τους συμμετέχοντες και μάλιστα συγκροτήθηκε διαρκής επιτροπή υπό την εποπτεία του ΟΡΘΕ, η οποία ουδέποτε λειτούργησε.

Υπενθυμίζουμε επίσης την καμπάνια του ΤΕΕ/ΤΚΜ του 2007 για τη δημιουργία ενός δικτύου ελεύθερων χώρων, με πυρήνα τη ΔΕΘ, το ΑΠΘ και το ΓΣΣ και βραχιόνες τις κοίτες των ρεμάτων, τους ιστορικούς άξονες και τους αρχαιολογικούς χώρους, ώστε να συνδεθεί το περιαστικό δάσος με το μέτωπο της παραλίας που θα αποδοθεί σε όλο του το μήκος στην πόλη. Στόχος είναι η ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος αλλά και η ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η πρόταση δεν είναι θέσφατο του ΤΕΕ, υπάρχουν σχετικές μελέτες που σκονίζονται στα συρτάρια του Οργανισμού Ρυθμιστικού και του ΑΠΘ.

Σιδηροδρομική Εγνατία

Η μείωση των καταναλισκόμενων στις μεταφορές ενεργειακών πόρων και η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι προτεραιότητα των συγκοινωνιακών πολιτικών, διεθνώς και στην ΕΕ και άμεσος στόχος του ΕΣΠΑ.

Στην Ελλάδα, χώρα ενεργειακά εξαρτημένη, παρότι ο σιδηρόδρομος είναι το λιγότερο ενεργό βόρο και το πλέον φιλικό προς το περιβάλλον Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, για πολλές δεκαετίες έχει αφαιρεθεί στην τύχη του.

Η απογοητευτική συμμετοχή του σιδηροδρόμου στις επιβατικές (κάτω του 3%) και στις εμπορευματικές μεταφορές (κάτω του 2%) καθώς επίσης και ανεπίτρεπτη συχνότητα δυστυχημάτων οφείλονται στις ελλείψεις υποδομής και στην κατάστασή τους, με κυριότερα προβλήματα:

- το περιορισμένο δίκτυο
- τη γραμμική (χωρίς βρόγχους) μορφή του δικτύου,
- το εύρος της γραμμής (μόνο το 64% να είναι κανονικού εύρους),
- το χαμηλό ποσοστό ηλεκτροκίνησης
- τις ελλείψεις σε ότι αφορά την τηλεδιοίκηση και τη σηματοδότηση
- τις ισόπεδες διαβάσεις, φυλασσόμενες και αφύλακτες

Στη Βόρεια Ελλάδα, παρά τη συσσώρευση όλων των παραπάνω προβλημάτων και ενώ είχαν εξαγγελθεί οι μελέτες για διασύνδεση της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας, το θέμα έχει εγκαταλειφθεί.

Με βάση αυτό τον προβληματισμό, το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ, ανέλαβε το 2004 την πρωτοβουλία, σε συνεργασία με τα Περιφερειακά Τμήματα, Ανατολικής και Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Θράκης, και Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας, και προχώρησε στη μελέτη και τη σύνταξη προτάσεων για τη δημιουργία Σιδηροδρομικής Εγνατίας.

Ο όρος «Σιδηροδρομική Εγνατία» αναφέρεται σε ένα δίκτυο που εκτείνεται από την Ήπειρο ως τη Θράκη και διέρχεται από τη Δυτική, Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία. Ο κεντρικός άξονάς της, περίπου παράλληλος με τον αντίστοιχο της οδικής Εγνατίας, καθορίζεται από τα δύο άκρα του, δηλαδή δυτικά το λιμένα της Ηγουμενίτσας και ανατολικά το Πύθιο. Το δίκτυο συμπληρώνουν οι γραμμές που εξυπηρετούν και άλλες περιοχές εκατέρωθεν του κεντρικού αυτού άξονα, όπως περιφέρειες (π.χ. τη Θεσσαλία), πόλεις στη Μακεδονία και τη Θράκη (π.χ. Βόρειος Ν. Έβρου, Καβάλα) και πόλους έλξης μετακινήσεων.

Η Σιδηροδρομική Εγνατία δεν προτείνεται ως ανταγωνιστικό μέσο της αντίστοιχης οδικής αλλά σαν ένα νέο σημαντικό εργαλείο που θα συνδέσει περιοχές ελάχιστα ή και καθόλου εξυπηρετούμενες από μέσα μαζικής μεταφοράς, με χαμηλό οικονομικό, ενεργειακό και περιβαλλοντικό κόστος και υψηλότερο αναπτυξιακό όφελος.

Για το λόγο αυτό και με δεδομένο ότι το Β' και Γ' ΚΠΣ αγνόσαν σχεδόν το σιδηρόδρομο, χρειάζεται να αξιοποιηθεί η –τελευταία ίσως– ευκαιρία του ΕΣΠΑ και να προχωρήσουν οι απαραίτητες διαδικασίες με ταχείς ρυθμούς για να υλοποιηθεί το έργο αλλά και να διευρυνθεί και εκσυγχρονιστεί συνολικά το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Τις δύο παραπάνω προτάσεις συμπληρώνει και περιλαμβάνει μία γενικότερη: **Να αρχίσει, με δική σας προσωπική παρέμβαση, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή καινοτόμων δράσεων από την Κεντρική Μακεδονία, που μπορούν να αποτελέσουν πιλοτικό σχέδιο για όλη τη χώρα: Επειδή φιλοξενεί όλες τις οικονομικές δραστηριότητες με μεγάλες δυνατότητες βελτίωσης και ανάπτυξης:**

- Σημαντική οικοδομική δραστηριότητα. Η ανάπτυξη του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης και η κλίμακα των άλλων αστικών κέντρων επιτρέπουν ή μάλλον απαιτούν τη χρησιμοποίηση

της διεθνούς εμπειρίας για τη μελέτη και εφαρμογή ριζοσπαστικής πολεοδομικής πολιτικής.

- Βιομηχανία φθίνουσα και αντιστοίχως αυξανόμενη ανεργία που απαιτούν καλά μελετημένα κίνητρα και ελέγχους. Η Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας θα μπορούσε να δώσει μεγάλη ώθηση εφόσον δεν περιοριστεί σε μοίρασμα γαιών, κελύφη και οικονομικές ενισχύσεις για τις τρέχουσες δραστηριότητες.

- Τουρισμό, κλασσικό, παράκτιο αλλά και σημαντικό – πλην ασύνδετο και αναξιοποίητο – μνημειακό πλούτο και περιοχές φυσικού κάλλους, μεταξύ των οποίων 3 από τις 10 της χώρας που προστατεύονται από τη συνθήκη Ραμσάρ.

- Τη μεγαλύτερη γεωργική δραστηριότητα στη χώρα που ο τρόπος άσκησης της συνέβαλλε στην εξάντληση και την υποβάθμιση των οικοσυστημάτων της Περιφέρειας, αλλά και σημαντική αλιεία και κτηνοτροφία.

Επειδή είναι μία μεγάλη περιφέρεια, ταυτόχρονα κεντρική και παραμεθρία:

- Μπορεί με κατάλληλη αποκέντρωση εξουσίας, δομών και υπηρεσιών να «διαχειριστεί» τις οικονομικές – κοινωνικές – πολιτισμικές σχέσεις με τα Βαλκάνια.

- Μπορεί να «σταθεί» αυτόνομα λόγω του μεγέθους της, του παραγωγικού δυναμικού της και της σύνδεσής της με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές περιφέρειες και με κατάλληλη ανάδειξη των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων να τις ανταγωνιστεί εμάς.

Επειδή περιλαμβάνει ένα από τα δύο προβλεπόμενα Μητροπολιτικά Κέντρα της χώρας το οποίο μπορεί να διευρύνει αυτό το ρόλο και στην εκτός συνόρων γύρω περιοχή, το μεγαλύτερο Πανεπιστήμιο της χώρας και σημαντικές κοινωνικές υποδομές.

Δεδομένης μάλιστα της διαδικασίας αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού είναι ευκαιρία να ξεπεράσουμε την πεπατημένη της θεσμικής παραδοχής παγωμένων καταστάσεων και για πρώτη φορά να προβλέψουμε και να σχεδιάσουμε με βάση σενάρια ρεαλιστικά και σύμφωνα με την ανάπτυξη που επιθυμούμε. Για παράδειγμα μπορούμε να χωροθετήσουμε και να σχεδιάσουμε ένα νέο αεροδρόμιο πριν ο ασφυκτικός εναγκαλισμός αστικού ιστού ακυρώσει τη χρήση του υπάρχοντος. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι μέχρι την υλοποίησή του η πόλη θα εξυπηρετείται από τον τριτοκοσμικής κατάστασης υπάρχοντα αεροσταθμό.

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Οι Έλληνες Μηχανικοί έχουν ακόμα την επιστημονική επάρκεια να σχεδιάσουν ένα τόσο μεγάλο πρόγραμμα και να το υλοποιήσουν με ασφάλεια, οικονομία και σεβασμό προς το περιβάλλον.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο είναι αποφασισμένο να υπερασπιστεί την αξιοπιστία του επιστημονικού δυναμικού της χώρας όπως είναι **έτοιμο** να υποστηρίξει το παραπάνω σχέδιο, αλλά και κάθε αναπτυξιακή πρωτοβουλία: έντιμα, αναστερόβουλα, με υψηλής ποιότητας τεκμηριώσεις και μοναδικό κριτήριο το κοινό καλό. ■

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΩΞΗ ΜΕΛΩΝ ΕΠΑΕ



Ουδμία υποχρέωση ή δικαίωμα για τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των πολεοδομικών διατάξεων έχουν οι κατά τόπους ΕΠΑΕ, με βάση τουλάχιστον τις ισχύουσες διατάξεις, όπως επισημαίνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ, σε σχετική γνωμοδότησή του. Ομοίως, δεν έχουν υποχρέωση ή δικαίωμα ελέγχου των όρων δόμησης κάθε περιοχής ειδικώς, αρμοδιότητα που ανήκει στις πολεοδομικές υπηρεσίες.

Ακόμη και η υφιστάμενη αρμοδιότητα των ΕΠΑΕ, να ελέγχουν την αισθητική των κτιρίων και την προσαρμογή τους στο περιβάλλον πρέπει να γίνεται «...με βάση την αρχιτεκτονική άποψη που επέλεξε ο μελετητής και ο έλεγχος αφορά τη σωστή και ολοκληρωμένη έκφρασή της».

Η σχετική γνωμοδότηση χορηγήθηκε στη Νομαρχιακή Επιτροπή (ΝΕ) Χαλκιδικής του ΤΕΕ, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί κατά τη δικαστική διαδικασία στην υπόθεση δίωξης των συναδέλφων αρχιτεκτόνων μηχανικών – ελεύθερων επαγγελματιών και μελών της ΕΠΑΕ Ν. Μουδανίων, Μιχαήλ Μπράτζου και Δημητρίου Τσαλδάρη.

Υπενθυμίζεται ότι τα δύο μέλη της ΕΠΑΕ διώκονται επειδή γνωμοδότησαν υπέρ της έγκρισης αρχιτεκτονικής μελέτης για την έκδοση οικοδομικής άδειας, που φαίνεται να αφορά σε μη άρτιο οικόπεδο (το οποίο αποτυπώθηκε από το μελετητή σε εσφαλμένη περιοχή με διαφορετικούς όρους αρτιότητας, εν σχέση με την πραγματική του θέση).

Το πλήρες κείμενο της γνωμοδότησης, που κοινοποιείται στο νομάρχη και τον αντινομάρχη Χαλκιδικής και τους δύο διωκόμενους συναδέλφους, ακολουθεί:

«Μετά από διερεύνηση των παραμέτρων του προβλήματος που θέσατε με την με αρ. 3745/7-7-2009 επιστολή σας πρέπει να επιστημονούμε τα παρακάτω:

Οι αρμοδιότητες που ασκούν τα όργανα διοίκησης και η διαδικασία άσκησής τους είναι συγκεκριμένες και καθορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

1. Για τις Επιτροπές Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠΑΕ) έχει εκδοθεί, με βάση την παραγράφο 3 (ήδη 4) του άρθρου 3 του Ν. 1577/85 (ΓΟΚ/85), η υπουργική απόφαση με αρ. 31252/1530/87 ΦΕΚ 482 Δ' που ορίζει τις αρμοδιότητες της πρωτοβάθμιας (άρθρο 1 παράγραφος 6) και της δευτεροβάθμιας (άρθρο 2 παράγραφος 6) ΕΠΑΕ καθώς και τη διαδικασία ελέγχου των μελετών (άρθρο 3). Σύμφωνα με το άρθρο 3 της παραπάνω απόφασης «α) Οι αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες **διαβιβάζουν στην ΕΠΑΕ τις μελέτες ύστερα από τον έλεγχο πληρότητας και εφαρμογής των πολεοδομικών διατάξεων που ισχύουν.**»

2. Η αναφερόμενη στην παρ. ε' του ίδιου άρθρου 3 ένσταση που υποβάλλεται στην πρωτοβάθμια ΕΠΑΕ αφορά μόνο εκείνο το μέρος του αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού ελέγχου «...που ασκείται

από την πολεοδομική υπηρεσία σύμφωνα με την παρ. 1, του άρθρου 3, του Ν. 1577/85...». Δηλαδή «α) ως προς τη σχέση και τη σύνθεση των όγκων, τις όψεις και τα εν γένει ορατά τμήματά του, να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της αισθητικής τόσο ως μεμονωμένο κτίριο ή εγκατάσταση, όσο και σε σχέση με το οικοδομικό τετράγωνο, β) να εντάσσεται στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον, ώστε στα πλαίσια των στόχων της οικιστικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης»

3. Ακόμη και στις περιπτώσεις που ο νόμος ορίζει την παραπομπή στην ΕΠΑΕ προς έλεγχο της εφαρμογής συγκεκριμένων ειδικών πολεοδομικών διατάξεων λ.χ. του άρθρου 25 του Ν. 1337/83 ο έλεγχος της ΕΠΑΕ αφορά και πάλι τις απαιτήσεις της αισθητικής και της προσαρμογής του κτιρίου στο περιβάλλον ώστε αυτό να μη βλάπτεται. Η έγκριση της ΕΠΑΕ βασίζεται στον έλεγχο εφαρμογής πολεοδομικών διατάξεων και όρων δόμησης της περιοχής που ασκεί η αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία.

4. Τέλος σύμφωνα με το Π.Δ. 8/13-7-93 (ΦΕΚ 795/Δ) για τον τρόπο έκδοσης των οικοδομικών αδειών και τη σχετική εγκύκλιο 38/93, ο προελεγχος (άρθρο 4 του Δ/τος) και ο έλεγχος (άρθρο 5 αυτού) των μελετών για την έκδοση των οικοδομικών αδειών γίνεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία, η οποία παραπέμπει μετά τον προέλεγχο ή τον έλεγχο της μελέτης το φάκελο στην ΕΠΑΕ για έγκριση, στις περιπτώσεις που ο νόμος ορίζει τη σχετική αρμοδιότητα (άρθρο 1, παρ. 6 της απόφασης 31252/1530/87 για την πρωτοβάθμια και το άρθρο 2 παρ. 6 για τη δευτεροβάθμια ΕΠΑΕ).

Με βάση τα παραπάνω **δεν προκύπτει, κατά τη γνώμη μας, από τις ισχύουσες διατάξεις υποχρέωση αλλά ούτε και δικαίωμα των ΕΠΑΕ, να ελέγχουν την ορθότητα της πολεοδομικής εφαρμογής των πολεοδομικών διατάξεων που ισχύουν γενικώς, ούτε των όρων δόμησης κάθε περιοχής ειδικώς, αρμοδιότητες που ανήκουν στις πολεοδομικές υπηρεσίες.**

Τονίζεται δε ότι και η υφιστάμενη αρμοδιότητα να ελέγχουν την αισθητική των κτιρίων και την προσαρμογή τους στο περιβάλλον πρέπει να γίνεται «...με βάση την αρχιτεκτονική άποψη που επέλεξε ο μελετητής και ο έλεγχος αφορά τη σωστή και ολοκληρωμένη έκφρασή της» (άρθρο 3 παρ. 1' της απόφασης 31252/1530/87 ΦΕΚ 482 Δ')

Η παρούσα γνωμοδότηση σας χορηγείται προκειμένου να τη χρησιμοποιήσετε κατά τη δικαστική διαδικασία της υπόθεσης δίωξης των συναδέλφων αρχιτεκτόνων μηχανικών – ελεύθερων επαγγελματιών και μελών της ΕΠΑΕ Ν. Μουδανίων κ. Μιχαήλ Μπράτζου και Δημητρίου Τσαλδάρη. ■

ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΜΕ ΜΑΣΤΕΡ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΩΝ

Επιστολή ΤΕΕ/ΤΚΜ



Την αναγνώριση των διπλωμάτων πενταετούς φοίτησης Ελληνικών Πολυτεχνικών Σχολών ως ισοδύναμων με τη στάθμη Μάστερ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Εκπαίδευσης, ζητά με επιστολή του προς τον υπουργό Παιδείας κ. Άρη Σπηλιωτόπουλο, ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ κ. Τάσος Κονακλίδης.

Στην επιστολή, η οποία κοινοποιήθηκε και στους Βουλευτές Κεντρικής Μακεδονίας του δεύτερου θερινού τμήματος της Βουλής, υπενθυμίζει ότι το ΤΕΕ, εδώ και καιρό, έχει εκφράσει τη θέση για την ανάγκη ριζικής μεταρρύθμισης στην Παιδεία και ειδικότερα στον τομέα της τεχνολογικής εκπαίδευσης. «Δυστυχώς, το νομοσχέδιο που συζητείται στο θερινό τμήμα της Βουλής την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου, δεν κινείται προς την κατεύθυνση αυτή, αλλά παγιώνοντας στρεβλώσεις είναι προς την αντίθετη κατεύθυνση», τονίζεται στην επιστολή.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, όπως και όλο το ΤΕΕ συνολικά, θεωρεί ότι δίνεται μια μοναδική ευκαιρία να δοθεί το μήνυμα μιας διαφορετικής αντιμετώπισης των θεμάτων της Παιδείας παράλληλα με την αναγνώριση του πλούτου της χώρας που αποτελεί το Επιστημονικό δυναμικό της.

«Υποστηρίζουμε τη νομοθετική ρύθμιση που επεξεργάστηκε και προώθησε σε σας η Επιτροπή που όρισε ο Υφυπουργός Παιδείας σχετικά με τη νομοθετική αναγνώριση των Διπλωμάτων πενταετούς φοίτησης των Ελληνικών Πολυτεχνικών Σχολών ως ισοδύναμων με τη στάθμη Μάστερ. Η κατάθεση από εσάς και η ψήφιση από τη Βουλή της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης θα είναι μια δίκαιη αντιμετώπιση των αποφοίτων των Ελληνικών Πολυτεχνικών Σχολών, σε σχέση με τους συναδέλφους τους των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιστεύοντας ότι θα κατανοήσετε τη σημαντικότητα του θέματος ευελπιστούμε στις ενέργειές σας για την προώθηση της επίλυσής του, που θα αποτελέσει πράξη μεθυστικής επιπτώσεως και θα βοηθήσει στην εκτόνωση μιας κατάστασης που τείνει να λάβει εκρηκτικές διαστάσεις», καταλήγει η επιστολή. ■

ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ. ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 'Η ΑΠΕΙΛΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ;

Ημερίδα, 30 Σεπτεμβρίου



Η ημερίδα με θέμα: «Πυρηνική Ενέργεια. Λύση για την κλιματική αλλαγή ή απειλή στο περιβάλλον;», που είχε προγραμματιστεί για την Τετάρτη 30 Σεπτεμβρίου, αναβάλλεται λόγω της προκήρυξης των εθνικών εκλογών για τις 4 Οκτωβρίου.

Η νέα ημερομηνία θα ανακοινωθεί έγκαιρα.
Πληροφορίες: Αντώνης Τσιπούρας, e-mail: tonysip@central.tee.gr, T. 2310 883122, F. 2310 88311 ■



Πηγή: www.auth.gr

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ



ΜΟΝΙΜΗ ΕΚΘΕΣΗ ΠΟΛΥΜΕΣΩΝ στο Λευκό Πύργο:

Ισόγειο: «Ο χώρος και ο χρόνος»

1ος όροφος: «Θεσσαλονίκη- Μεταμορφώσεις»

2ος όροφος: «Μνημεία και ιστορία»

3ος όροφος: «Πατρίδα των ανθρώπων»

4ος όροφος: «Στους δρόμους του εμπορίου»

5ος όροφος: «Το τερπνόν μετά του ωφελίμου»

6ος όροφος: «Γεύσεις»

ΜΟΝΙΜΗ ΕΚΘΕΣΗ με

πέντε ενότητες που φωτίζουν όψεις του πολιτισμού που αναπτύχθηκε στη Μακεδονία από την

αυγή της Προϊστορίας έως την ύστερη

αρχαιότητα:

- Η ζωή στην προϊστορική Μακεδονία

- Προς τη γένεση των πόλεων

- Στη Μακεδονία από τον 7ο αι. π.Χ. ως την ύστερη

αρχαιότητα

- Θεσσαλονίκη, Μακεδονίας μητρόπολις

- Ο Χρυσός των Μακεδόνων

Αρχαιολογικό Μουσείο, Θεσσαλονίκη.

ΜΟΝΙΜΗ ΕΚΘΕΣΗ, με

θέμα «Ανάδειξη της

αθλητικής ιστορίας και του ολυμπιακού

πνεύματος. Ολυμπιακοί Αγώνες», Ολυμπιακό

Μουσείο (3ης Σεπτεμβρίου & Αγ. Δημητρίου), Θεσσαλονίκη.

ΟΜΑΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ, με τίτλο «Χλωροφιλοι», της

φωτογραφικής ομάδας «Κλίκερς» του Πολιτιστικού

Κέντρου Δ. Θέρμης, μέχρι 5 Σεπτεμβρίου 2009, Θέρμη.

ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ των μελών της Μονάδας

Πολιτιστικής Επικοινωνίας του Ψυχιατρικού

Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης, με τίτλο «Η άλλη

ματιά» Μάιος - Σεπτέμβριος 2009, Κρατικός

Αερολιμένας Θεσσαλονίκης ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (αίθουσα

αναμονής επιβατών), Θεσσαλονίκη.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΘΒΕ, Θέατρο

Δάσους:

• 1 Σεπτεμβρίου: Συναυλία Ελ. Αρβανιτάκη

• 6 Σεπτεμβρίου: Θεατρική παράσταση Εθνικού

Θεάτρου «Πέρσες»

• 11 Σεπτεμβρίου: Παράσταση Χορού

«Carmen», Aida Gomez danzacompania

• 12 Σεπτεμβρίου: Μουσική παράσταση «Λιλιπούπολη»

• 14 Σεπτεμβρίου: Συναυλία Luz Casal "Un

ano de amor"

• 16 Σεπτεμβρίου: Συναυλία Αλκίνοου Ιωαννίδη

ΘΕΑΤΡΙΚΗ ΠΑΡΑΣΤΑΣΗ «Ο Προεστώς του Χωριού» του

Σπυριδώνος Περεσιάδη, από 7 Ιουλίου 2009, ΚΘΒΕ, Υπαίθριο

Θέατρο της Μονής Λαζαριστών, Θεσσαλονίκη.

ΘΕΑΤΡΙΚΗ ΠΑΡΑΣΤΑΣΗ «Τρωάδες» του Ευριπίδη, από 2 Ιουλίου 2009, ΚΘΒΕ, Θέατρο

Δάσους, Θεσσαλονίκη.

ΘΕΑΤΡΙΚΗ ΠΑΡΑΣΤΑΣΗ «Συμπέθεροι από τα

Τίρανα» των Θανάση Παπαθανασίου + Μιχάλη

Ρέππα, Τρίτη 25 & Τετάρτη 26 Αυγούστου 2009, Θέατρο

Δάσους, Θεσσαλονίκη.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΘΒΕ, Θέατρο

Γης:

• Σεπτεμβρίου: Συναυλία Αντώνη Ρέμου

• Σεπτεμβρίου: Jose Carrera in concert

• Σεπτεμβρίου: Συναυλία του Πλούταρχου

• Σεπτεμβρίου: Συναυλία των Γ. Νταλάρα- Π. Θαλασσινού - Μπ. Στόκα

• Σεπτεμβρίου: Συναυλία του Μάριου Φραγκούλη

ΦΕΣΤΙΒΑΛ ΘΑΪΣΟΥ 2009 ΔΕΠΟΤΑΘ 24 Ιουνίου - 27

Σεπτεμβρίου 2009, Θάσος.

ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ του Μουσείου

Μπενάκη, Σεπτέμβριος 2009, Αθήνα:

• **ΕΚΘΕΣΗ** έργων από τα 50 χρόνια ζωής της

ιστορικής γκαλερί «Νέες Μορφές», που

μετατρέπεται σε Ίδρυμα

• **ΑΦΙΕΡΩΜΑ** στο έργο του φωτορεπόρτερ Δημήτρη

Σούλα που εργάστηκε για πολλά χρόνια στη

Γερμανία (1967 - 1974) και κατέγραψε με τον φακό του τα

γεγονότα αλλά και το προφίλ μιας ολόκληρης

εποχής.

• **ΕΚΘΕΣΗ** έργων του σπουδαίου ζωγράφου και

χαράκτη Τζέιμς Ενσώρ, κτίριο της Πειραιώς

• **ΕΚΘΕΣΗ** με αρχιτεκτονικά έργα του Δημήτρη

Φατούρου και τίτλο «Οι νέες πραγματικότητες και η

συνεχής αναζήτηση», η οποία εστιάζει στις εκφορές της

αρχιτεκτονικής στα δύσκολα μεταπολεμικά χρόνια αλλά και τη

δυναμική της δεκαετίας του '60.

• **ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ** του γνωστού

συντηρητή Σταύρου Μπαλογιάννη, κεντρικό

κτίριο του Μουσείου στο Κολωνάκι.

• **ΕΚΘΕΣΗ** με τα βραβεία Hermes για τη

δημιουργία πρωτότυπων

αντικειμένων με θέμα την «ελαφρότητα στην

καθημερινότητα». Πρόκειται για τις καλύτερες

προτάσεις ντιζάιν από ένα διαγωνισμό, στον

οποίο συμμετείχαν 15 χώρες, ανάμεσα στις

οποίες και η Ελλάδα.



• 2η ΜΠΙΕΝΑΛΕ, ΕΚΘΕΣΗ «1000+1 Πράξι(ς)»



• 2η ΜΠΙΕΝΑΛΕ, ΕΚΘΕΣΗ 37 ελληνών καλλιτεχνών με τίτλο «Προσωπικό-Πολιτικό»



30 ΧΡΟΝΙΑ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΗΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

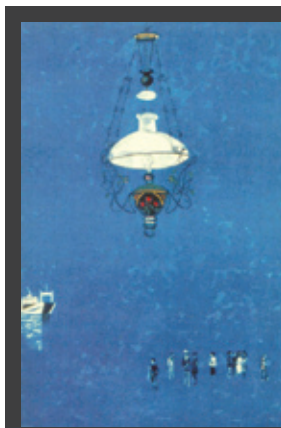
Η Πρόεδρος κ. Καθηγήτρια κ. Σοφίτη Σκαρλά Χάσιελ και τα μέλη του Δ. Σ. του Μακεδονικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης σας προσκαλούν στα εγκαίνια της έκθεσης

ΦΡΕΝΤΥ ΚΑΡΑΜΠΟΤΤ - ΜΙΧΑΛΗΣ & ΑΓΝΗ ΚΑΤΖΟΥΡΑΚΗ
διαδρομέςdesignroutes

ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ «Διαδρομές Design Routes» των Φρέντυ Κάρμποτ, Αγής και Μιχάλη Κατζουράκη, 4 Σεπτεμβρίου - 4 Οκτωβρίου 2009, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (Εγνατία 154), Θεσσαλονίκη.




ΕΚΘΕΣΗ με τίτλο «Rodchenko & Πορονα: Ορίζοντας τον Κονστρουκτιβισμό» («Rodchenko & Porona: Defining Constructivism»), με έργα από τη συλλογή Κωστάκη, 24 Ιουνίου - 20 Σεπτεμβρίου 2009, Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Μονή Λαζαριστών, Θεσσαλονίκη.



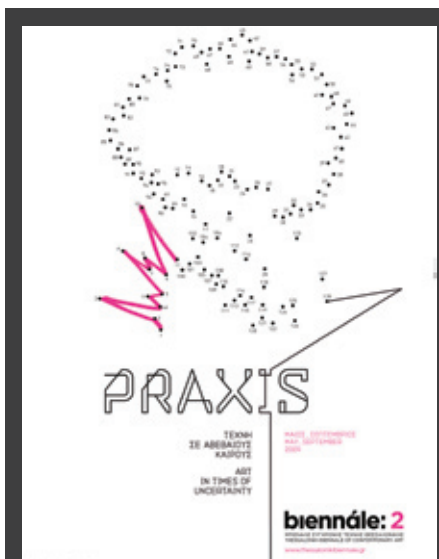
ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ του Σπύρου Βασιλείου, με τίτλο «Πολιπλά 1970-1985», από τη συλλογή του Δημήτρη Τσίτουρα, 10 Ιουλίου – 30 Σεπτεμβρίου 2009, αίθουσες εκθέσεων τέχνης Κέντρου Μεσογειακών Ψηφιδωτών Δίου (όπισθεν Αρχαιολογικού Μουσείου), Δίου.



ΕΚΘΕΣΗ με τίτλο «Η Μαγεία του Κεκριμπαριού: φυλαχτά και κοσμήματα από τη Μεγάλη Ελλάδα και τη Μακεδονία», 21 Ιουλίου 2009 – 15 Φεβρουαρίου 2010, Αρχαιολογικά Μουσεία Θεσσαλονίκης και Potenza, με τη σύμπραξη του Ιταλικού Μορφωτικού Ινστιτούτου Θεσσαλονίκης, υπό την αιγίδα του ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού, με την υποστήριξη του ιταλικού Υπουργείου Εξωτερικών, αίθουσα «Ι. Βοκοτοπούλου» του Α.Μ.Θ., Θεσσαλονίκη.



ΕΚΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ του Γάλλου δημιουργού Alain Ceccaroli με τίτλο «Ημερολόγιο μεσογειακού τοπίου "Ο ελληνικός κόσμος"», 18 Ιουνίου – 27 Σεπτεμβρίου 2009, Αρχαιολογικό Μουσείο (Μ. Ανδρόνικου 6), Θεσσαλονίκη.



2η ΜΠΙΕΝΑΛΕ Σύγχρονης Τέχνης Θεσσαλονίκης, με θέμα «Πράξις: Τέχνη σε αβέβαιους καιρούς», (περισσότεροι από 150 καλλιτέχνες/ 39 χώρες/ 12 φορείς της πόλης/ 28 χώροι/ 12 εκθέσεις-δράσεις), 24 Μαΐου- 27 Σεπτεμβρίου 2009, Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης με την υποστήριξη του Υπουργείου Πολιτισμού, Θεσσαλονίκη.

- **ΕΚΘΕΣΗ** 11 σύγχρονων, Σέρβων καλλιτεχνών, με τίτλο «Αποκάλυψη / Υπογραμμίζοντας τη Μνήμη (Disclosure – Underlined Memory)» 27 Μαΐου – 31 Αυγούστου 2009, Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, Θεσσαλονίκη.
- **ΕΚΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ** με τίτλο «face to face (face a faces)», σε συνεργασία με το Μουσείο Φωτογραφίας Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης (16 Ιουλίου – 15 Σεπτεμβρίου)
- **WORKSHOP ΝΕΩΝ ΚΑΛΙΤΕΧΝΩΝ** 23 Σεπτεμβρίου – τέλη Οκτωβρίου, Artforum Vilka Γκάλερι
- **ΕΚΘΕΣΗ** «Πανόραμα Σύγχρονης Ελληνικής Χαρακτικής», 18 Ιουνίου- 12 Σεπτεμβρίου, Κέντρο Πολιτισμού Δήμου Θεσσαλονίκης (περιοχή Άνω Τούμπα)
- **ΕΚΘΕΣΗ** έργων των Fredi Casco (Παράγουα), Maria Kheirkhah (Ιράν), Fernando Marquesrenteado (Βραζιλία) και Jinoos Taghizadeh (Ιράν), μέχρι 27 Σεπτεμβρίου 2009, Αγιορειτική Εστία
- **ΕΚΘΕΣΗ** 37 ελλήνων καλλιτεχνών με τίτλο «Πρωσωπικό-Πολιτικό», 11 Σεπτεμβρίου – 23 Οκτωβρίου 2009, Αποθήκη Β1, Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης
- **ΕΚΘΕΣΗ** «1000+1 Πράξε(ι)ς», 2 Σεπτεμβρίου – 15 Οκτωβρίου (Γαλλικό Ινστιτούτο) και 2 Σεπτεμβρίου – 9 Οκτωβρίου (Ινστιτούτο Γκαίτε) 2009, Αγιορειτική Εστία



ΕΚΘΕΣΗ «Ο Μιρό της Μαγιόρκα», με πάνω από 400 έργα, 6 Σεπτεμβρίου 2009 – 5 Φεβρουαρίου 2010, Τελλόγλειο Ίδρυμα, σε συνεργασία με το Ίδρυμα Pilar i Joan Miró της Μαγιόρκα, Τελλόγλειο Ίδρυμα (Αγ. Δημητρίου 159Α), Θεσσαλονίκη.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ

5ο TIF BUSINESS FORUM, με τίτλο «Άμεσες Ξένες Επενδύσεις: Αδράξτε την Ευκαιρία στην Εποχή της Κρίσης», στο πλαίσιο της 74ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (74n ΔΕΘ – 74n TIF), 7 & 8 Σεπτεμβρίου 2009, HELEXPO A.E., Θεσσαλονίκη.

15ο ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ CEREAN (Central European Real Estate Associations Network - Δίκτυο Κτηματομεσιτικών Εταιρειών Κεντρικής Ευρώπης), στο πλαίσιο της 74ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (74n ΔΕΘ – 74n TIF), 11 & 12 Σεπτεμβρίου 2009, HELEXPO A.E., Θεσσαλονίκη.

ΣΥΜΠΟΣΙΟ, με θέμα «Φωτοβολταϊκά στην Ελλάδα», 15 Σεπτεμβρίου 2009, Ελληνογερμανικό Επιμελητήριο, Ξενοδοχείο Athens Plaza(Σύνταγμα), Αθήνα.



ΕΚΘΕΣΗ ΧΑΡΤΩΝ «Μεταλλεία – Τόποι – Πόλεμοι (Αναγνώσεις χαρτών από το αρχείο της Επιθεώρησης Μεταλλείων Β.Ε.)», 7 Σεπτεμβρίου – 9 Οκτωβρίου 2009, αίθουσα τέχνης Αντιδημαρχίας Αρχιτεκτονικού Δ.Θ. (Αγγελάκη 13), Θεσσαλονίκη.

ΕΡΓΑ ΣΕ
ΑΝΑΜΟΝΗ

Επιμέλεια: Αλεξάνδρα Γούτα

Ο επισκέπτης σχεδόν αφιρνδιάστηκε. Η Θεσσαλονίκη στην οποία είχε μόλις περιηγηθεί ήταν εντελώς διαφορετική από εκείνη που είχε αφήσει πίσω του κάποια χρόνια πριν. Πρώτα από όλα, το πράσινο: έξι πρώην στρατόπεδα και το Γ' Σώμα Στρατού, κοντά 2.000 στρέμματα, είχαν μετατραπεί σε πάρκα, ενώ και η περιοχή του κέντρου της Θεσσαλονίκης, όπου παλιά βρισκόταν η ΔΕΘ, είχε πρασινίσει!

Μετά, το μετρό. Κινήθηκε από τη Σταυρούπολη μέχρι την Καλαμαριά με ένα υπερσύγχρονο συρμό, χωρίς οδηγό όπως τον πληροφορόρησαν, ενώ αργότερα πρόσεξε τα φουγάρα μιας υποθαλάσσιας αρτηρίας. Καλά, τόσο καιρό έλειπε; Η πόλη είχε αποκτήσει την υποθαλάσσια αρτηρία της; Ποιος θα το φανταζόταν λίγα χρόνια πριν!

Στα εστιατόρια της ανατολικής Θεσσαλονίκης πρόσεξε ότι έτρωγαν και διαπραγματεύονταν συμφωνίες πολλά ξένα στελέχη. Ρώτησε κι έμαθε: ήταν άνθρωποι που δούλευαν για τις εταιρίες –μεταξύ τους πασίγνωστες πολυεθνικές– που έδρευαν εντός της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας, η οποία μαζί με την «Τεχνόπολη» αποτελούσαν μια μικρή –αλλά εξαιρετικά κερδοφόρα (σε επίπεδο εσόδων, αλλά και διεθνούς προβολής της πόλης)– Silicon Valley!

Άλλωστε, όταν ακόμη ήταν στο αεροπλάνο, είχε συνομιλήσει για λίγο με μια ομάδα Αμερικανών, που ταξίδευαν προς Θεσσαλονίκη ακριβώς για να συζητήσουν με τους Έλληνες συναδέλφους τους –νεαρούς ερευνητές, «επιδοτούμενους» στην ουσία από το κράτος– κάποιο project, που έτρεχε εντός της ζώνης.

Κι ο ίδιος ο επισκέπτης είχε φτάσει αεροπορικώς στη Θεσσαλονίκη απευθείας από τις ΗΠΑ: η ολοκλήρωση της επέκτασης του διαδρόμου προσαρμογέσεων 10/28 είχε αναβαθμίσει το αεροδρόμιο της πόλης σε υποδοχέα υπερατλαντικών πτήσεων, ικανό να διακινεί 8.000.000 επιβάτες ετησίως!

Στο αεροδρόμιο πρόσεξε μια τεράστια διαφημιστική αφίσα: ήταν ένα υπερσύγχρονο σύμπλεγμα κτιρίων. Αρχικά νόμιζε ότι διαφήμιζε κάποιον προορισμό του εξωτερικού, αλλά όταν κοίταξε πιο προσεκτικά, συνειδητοποίησε ότι ήταν ...το νέο εκθεσιακό κέντρο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Είχε μεταφερθεί δυτικά, σε νέες εγκαταστάσεις και –όπως φαινόταν από την αφίσα– επρόκειτο να φιλοξενήσει την επόμενη ΕΧΡΟ.

Με το που έφτασε στο ξενοδοχείο του, αποφάσισε να κάνει μια βόλτα στην παραλία της πόλης. Έμεινε κι εκεί άναυδος: όλο το θαλάσσιο μέτωπο ήταν γεμάτο πάρκα –από ότι του είπαν είχε γίνει διαμόρφωσή του μέχρι το Αγγελοχώρι!– ενώ τα νερά του Θερμαϊκού (που ανέκαθεν τα θυμόταν ρυπαρά) έμοιαζαν πεντακάθαρα. Ακόμη και η ίδια η ατμόσφαιρα της Θεσσαλονίκης είχε αλλάξει. Διάβασε στην εφημερίδα τα πιο πρόσφατα στοιχεία για τους αέριους ρύπους και εξεπλάγη. Ήταν πλέον σημαντικά μειωμένοι.

Από συζητήσεις με κατοίκους είχε μάθει, εξάλλου, ότι το λιμάνι της πόλης είχε αναβαθμιστεί σημαντικά χάρη σε ένα μεγάλο πακέτο επενδύσεων με ίδια κεφάλαια κι ότι η Θεσσαλονίκη διέθετε πλέον μια εντυπωσιακή εξωτερική περιφερειακή οδό, που είχε ελαττώσει σημαντικά το κυκλοφοριακό κομφούζιο.

Μπορεί σήμερα να ακούγεται σαν σενάριο επιστημονικής φαντασίας, αλλά η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε ίσως σε λίγα χρόνια –αν υπάρξει αποφασιστικότητα, θέληση και συναίνεση– να είναι κάπως έτσι ή έστω να μοιάζει με την παραπάνω εικόνα. Δυστυχώς, πολλά από τα έργα που αναφέρονται παραπάνω, παραμένουν προς το παρόν «σε αναμονή», μια αναμονή, που για πολλά από αυτά κρατάει χρόνια.

Με την ευκαιρία της 74ης ΔΕΘ, το «Τ» υπενθυμίζει ποια έργα στην πόλη βρίσκονται ακόμη στο «περίμενε» και ποια έχουν προχωρήσει. Στόχος αυτού του μίνι απολογι-

σμού δεν είναι η άσκηση «στείρας» κριτικής, αλλά μια υπενθύμιση-αφύπνιση, για το τι πρέπει να γίνει, ώστε οι αναγκαίοι πόροι να διασφαλιστούν και τα έργα να επιταχυνθούν.

■ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΜΕ ΤΟ «ΚΛΕΙΔΙ ΣΤΟ ΧΕΡΙ» ΤΟ ...2003

Η Λισαβόνα, με τους 565.000 κατοίκους, έχει μετρό (με 46 σταθμούς και μήκος γραμμής 39 χλμ) από το 1959. Η Θεσσαλονίκη παραμένει η μοναδική πόλη στην Ε.Ε. με πληθυσμό μεγαλύτερο του ενός εκατομμυρίου που δε διαθέτει (ακόμη) Μέσο Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Τραμ, Μετρό κ.λπ.).

Ωστόσο, το μετρό, ένα από τα πολυπόθητα –και πολυδιαφημισμένα στην πορεία των ετών– έργα, έχει μπει πλέον για τα καλά στην «αφετηρία», έστω με καθυστερήσεις. Το έργο –που είχε δημοπρατηθεί το 1992– υποτίθεται ότι θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το ...2003, με βάση τουλάχιστον την υπογραφή του 1999 Σύμβαση Παραχώρησης. Ωστόσο, πέρασε από διαδοχικές συμπληγάδες. Το 2003, 11 χρόνια μετά τη δημοπράτησή του και περίπου μια πενταετία μετά την κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης από τη Βουλή, το έργο ακυρώθηκε. Το Σεπτέμβριο του 2003 αποφασίστηκε να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο με συγχρηματοδότηση από το Ελληνικό Δημόσιο και την ΕΕ. Προκλήθηκε διαγωνισμός, στον οποίο υπέβαλαν ενδιαφέρον πέντε κοινοπραξίες (ελλήνων και ξένων) και τελικά, ανάδοχος ανακηρύχθηκε η κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO - ANSALDO T.S.F. - SELI - ANSALDOBREDA. Ο αρχικός προϋπολογισμός του ανέρχεται σε 1.052.000.000 ευρώ, ενώ φορέας διαχείρισης του έργου, είναι η Αττικό Μετρό Α.Ε. Ο αρχικός χρόνος ολοκλήρωσης της κατασκευής του έργου εκτιμάται σε 75 μήνες.

Εκπρόσωποι του ΤΕΕ/ΤΚΜ (ΔΕ, επιτροπή έργων υποδομής και ομάδα εργασίας μετρό) επισκέφτηκαν εργοτάξιο του μετρό και ενημερώθηκαν αναλυτικά για το έργο. Μεταξύ άλλων, στην ενημέρωση αναφέρθηκε ότι η πρόοδος σε φυσικό αντικείμενο και η απορρόφηση κονδυλίων δεν ξεπερνούν το 10%.

Κατόπιν τούτων, η Ομάδα Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ εκτιμά ότι η πρόοδος βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, η καθυστέρηση στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου εκτιμάται σε περίπου ένα έτος, ενώ οι εκτεταμένες αρχαιολογικές έρευνες αποτελούν σοβαρή αιτία καθυστερήσεων. Υπάρχουν δε, επιπλέον πιθανές αιτίες καθυστέρησης, που δεν αναφέρθηκαν κατά την ενημέρωση της Αττικό Μετρό Α.Ε., όπως τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε μια εκ των Αναδόχων του έργου και οι περιορισμένες αρμοδιότητες της Υπηρεσίας της Αττικό Μετρό Α.Ε. στη Θεσσαλονίκη. (Για περισσότερα στοιχεία σχετικά με το μετρό βρείτε το πλήρες κείμενο της εργασίας της ομάδας στο site του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/OMADESERGASIAS/oe_metro_thessaloniki.pdf.)

Παρόλα αυτά, οι εξελίξεις τρέχουν, π.χ., στο μέτωπο της επέκτασης προς Καλαμαριά. Για το έργο, συνολικού προϋπολογισμού 465 εκατ. ευρώ, έχει εξασφαλισθεί χρηματοδότηση ύψους 400 εκατ. ευρώ από το Δ' ΚΠΣ. Οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2015, ενώ έξι κοινοπραξίες – εταιρίες υπέβαλαν φακέλους εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το πρώτο στάδιο του διαγωνισμού.

Εξάλλου, την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, ο «Κωστίκας» και ο «Γιωρίκας», συνέχιζαν το υπόγειο ταξίδι τους, με τον πρώτο να κατευθύνεται προς την Ίωνος Δραγούμης και το δεύτερο να έχει φτάσει στο Βαρδάρη.



Χάρτης από το site της Αττικό Μετρό

■ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΕΘ: ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Ο ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Για πολλά χρόνια, στα υπομνήματα του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τους εκάστοτε πρωθυπουργούς ενόψει της Διεθνούς Έκθεσης του Σεπτεμβρίου, το αίτημα μετεγκατάστασης της ΔΕΘ «φιγουράριζε» στην κορυφή της λίστας προτάσεων. Οι λόγοι προφανείς: η ανάγκη της πόλης να αποκτήσει ελεύθερους χώρους, να «ανασάνει», τα πεπαιλωμένα και ακατάλληλα περίπτερα, το κυκλοφοριακό κομφούζιο τις ημέρες των εκθέσεων, με αποκορύφωμα τη γενική του Σεπτεμβρίου...

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ δε σταμάτησε στα αιτήματα. Έσπευσε να επεξεργαστεί και να καταθέσει τεκμηριωμένη πρόταση για τη νέα χωροθέτηση της ΔΕΘ, μέσω της σύστασης ομάδας εργασίας, η οποία ολοκλήρωσε το πόνημά της βάσει χρονοδιαγράμματος στο τέλος του 2008 και το παρέδωσε στις αρχές του 2009. Η ομάδα είχε ταχθεί ξεκάθαρα υπέρ της χωροθέτησης στα δυτικά, επιστημονώντας ότι οι περιοχές Σίνδου και Λαγκαδά παρουσιάζουν περισσότερα πλεονεκτήματα, σε σχέση με τις υπόλοιπες «υποψήφιες» (δείτε το σύνολο της εργασίας της στο site του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/OMADESERGASIAS/oe_metegatastash_de8.pdf.)

Η επιτροπή φορέων που συστάθηκε υπό τον υπουργό Μακεδονίας-Θράκης, Σταύρο Καλαφάτη, για να γνωμοδοτήσει σε σχέση με τη χωροθέτηση της ΔΕΘ, στην οποία συμμετείχε και ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ, Τάσος Κονακλίδης, κατέληξε ομόφωνα –στις 30 Ιουλίου– στις ίδιες περιοχές: στο ΤΕΙ και στα όρια των Δήμων Λαγκαδά και Μυγδονίας.

Περιοίθησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι ότι η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ δυτικά θα ωφελήσει τόσο την ίδια –αφού θα μπορέσει να αναπτυχθεί σε μεγαλύτερο/καταλληλότερο χώρο– όσο και τη Θεσσαλονίκη, αφού θα δοθεί η δυνατότητα ισόρροπης ανάπτυξης, σε μια πόλη που μέχρι σήμερα αναπτύσσεται «υδροκέφαλα» προς Ανατολάς.

Ελπίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι ότι η πολιτεία θα υιοθετήσει τη γνωμοδότηση της Επιτροπής και ότι η μετεγκατάσταση θα γίνει το ταχύτερο δυνατόν, γιατί ο ανταγωνισμός στην εκθεσιακή αγορά τόσο εντός, όσο και εκτός των συνόρων, δεν αφήνει περιθώρια καθυστερήσεων. Ο χώρος του σημερινού εκθεσιακού κέντρου πρέπει οπωσδήποτε να αναπλαστεί σε μητροπολιτικό πάρκο, με διατήρηση κάποιων κτιρίων (πχ. «Παλέ Ντε Σπορ», Πύργος του ΟΤΕ).

Φυσικά, επειδή για πρώτη φορά, ένα μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας –και μάλιστα το δεύτερο μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημά της– εξασφαλίζει μία τόσο ευρεία ελεύθερη έκταση στο κέντρο του, ό,τι γίνει δεν πρέπει να γίνει «στο γόνατο». Ήδη από το Μάιο του 2006, το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει καταθέσει την πρότασή του για την ανάπλαση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης. Η πρόταση περιλάμβανε 16 στάδια και την προκήρυξη διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την ανάπλαση της περιοχής και είχε γίνει αποδεκτή από όλους τους συμμετέχοντες. Επίσης, ο συντονισμός όλων των διαδικασιών και του αναγκαίου διαλόγου απευθείας από το ΥΠΕΧΩΔΕ, μέσω της ίδρυσης ειδικής γραμματείας του, με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

■ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ: ΚΛΥΔΩΝΙΖΕΤΑΙ ΑΛΛΑ ΔΕ ...ΒΥΘΙΖΕΤΑΙ

Το έργο – που θα συνδέει τη δυτική είσοδο Θεσσαλονίκης με τη Μ. Αλεξάνδρου μέχρι την Πέτρου Συνδίκου– «εξμύτισε» για τα καλά στην επικαιρότητα το 2002 και επρόκειτο αρχικά να ξεκινήσει το 2005. Στην πορεία δέχτηκε καιταγισμό προσφυγών (στο ΣΤΕ), αντιδράσεων (από κινήσεις πολιτών και όχι μόνο), διαμαρτυριών και αποφάσεων (π.χ., του ΚΑΣ).

Πριν από λίγους μήνες, απείλησαν την υλοποίησή του οι ίδιες οι τράπεζες που το ...χρηματοδοτούν. Τα 15 χρηματοπιστωτικά ιδρύματα υπενθύμισαν ότι, βάσει της σχετικής συμφωνίας, η ισχύς της χρηματοδοτικής σύμβασης για το έργο έληγε τον περασμένο Φεβρουάριο, και παρά το ότι δόθηκε παράταση έως το τέλος Μαΐου, δεν κατέστη δυνατή η έναρξή του.

Τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές, οι επόμενες εξελίξεις γύρω από το έργο αναμένονταν. Με βάση τα αρχικά οικονομικά στοιχεία του έργου, το κόστος της περιόδου μελετών και κατασκευών είχε υπολογιστεί στα 517,3 εκατ. ευρώ, με χρηματοδοτική συμβολή 96 εκατ. ευρώ από το δημόσιο, που πρέπει να καταβληθεί το 2011. Οι λοιπές εκτιμώμενες δαπάνες του δημοσίου (πχ. απαλλοτριώσεις) υπολογίστηκαν στα 33 εκατ. ευρώ, ενώ εκείνες που παρα-

χωρησιούχου στα 407,3 εκατ. ευρώ.

Η αρχική χάρση του έργου –και το κόστος του– άλλαξαν κατόπιν προσφυγών (μεταξύ άλλων ανακλήθηκε η κατεδάφιση τριών διατηρητέων κτιρίων στο λιμάνι). Η νέα χάρση της σήραγγας διέρχεται πλησίον των διατηρητέων του ΟΣΕ και των κτιρίων του Τελωνείου και των Προσκόπων. Προβλέπεται δε, η κατεδάφιση επτά αποθηκών του κτιρίου επιθεώρησης πλοίων και των «διδύμων» αποθηκών του ΟΛΘ. Την ίδια στιγμή, το έργο «ζητά» νέες μελέτες (πχ, περιβαλλοντικών επιπτώσεων) και άλλες αλλαγές, με αποτέλεσμα το κόστος του να αυξάνεται κατά 150 εκατ. ευρώ! Εξαιτίας δε, των καθυστερήσεων, καταβάλλονται σημαντικά ποσά για τόκους και αποζημιώσεις.

Αν και οι εφημερίδες έγραφαν προσφάτως ότι η ανάδοχος κοινοπραξία προχώρησε σε αποδέσμευση των περισσότερων εργαζομένων της στο εργοτάξιο στη δυτική πλευρά του λιμανιού της πόλης, ωστόσο το «γιαπί» παραμένει εκεί (μετά το υπαίθριο πάρκιγκ και την αποθήκη 15).

Το βασικό τμήμα της αρτηρίας έχει μήκος 3.780 μέτρα και το υποθαλάσσιο 1.240 μέτρα. Το μήκος των υπόγειων χερσαίων σπράγγων εκατέρωθεν του υποθαλάσσιου τμήματος φτάνει τα 2.140 μέτρα και το συνολικό μήκος των ανοικτών ραμπών στα άκρα 400 μέτρα. Στο βασικό τμήμα προστίθενται επιφανειακά 1.000 μέτρα στα δυτικά (στη δυτική είσοδο) και 1.300 μέτρα στα ανατολικά (λεωφόρος Μ. Αλεξάνδρου).

■ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΑ: ΕΛΠΙΔΕΣ ΓΙΑ ΔΙΠΛΑΣΙΟ ΠΡΑΣΙΝΟ, ΑΛΛΑ ...ΟΥΔΕΝ ΝΕΩΤΕΡΟΝ

«Το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να αποκτήσει διπλάσιο πράσινο ανά κάτοικο –στα περίπου 5 τ.μ. έναντι μόλις 2,27-2,5 τ.μ σήμερα– αν τα πρώην στρατόπεδα της πόλης μετατραπούν σε αστικά πάρκα». Η εκτίμηση αυτή διατυπώθηκε τον Απρίλιο του 2006, από ομιλήτες σε ημερίδα που είχαν διοργανώσει το ΤΕΕ/ΤΚΜ και ο ΣΑΘ.

Τα έξι στρατόπεδα –Παύλου Μελά στη Σταυρούπολη, Καρατάσου στην Πολίχνη, Μ. Αλεξάνδρου στους Αμπελόκηπους, Ζιάκα στο Κορδελιό, Νταλίπη και Κόδρα στην ανατολική Θεσσαλονίκη– συν ο χώρος του Γ' Σώματος Στρατού, βρίσκονται κοντά ή και μέσα σε γειτονιές και καταλαμβάνουν πάνω-κάτω 2.000 στρέμματα, που θα μπορούσαν να γίνουν πνεύμονας πρασίνου για την πόλη. Οι προθέσεις για την παραχώρηση των χώρων αυτών ήταν πάντα αγαθές, αλλά χρόνια τώρα ...ουδέν νεότερον. Την κατάσταση περιπλέκει το ιδιοκτησιακό των στρατοπέδων.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, τόσο το ΤΕΕ/ΤΚΜ, όσο και οι εμπλεκόμενοι δήμοι και οι βουλευτές της Θεσσαλονίκης επιμένουν στη δημιουργία χώρων πρασίνου σε όλα τα πρώην στρατόπεδα. Τα στρατόπεδα πρέπει να αποδοθούν στους πολίτες, αντί οποιασδήποτε άλλης χρήσης.

Είναι γνωστή η καμπάνια που ξεκίνησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ το 2008, με στόχο να φέρει το δάσος μέχρι τη θάλασσα, με την ανάπτυξη ενός Ενοποιημένου Συνεχούς Δικτύου Πρασίνου στην πόλη (μέσω –μεταξύ άλλων– της αξιοποίησης των ρεμάτων, των πρώην στρατοπέδων και των χώρων του Γ' Σώματος Στρατού, της απομάκρυνσης της ΔΕΘ, της αποσυμφόρησης του ΑΠΘ και της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της).

Αλλωστε, πέραν της δυνατότητας μετατροπής τους σε πολυτιμους χώρους πρασίνου, τα στρατόπεδα «κρύβουν» και αξιόλογα κτίρια. Ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ κατέγραψε προ τριετίας 61 κτιριακές μονάδες, που καλύπτουν συνολικά 99 αυτοτελή κτίρια. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν το πλήρες κείμενο της εργασίας στο site του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHITES/OMADESERGASIAS/KATAGRAFH_AKSIOLOGWN_KTIRIWN.



Φωτογραφία από το site της ΔΕΘ ΑΕ

■ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ: ΜΙΑ SILICON VALLEY EN ΜΑΚΡΑ ΑΝΑΜΟΝΗ...

Την αποκάλεσαν «Silicon Valley» του Βορρά και «μικρή Ελβετία ανάπτυξης» για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Την εξήγγειλαν δύο κυβερνήσεις. Της έδωσαν «βαρύ» και διεθνώς αναγνωρίσιμο όνομα: «Αλεξάνδρεια». Προς το παρόν, όμως, μένει στα χαρτιά –αν και τους τελευταίους μήνες δείχνει να επιταχύνεται. Η Ζώνη Καινοτομίας στόχος είναι να συγκεντρώσει στη Θεσσαλονίκη μια κρίσιμη μάζα Hi-tech εταιριών από την Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά και τμήματα R&D πολυεθνικών εταιριών. Να κάνει τη Θεσσαλονίκη «τεχνολογική πόλη». Τι καλύτερο για να αξιοποιηθεί το επιστημονικό δυναμικό της πόλης με τρία πανεπιστήμια, στρατιές φοιτητών και ερευνητών και ήδη υφιστάμενες ερευνητικές και τεχνολογικές υποδομές, όπως το ΕΚΕΤΑ, οι θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων και η «Τεχνόπολη»; Κι όμως, οι ρυθμοί δημιουργίας της Ζώνης παραμένουν αργοί παρά την επιτάχυνση, γεγονός κρίσιμης σημασίας για μια υποδομή Καινοτομίας όπως αυτή, που η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι χρειάζεται περίπου 20 χρόνια για να «ωριμάσει».

Ο διευθύνων σύμβουλος της Ζώνης, Ιορδάνης Αρζιμάνογλου, διατύπωσε πρόσφατα την εκτίμηση ότι μέχρι τέλους 2009 θα υπάρξουν εξελίξεις σε όλα τα ανοικτά θέματα, που αφορούν το έργο. Στην παρούσα φάση σε εξέλιξη βρίσκεται η εκπόνηση της μελέτης για το χωροταξικό σχεδιασμό της Ζώνης, ενώ οι προτάσεις για τα κίνητρα προσέλκυσης επιχειρήσεων εξακολουθούν να αναμένουν το



Φωτογραφία από την ΟΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ

πράσινο φως από τις Βρυξέλλες. Το στρατηγικό σχέδιο για τη Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης έχει παραδοθεί από τον Δεκέμβριο του 2008, ενώ παραμένουν τα προβλήματα σε σχέση με τη μεταβίβαση στη Ζώνη των 1.000 στρεμμάτων του πρώην αεροδρομίου του ΣΕΔΕΣ (η οποία είχε ανακινωθεί επισήμως πως θα ολοκληρωνόταν μέχρι τις 15/8/2008, αλλά δεν έχει αρχίσει).

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει επανειλημμένως επισημάνει τη σημασία που αποδίδει στο έργο ως αναπτυξιακή ευκαιρία για τη Θεσσαλονίκη. Στα υπομνήματά του προς τον πρωθυπουργό, τόσο το 2008, όσο και το 2007, ζητούσε –σε σχέση με τη Ζώνη– την «ανάληψη δέσμευσης σε υψηλότερο επίπεδο για την επιτυχία του εγχειρήματος ως πιλοτικού σχεδίου για όλη τη χώρα και την άμεση προώθηση συγκεκριμένων μέτρων και υποδομών». Για περισσότερα στοιχεία σε σχέση με τα υπομνήματα βλέπε στην ιστοσελίδα του τμήματος, στις διευθύνσεις:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/THESEIS_TEETKM/ypomnima_prothipourgo_theth_07.pdf και

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/THESEIS_TEETKM/ypomnima_prim_de8_08.pdf

■ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ: ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΝΕΟ!

Οι αεροπορικές μεταφορές στη Θεσσαλονίκη λέγεται ότι μπορούν να αποκτήσουν «φτερά» με την επέκταση του διαδρόμου προσαπογειώσεων 10/28 –αλλά όχι μόνο. Το έργο της επέκτασης, προϋπολογισμού 246 εκατ. ευρώ, περιλαμβάνει την κατασκευή διαδρόμου και παράλληλου τροχοδρόμου από το άκρο 10 προς τη θάλασσα, κατά περισσότερα από 1.000 μέτρα (εκ των οποίων τα περισσότερα μέσα στη θάλασσα).

Με τον υφιστάμενο διάδρομο υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης μόνο του 22,64% των υφιστάμενων τύπων αεροσκαφών, ποσοστό που θα αυξηθεί στο 89,62% μετά την επέκταση. Έτσι, η επέκταση θα έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, καθώς –μεταξύ άλλων– δίδεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης υπερατλαντικών πτήσεων, χωρίς ενδιάμεση στάση (με τον τρόπο αυτό θα βοηθηθεί η καθιέρωση δρομολογίων μακρινών αποστάσεων, πχ, προς Αμερική, Αυστραλία και Ασία). Βάσει του χρονοδιαγράμματος, το έργο προβλέπεται να περατωθεί τον Ιούλιο του 2011.

Αλλά η επέκταση δεν αρκεί. **Στελέχη του ΤΕΕ/ΤΚΜ (της**

ΔΕ και των αρμόδιων ΜΕ), που επισκέφτηκαν το έργο, υπογράμμισαν εκ νέου την ανάγκη κατασκευής νέου αεροσταθμού, με βάση τα προβλεπόμενα από το παλαιότερο master plan. Υπενθυμίζεται ότι το έργο είχε προκαλέσει εξαρχικές αντιδράσεις από δήμους και οργανώσεις, με το επιχείρημα ότι οι αμμοληψίες και τα μπασζώματα για την υλοποίησή του απειλούν να ταραξουν τις οικολογικές ισορροπίες.

Αλλά ακόμη και οι παραπάνω λύσεις αποτελούν στην πράξη ημίμετρα. Το ιδανικό –που οι εξελίξεις των επόμενων χρόνων θα αναδείξουν ασφαλώς ως απαραίτητο και αναγκαίο– θα ήταν να **σχεδιαστεί ένα νέο αεροδρόμιο πριν ο ασφικτικός εναγκαλισμός αστικού ιστού ακυρώσει τη χρήση του υπάρχοντος.** Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι μέχρι την υλοποίησή του η πόλη θα εξυπηρετείται από τον τριτοκοσμικής κατάστασης υπάρχοντα αεροσταθμό.

■ ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ: ΔΙΑΣΩΣΗ ...ΜΕ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ

«Σύμφωνα με τις μετρήσεις του Εργαστηρίου Ελέγχου Ρύπανσης Περιβάλλοντος που έγιναν σε συνεργασία με το ΥΜΑΘ στη διάρκεια του περασμένου καλοκαιριού, τα βαρέα μέταλλα που υπάρχουν στο βυθό του Θερμαϊκού είναι διπλάσια σε ποσότητα από τα ανώτερα επιτρεπτά όρια, ενώ σε ορισμένες περιοχές είναι τετραπλάσια», έγραφε η εφημερίδα «Θεσσαλονίκη» στις 24/3/2008.

Η μόλυνση του Θερμαϊκού δεν είναι ...μυστικό. Για αυτό άλλωστε, το ΤΕΕ/ΤΚΜ είχε προτείνει από το 2006 τη σύσταση Φορέα Διαχείρισης του Θερμαϊκού Κόλπου, υπεύθυνου για την αειφόρο διαχείρισή του, ενώ είχε συγκροτήσει και σχετική ομάδα εργασίας (οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν το πλήρες κείμενο της εργασίας της ομάδας στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHITES/OMADES_ERGASIAS_2004_6/diaxeirisi_thermaikou.pdf).

Το 2006 δεν ήταν το πρώτο έτος ενασχόλησης του ΤΕΕ/ΤΚΜ με το θέμα. Ήδη από το δεύτερο πακέτο Ντελέρ, το 1991-1992, το Τμήμα είχε ζητήσει την έγκριση ειδικού κονδυλίου για ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης για το Θερμαϊκό. Η πρόταση, αν και συνοδευόταν από πλήρη επιστημονική μελέτη και τεκμηριωμένη επιχειρηματολογία, δεν ευτύχησε καν να «περάσει» από την Περιφέρεια προς το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Το ΥΜΑΘ δημιούργησε τελικά τη Διεύθυνση Προστασίας και Ανάπτυξης του Θερμαϊκού Κόλπου, υπαγόμενη απ' ευθείας στον Υπουργό, με σκοπό την ανάδειξη, ανάλυση και μελέτη των τοπικών περιβαλλοντικών, τεχνικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και αναπτυξιακών προβλημάτων, αναγκών και προτεραιοτήτων.

Μιλώντας σε εκδήλωση που διοργάνωσε πέρυσι το Τμήμα, ο πρόεδρος της ΔΕ, Τάσος Κονακλίδης, επεσήμανε ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ δήλωσε εξαρχικές την πρόθεσή του να παρέχει πλήρη υποστήριξη και να συνεργαστεί με τη νέα διεύθυνση. «Εκτιμούμε ιδιαίτερα τις προσπάθειες των άξιων συναδέλφων και των άλλων επιστημόνων που τη στελεχώνουν. **Ωστόσο επιμένουμε στην ανάγκη ίδρυσης, υπό την εποπτεία του ΥΜΑΘ, όπως την προσδιορίζουμε, ενός ανεξάρτητου και αυτοδιοικούμενου φορέα**», πρόσθεσε. Σε κάθε περίπτωση, ότι γίνει πρέπει να γίνει τάχιστα, για να μην καταλήξει και ο Θερμαϊκός ...Κορώνεια...■



Φωτογραφία από το wikipedia

ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



των:

Αιμιλίας Αλεξανδροπούλου, Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc, Γραμματέα Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ)

Χρυσόστομου Μακράκη – Καραχάλιου, Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc, Αντιπρόεδρου Β' Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ)

Η ραγδαία πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης τα τελευταία εκατό χρόνια είναι συνυφασμένη με προσπάθειες για την οργάνωση του χώρου της. Η Ομάδα Εργασίας για το Α' Στάδιο της Μελέτης του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, έκρινε ότι θα ήταν χρήσιμο να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στο θέμα του Ρυθμιστικού Σχεδίου, καθώς θα επηρεάσει τη ζωή όλων μας. Αξιοποιώντας τμήμα του υλικού που συλλέχθηκε στο στάδιο της διαβούλευσης, παρουσιάζονται οι κυριότερες προσπάθειες ρύθμισης του χώρου μεταπολεμικά σε μητροπολιτικό επίπεδο και ορισμένες από τις σημαντικότερες προτάσεις τους.

■ Η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης (1968) (κάρτης 01)



Η πρώτη ολοκληρωμένη προσπάθεια ρύθμισης του χώρου στη Θεσσαλονίκη μεταπολεμικά υπήρξε η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης που ολοκληρώθηκε το 1968, υπό την εποπτεία του Καθηγητή Ι. Τριανταφυλλίδη. Η επικρατούσα την εποχή εκείνη αντίληψη του μοντέρνου κινήματος ότι όλες οι συνιστώσες της αστικής ανάπτυξης μπορούν να οργανωθούν με ορθολογικό τρόπο αποτυπώνεται στον ενδελεχή προγραμματισμό και οργάνωση των χρήσεων. Η μελέτη είχε 50ετή χρονικό ορίζοντα και προέβλεπε ότι το 2016 η πόλη θα αριθμούσε 1,4 εκ. κατοίκους, με έκταση 35.000 εκτ.

Η Μελέτη δεν απέκτησε ποτέ δεσμευτικό χαρακτήρα. Ο συγκεκριμένος τρόπος προσέγγισης ήρθε σε αντίθεση με την ελληνική πραγματικότητα και την οικιστική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, ανέδειξε την ανάγκη ύπαρξης στρατηγικού σχεδιασμού για την πόλη, αποτέλεσε βάση πληροφοριών για διάφορους τομείς της ανάπτυξής της και ελήφθη υπόψη σε μεταγενέστερες προσπάθειες σχεδιασμού.

Σημεία που παρουσίαζον ενδιαφέρον, καθώς εξακολουθούν να αποτελούν αντικείμενο διαλόγου, είναι τα εξής:

α) Η Χωροταξική Μελέτη πρότεινε τη μετεγκατάσταση της Δ.Ε.Θ., αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα απελευθέρωσης του χώρου που κατέχει έως σήμερα, τα προβλήματα κυκλοφορίας που δημιουργούνταν κατά τη λειτουργία της

(ήδη από τότε) και την αδυναμία μελλοντικής επέκτασης στη συγκεκριμένη θέση. Σε ένα πλαίσιο διατήρησης των συρροών στη χωρική οργάνωση του αστικού σχηματισμού πρότεινε τη δημιουργία τριών πόλων: του πυρήνα της διοίκησης σε τμήμα της υπάρχουσας θέσης στο κέντρο, τη μεταφορά της Βιομηχανικής Έκθεσης (του κυρίως τμήματος) δυτικά στο Καλοχώρι και τη χωροθέτηση ενός τρίτου πόλου στη Μίκρα.

β) Οι επιφάνειες πρασίνου στην πόλη κρίνονταν «τελείως ανεπαρκείς» και προτεινόταν ο εξηκονταπλασιασμός τους, ώστε ως το 2016 οι εκτάσεις αμιγούς πρασίνου να ανέλθουν στο 1/5 της έκτασης της πόλης, πρόταση η οποία απέχει μακράν από τη σημερινή πραγματικότητα.

γ) Επισημαινόταν ο ταχύς ρυθμός αύξησης των οχημάτων (Ευρωλιμένα) στην περιοχή κλειστού περιφερειακού αυτοκινητόδρομου κυκλικής μορφής, που θα έωνε υποθαλάσσια τα δύο άκρα Μεγάλου Εμβόλου και εκβολών Αξιού, μακριά από το ιστορικό κέντρο και τη παραθαλάσσιο μέτωπο. Παράλληλα, προτεινόταν η δημιουργία μετρό, επίσης σε κυκλική μορφή, που θα διέρχονταν και από την προαναφερθείσα υποθαλάσσια σήραγγα.

δ) Προτεινόταν η μεταφορά της κύριας κίνησης του αεροδρομίου και των εμπορικών πτήσεων σε νέα θέση δυτικά του Αξιού και η διατήρηση του αεροδρομίου της Μίκρας μόνο για την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών αεροσκαφών και του αεραθλητισμού.

ε) Επισημαινόταν ως προοπτική η δημιουργία νέου λιμένα (Ευρωλιμένα) στην περιοχή μεταξύ Αξιού και Αλιάκμονα, καθώς θεωρούνταν εφικτή η σύνδεση μέσω του Λουδία και του Αξιού με την Κεντρική Ευρώπη, καθιστώντας τη Θεσσαλονίκη το σημαντικότερο σταθμό του συντομότερου δρόμου μεταξύ Κεντρικής Ευρώπης και Αφρικής – Ινδικού Ωκεανού. Ο υφιστάμενος λιμένας θα εξακολουθούσε να εξυπηρετεί την επιβατική και τμήμα της εμπορικής κίνησης, ενώ ο νέος λιμένας θα ικανοποιούσε εμπορευματικές και ναυπηγικές ανάγκες. Η δημιουργία του νέου λιμένα, γνωστού αργότερα και ως Ευρωλιμένα, εξακολούθησε να απασχολεί την κεντρική και τοπική διοίκηση τουλάχιστον για μια δεκαετία, αλλά τελικώς η ιδέα εγκαταλείφθηκε.

στ) Προτεινόταν η μεταφορά των στρατιωτικών εγκαταστάσεων εκτός του αστικού ιστού, βόρεια του περάσματος του Δερβενίου, θέση που εκπλήρωνε συνθήκες ασφάλειας, μη γειτνίασης με οικισμούς, κ.λπ.

ζ) Τέλος, προβλέπονταν η ίδρυση ενός Οργανισμού, που θα αναλάμβανε την υλοποίησή της Μελέτης. Μάλιστα, σε αντίθεση με τον Οργανισμό Ρυθμιστικού, που ιδρύθηκε ως φορέας εποπτευόμενος από το Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., προτεινόταν ο Οργανισμός αυτός να αναληφθεί από την τοπική αυτοδιοίκηση υπό την ευθύνη του Νομάρχη (ο οποίος, ωστόσο, τότε ήταν διορισμένος) και με αρμοδιότητες στη διαχείριση πόρων, πρόταση ιδιαίτερα πρωτοποριακή, ακόμα και με βάση τα σημερινά δεδομένα.

■ Το Σχέδιο Αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού, 1977

Το 1976 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων (Υ.Δ.Ε.) κατέληξε σε μια πρόταση με γενικές αρχές για την ανάπτυξη του Π.Σ.Θ., η οποία, ύστερα από τροποποιήσεις που υπέστη από μια επιτροπή εκπροσώπων διαφόρων φορέων (Υ.Δ.Ε., Τ.Ε.Ε., Υπουργείο Βορείου Ελλάδος – Υ.Β.Ε., Δήμος Θεσσαλονίκης) και τον καθηγητή Ι. Τριανταφυλλίδη, διαμορφώθηκε το 1977 υπό τον τίτλο «Σχέδιο Αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού». Το εν λόγω Σχέδιο απεστάλη στη Συντονιστική Επιτροπή Ρυθμιστικού του Υ.Β.Ε., όπου μετείχαν εκπρόσωποι τοπικών φορέων, που παρουσίασαν δημόσια τις απόψεις τους τον ίδιο χρόνο.

Το Σχέδιο αυτό ήταν πιο μετριοπαθές από τη Χωροταξική Μελέτη και αποτέλεσε μια προσπάθεια προσαρμογής της σε ρεαλιστικότερα δεδομένα. Η παρέλευση όμως 10 ετών από την εκπόνησή της κατέστησε ανεπίκαιρη και ελλειπή την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης πάνω στην οποία βασίστηκε το Σχέδιο, ενώ οι προτάσεις στις οποίες κατέληγε χαρακτηρίστηκαν αποσπασματικές.

■ Τρεις μελέτες για την ανάπτυξη της πόλης, 1979

Το 1979 το Υ.Δ.Ε. ανέθεσε σε τέσσερις φορείς –Α.Π.Θ., Τ.Ε.Ε.–Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης και σε ένα ιδιωτικό γραφείο μελετών– τη διατύπωση ρυθμιστικών προτάσεων για την πόλη. Οι προδιαγραφές και τα στενά χρονικά περιθώρια που τέθηκαν προκάλεσαν την αντίδραση των τοπικών φορέων. Επίσης, επισημαινόταν η ανάγκη ύπαρξης εθνικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, από το οποίο να απορρέουν οι επιλογές για

την ανάπτυξη της πόλης, η σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού και της δημόσιας διαβούλευσης καθώς και η ανάγκη δημιουργίας ενός ειδικού φορέα υπεύθυνου για το σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης.

Με βάση τους παραπάνω περιορισμούς, το αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής ήταν η παραγωγή τριών μελετών για τα ζητήματα ανάπτυξης της πόλης:

Η μελέτη του Α.Π.Θ. αποσκοπούσε στην ανάλυση των βασικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών, των τάσεων και των προοπτικών εξέλιξής τους και στον καθορισμό γενικών αρχών για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι εκτιμήσεις της για την επέκταση της πόλης, η οποία προβλεπόταν ότι θα διαφοροποιούνταν ανάλογα με τις τάσεις χωροθέτησης της βιομηχανίας: α) βορειοδυτικά προς Σίνδο και Λαγκαδά και περιορισμένα δυτικά προς το Καλοχώρι, σε περίπτωση που πραγματοποιούνταν ο Ευρωλιμένας και β) νότια προς τη Θέρμη και δευτερευόντως νοτιοανατολικά προς το Πανόραμα.

Η μελέτη του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. είχε σκοπό να αναλύσει και να ερμηνεύσει τη διάρθρωση της πόλης και παράλληλα, προσπάθησε να ορίσει «στρατηγικές παραμέτρους αστικής ανάπτυξης» (π.χ. χαρακτηριστικά της αγοράς κατοικίας, κυκλοφοριακό σύστημα, κλπ.) και να διερευνήσει τις επιπτώσεις των πολιτικών αστικής ανάπτυξης στην εξέλιξη της Θεσσαλονίκης. Με βάση το υπόδειγμα αστικής ανάπτυξης του I.Lowry, υπολόγισε βασικές μεταβλητές και δοκίμασε να το εφαρμόσει στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης για το έτος 2000. Η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο σημαντικότερος παράγοντας που θα οδηγούσε στην επίλυση των προβλημάτων της Θεσσαλονίκης ήταν η χάραξη ξεκάθαρης πολιτικής για τη γη, τη στέγαση, την κατανομή των χρήσεων γης και τον τρόπο επέκτασης και οικοδόμησής της.

Η τρίτη μελέτη που συντάχθηκε από την Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, αποτέλεσε, ως ένα βαθμό, μια προσπάθεια προσαρμογής της Χωροταξικής Μελέτης στα τότε δεδομένα. Πρότεινε την επέκταση της Θεσσαλονίκης προς βορρά και νότο με παράλληλη δημιουργία ζωνών βιομηχανικής απασχόλησης. Επίσης, πρότεινε τη δημιουργία νέων τομασικών κέντρων που θα εξυπηρετούσαν τις ανάγκες του μελλοντικού πληθυσμού, ενώ οι ανάγκες σε πράσινο και κοινωνικές υποδομές προτεινόταν να καλυφθούν με την αξιοποίηση δημόσιων χώρων (Δ.Ε.Θ., στρατόπεδα). Επιπλέον, απέρριπτε την κατασκευή γραμμής μετρό στο κέντρο καθώς συμπεραίνει ότι παρουσίαζε πολύ υψηλό κόστος σε σύγκριση με το κόστος διακίνησης με τα επιφανειακά μέσα.

Τελικά, το 1981, το Υ.Δ.Ε., βασισμένο στην τελευταία μελέτη, συνέταξε ένα προκαταρκτικό σχέδιο υπό τον τίτλο «Θεσσαλονίκη 2000: ένα πλαίσιο ρυθμίσεων», το οποίο όμως απορρίφθηκε από τους τοπικούς φορείς.

■ Ανασυγκρότηση της Θεσσαλονίκης, 1983

Το 1983, εν όψει της έναρξης της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, η Διεύθυνση Οικισμού Θεσσαλονίκης συνέταξε μια έκθεση με τίτλο «Ανασυγκρότηση της Θεσσαλονίκης», που περιελάμβανε βασικούς στόχους για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης, με σκοπό να αποτελέσει το πλαίσιο εκπόνησης των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων. Παρά την κριτική που ασκήθηκε (φιλόδοξοι στόχοι, ανάγκη λεπτομερέστερης προσέγγισης για σημαντικά ζητήματα που αφορούσαν στην πολεοδομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, κ.λπ.), το κείμενο αυτό αποτέλεσε τελικά τη βάση για τη σύνταξη του διατάγματος για το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

■ Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (1985) (κάρτης 02)

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Ρ.Σ.Θ.) θεομοθετήθηκε με το Νόμο 1561/1985. Αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης και εξειδίκευσε τις κατευθύνσεις σχεδιασμού της. Ειδικότερα, αφορούσε στην επονομαζόμενη Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει το Πολεοδομικό Συγκρότημα, την Περιαστική Ζώνη και το Υπόλοιπο της Ευρύτερης Περιοχής.

Το Ρ.Σ.Θ. στηρίχθηκε στις προσπάθειες ρύθμισης του χώρου που είχαν προηγηθεί. Διατυπώθηκε με την πεποίθηση ότι οι στόχοι και τα μέτρα που προτείνει θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο της γενικότερης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής για το συνολικό σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, αλλά και της αναπτυξιακής πολιτικής, η οποία εκφραζόταν τότε από τα Πενταετή Προγράμματα Ανάπτυξης της χώρας. Συνεπώς, το Ρ.Σ.Θ. διαφέρει από προη-



γούμενες μελέτες και σχέδια καθώς δεν αποτελεί ένα σχέδιο χρήσεων γης αλλά προσπαθεί να αποτυπώσει τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική σε μητροπολιτικό κλίμακα, θέτοντας στόχους και δίνοντας κατευθύνσεις σε συνάρτηση με παρεμβάσεις στρατηγικής σημασίας. Αποτελεί, δηλαδή, ένα Σχέδιο – Πρόγραμμα που αποσκοπεί στο συντονισμό ενεργειών για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης.

Οι γενικοί στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου, που ήταν η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης, η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος, η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων, η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας και η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς, υπήρξαν πρωτοποριακοί για την εποχή τους. Το περιβάλλον βρίσκεται στο επίκεντρο της προβληματικής, καθώς προβλέπεται η εφαρμογή Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος, όταν ακόμη έννοιες όπως αυτή της «βιώσιμης ανάπτυξης» δεν είχαν διατυπωθεί.

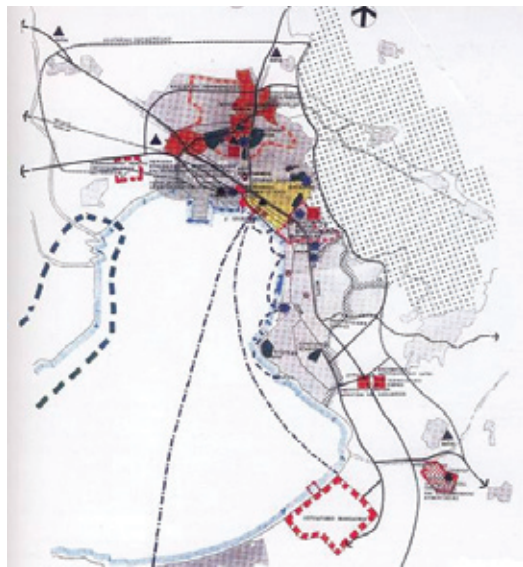
Το Ρ.Σ.Θ. πρόβλεπε την ίδρυση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.Θ.Ε.) για το συντονισμό και την παρακολούθησή του. Τη διοίκηση και διαχείριση του Ο.Ρ.Θ.Ε. ανέλαβε η Εκτελεστική Επιτροπή, στην οποία προεδρεύει ο/η Πρόεδρος του Οργανισμού – πρόσωπο ορισμένο από την Κεντρική Διοίκηση–, αλλά προβλέπεται και η συμμετοχή τοπικών φορέων. Αυτό, εκ πρώτης όψεως, έρχεται σε αντίθεση με τη γενικότερη φιλοσοφία σχεδιασμού, που προωθεί η νέα τότε κυβέρνηση (μετά το 1981), καθώς υπάρχει σημαντική εμπλοκή της Κεντρικής Διοίκησης. Παράλληλα, έρχεται σε αντίθεση με τις δεκδικήσεις της τοπικής κοινωνίας, οι οποίες εκφράζονταν κάθε φορά που ετίθετο θέμα αναθεώρησης του Σχεδίου με αιτήσεις για μεγαλύτερη συμμετοχή.

Εντούτοις, στο Ρ.Σ.Θ. προβλεπόταν και η λειτουργία του Συμβουλίου Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, «που αποτελεί το βασικό πολιτικό όργανο του φορέα και αναλαμβάνει την αναζήτηση και εξασφάλιση της πλατύτερης δυνατής κοινωνικής συναίνεσης» για την υλοποίηση του Ρ.Σ.Θ. Το Συμβούλιο ήταν δηλαδή ευρύ γνωμοδοτικό Όργανο –προς το Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και το Υπουργικό Συμβούλιο–, συναρμολόγητο για τη χάραξη πολιτικής για την πόλη, με αντιπροσωπευτική σύνθεση από την Κεντρική Διοίκηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους φορείς της πόλης. Λειτουργήσε μέχρι τις αρχές του '90, αλλά αργότερα αδράνησε και τελικά καταργήθηκε στα μέσα εκείνης της δεκαετίας. Η συνέχιση της λειτουργίας του Συμβουλίου θα μπορούσε να οδηγήσει στη λύση πολλών σοβαρών και χρόνιων προβλημάτων (μετεγκατάσταση Δ.Ε.Θ., υποθαλάσσια αρτηρία, στρατόπεδα, κ.λπ.) και στην έγκαιρη παροχή αναπτυξιακών διεξόδων και κατευθύνσεων, στο πλαίσιο μιας συνολικής οπτικής για την ανάπτυξη της πόλης. Στα χρόνια που μεσολάβησαν από τη θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Θ. μέχρι σήμερα, η λειτουργία του Ο.Ρ.Θ.Ε. προσανατολίστηκε κυρίως στον σχεδιασμό προγραμμάτων και στην εκπόνηση και παρακολούθηση μελετών στην περιοχή ευθύνης του (ιδιαίτερα των Γ.Π.Σ.) και όχι στην εφαρμογή τους, προφανώς λόγω έλλειψης πόρων και αρμοδιότητων. Η κατάργηση της λειτουργίας του Συμβουλίου ουσιαστικά αφαιρέσε από τον Ο.Ρ.Θ.Ε. τη νομιμοποίηση εκπροσώπησης της ίδιας της πόλης απέναντι στην Κεντρική Διοίκηση και την όποια δυνατότητα άσκησης πίεσης για την επίτευξη των αιτημάτων της.

■ Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα (1995) (χάρτης 03)

Το σχέδιο με τίτλο «Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα: Ανά-

πτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός: Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο» ολοκληρώθηκε το 1995 και ήταν το αποτέλεσμα ερευνητικού προγράμματος που ανατέθηκε από



τον Ο.Ρ.Θ.Ε. στο Α.Π.Θ. Αντικείμενό του ήταν η διερεύνηση των προοπτικών ανάπτυξης της πόλης μια δεκαετία μετά τη θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Θ. και η διατύπωση στρατηγικών κατευθύνσεων, οι οποίες θα διαμορφώνονταν μέσω του κοινωνικού διαλόγου. Το σχέδιο εμπεριείχε, επίσης, το χαρακτήρα ενός προγράμματος για την Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης, ανάλογο με τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Εν τέλει, το Στρατηγικό Σχέδιο δεν αξιοποιήθηκε.

■ Το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης για τη Θεσσαλονίκη 2010 (2000) (χάρτης 04)

Η σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Ανάπτυξης ξεκίνησε το 2000 με πρωτοβουλία του Ο.Ρ.Θ.Ε. και αρχικά είχε την υποστήριξη του Υπουργείου Μακεδονίας – Θράκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Ν.Α. Θεσσαλονίκης, ενώ ενέπλεξε πλήθος φορέων της πόλης. Διαμορφώθηκε ένα Σχέδιο Δράσης και περιγράφηκαν οι



ενέργειες και οι διαδικασίες που έπρεπε να λάβουν χώρα κατά τη σύνταξη και εφαρμογή του Σχεδίου. Στη συνέχεια καθορίστηκαν διαδικασίες διαλόγου και έλαβε χώρα ο κοινωνικός διάλογος, με αποτέλεσμα την έγκριση 4 Αξόνων, 6 Τομέων Δράσης και 15 Δράσεων Προτεραιότητας για το 2010. Για καθέναν από τους Τομείς Δράσης προβλεπόταν η σύνταξη Επιχειρησιακών Σχεδίων που θα εξειδίκευαν τις δράσεις σε επιμέρους έργα και ενέργειες.

Βασική διαφορά του Σχεδίου με προηγούμενες προσπάθειες είναι ότι αποτελούσε μια πρόταση για τη διαδικασία σύνταξης ενός Στρατηγικού Σχεδίου, που στηριζόταν στον κοινωνικό διάλογο και στην επίτευξη συναίνεσης ως προς τους κύριους άξονες και στόχους και όχι ένα Στρατηγικό Σχέδιο αυτό καθαυτό. Το Στρατηγικό Σχέδιο επιχειρήσε να συμβάλει στην επίλυση των προ-βλημάτων της πόλης, αλλά παραμένει ως σήμερα πρόταση «που δεν έχει μπει σε τροχιά υλοποίησης».

■ Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη (χάρτης 05)

Το 2002 ανατέθηκε από το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. έρευνα με τίτλο «Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης: Προϋποθέσεις και Σενάρια», με σκοπό τη διερεύνηση των προϋποθέσεων για τη συγκρότηση θεσμών μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Προτάθηκαν τέσσερα μοντέλα:

• **Μητροπολιτική Περιφέρεια:** Αποκεντρωμένη δομή της

Κεντρικής Διοίκησης, που λειτουργεί συντονιστικά, με ενδεχόμενη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης σε ένα Συμβούλιο.

• **Μητροπολιτικός Δήμος ή Νομαρχία:** Αυτοδιοικητικός φορέας με άμεση εκλογή οργάνων.

• **Μητροπολιτικός Σύνδεσμος:** Μητροπολιτικός θεσμός με εκπροσώπηση των Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού.

• **Συντονισμός Δομών:** Αξιοποιεί τις υπάρχουσες δομές και δε συνεπάγεται κάποια αλλαγή.

Επίσης, είναι σκόπιμο να αναφερθούν τα σενάρια που προτάθηκαν για τα όρια της Μητροπολιτικής Περιοχής (το μόνο σημείο που τέθηκε σε διαβούλευση στην Α' Φάση



της μελέτης επικαιροποίησης του Ρ.Σ.Θ.):

• **Συνεκτικό σενάριο:** Η Μητροπολιτική Περιοχή περιλαμβάνει την Επαρχία Θεσσαλονίκης και τμήμα της Επαρχίας Λαγκαδά. Ως θετικό στοιχείο αναφέρεται η ομοιογένεια της περιοχής και ο έντονα αστικός χαρακτήρας.

• **Ενδιάμεσο σενάριο:** Η Μητροπολιτική Περιοχή ταυτίζεται με τον Νομό Θεσσαλονίκης. Θετικά αξιολογείται το γεγονός ότι προσαρμόζεται στα υφιστάμενα διοικητικά όρια και καθιστά ευκολότερες τις διοικητικές προσαρμογές.

• **Διευρυμένο σενάριο:** Η έκταση της Μητροπολιτικής Περιοχής είναι περίπου ίδια με αυτήν του ενδιάμεσου σεναρίου της Α' Φάσης του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού, καθώς περιλαμβάνει την Επαρχία Θεσσαλονίκης, τμήμα της Επαρχίας Λαγκαδά και μικρά τμήματα όμορων νομών (Κιλίκης, Πέλλα, Ημαθία, Χαλκιδική). Πρόκειται για ένα σενάριο που στηρίζεται σε λειτουργικές διασυνδέσεις.

Κατά τις συζητήσεις που έγιναν δε διαμορφώθηκε συγκεκριμένη θέση σχετικά με την κατάλληλη γεωγραφική εμβέλεια του φορέα μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Προκύπτει, ωστόσο, ότι και το πλέον διευρυμένο σενάριο αναφερόταν σε μια περιοχή πιο περιορισμένη σε σχέση με ότι εξετάζεται σήμερα.

■ Επίλογος

Λόγω περιορισμένου χώρου θα εστιάσουμε αποκλειστικά σε ένα ζήτημα: Τη διαχρονική αδυναμία της πόλης να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες της και να επιλύσει, βάσει ολοκληρωμένης προσέγγισης, τα μεγάλα της προβλήματα. Αυτό σημαίνει ότι η πόλη δε διοικείται αποτελεσματικά. Η εμπλοκή της Κεντρικής Διοίκησης παραμένει σημαντική και οι εξουσίες και οι αρμοδιότητες των φορέων κατακερματισμένες. Επιπρόσθετα, όπου δημιουργείται ένας πόλος εξουσίας με σημαντική εμπλοκή των τοπικών φορέων (π.χ. το Συμβούλιο του Οργανισμού) σταδιακά αποδυναμώνεται. Ένα επίκαιρο και ιδιαίτερα συναφές ζήτημα αποτελεί η Επιτροπή που ασχολήθηκε με τη χωροθέτηση της Δ.Ε.Θ. Το ζήτημα, εν προκειμένω, θα ήταν ο συγκεκριμένος φορέας, εκπροσωπώντας όλους τους φορείς της πόλης, να ασχοληθεί με το σύνολο των σημαντικών προβλημάτων της, έχοντας λόγο ακόμη και για το υπό εκπόνηση Ρυθμιστικό και το μελλοντικό μοντέλο μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Ο περιορισμός του ρόλου του αποκλειστικά στην αντιμετώπιση του ζητήματος της Δ.Ε.Θ., οδηγεί σε αποδυνάμωση, παρά σε ενίσχυση της ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα πρέπει να ακολουθείται κατά το σχεδιασμό. Το ζήτημα της Μητροπολιτικής Αυτοδιοίκησης τίθεται πιο επιτακτικά από ποτέ καθώς προβάλλει αδήριτη η ανάγκη ύπαρξης μιας ισχυρής αρχής σε τοπικό επίπεδο, που θα συνενώνει τους φορείς της πόλης και στο πλαίσιο της οποίας θα λαμβάνονται οι αποφάσεις. Σε αντίθετη περίπτωση ελλοχεύει ο κίνδυνος της στασιμότητας ή της απλής υιοθέτησης των υποδείξεων της Κεντρικής Διοίκησης για όλα τα μεγάλα ζητήματα.

Ευχαριστούμε τον κ. Φάνη Ματίκα, Δρ. Αρχιτέκτονα - Πολεοδόμο, Υπεύθυνο του Τομέα Χωροταξικού Σχεδιασμού του ΟΡΘΕ, που μας κατέυθυνα στη βιβλιογραφική μας αναζήτηση και μια μετέφερε προσωπικές του εμπειρίες και βιώματα. Σε κάθε περίπτωση η ευθύνη του άρθρου βαρύνει τους γράφοντες. ■

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 Εταιρίας 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 Εταιρίας 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 - Τοξοτών 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 ηθιβερό 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 ηθιβερό ρεκόρ 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 Κυδωνίων 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 Κορδελίο, 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]

(ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ) ΟΡΑΜΑΤΑ ΚΑΙ (ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΑ) ΘΑΜΑΤΑ

Ο Γιάννης Αγγελίδης σχολιάζει ένα σύντομο ιστορικό της πόλης της Θεσσαλονίκης από πολεοδομική και όχι μόνο άποψη

Όταν ο Μακρυγιάννης έγραφε τα «Οράματα και Θάματα»¹ σίγουρα δεν είχε στο νου του τη Θεσσαλονίκη. Ούτε και μου φαίνεται ότι το γεγονός ότι το έργο αυτό έμεινε ανολοκλήρωτο έχει κάποια σχέση με το μονίμως μετέωρο πολεοδομικό βήμα της πόλης. Ωστόσο ο τίτλος αυτός μου φάνηκε ότι ταιριάζει σε ένα ιστορικό της πόλης από πολεοδομική άποψη που από το ΤΕΕ /ΤΚΜ μου ζητήθηκε να συντάξω για το ειδικό αφιέρωμα για τη Θεσσαλονίκη στο ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ.

Εξ' άλλου οι πόλεις πάντα μας γοπεύουν τόσο με τα οράματα και τα θάματά τους όσο και με την πραγματικότητα τους. Η δε Θεσσαλονίκη φαίνεται ότι χάρις σ' αυτά, ιστορικά προσφέρεται για χαρακτηρισμούς: Η πόλη που φέρει το όνομα της αδελφής του Μεγαλέξανδρου, η πρωτεύουσα του Κάσσανδρου και αργότερα του Γαλέριου, η συμβασιλεύουσα, η οθωμανική Σελανίκ, η πατρίς των προσφύγων του Ιωάννου, η «μπέρα Θεσσαλονίκη» του Πεντζίκη, η λαϊκή νυφούλα του Θερμαϊκού, η πρωτεύουσα των Βαλκανίων, η πόλη των φαντασμάτων του Μαζάουερ² είναι ορισμένοι από αυτούς που δόθηκαν στην πόλη από ιστορικούς, λογοτέχνες και φιλόδοξους πολιτικούς σα σχέση με τα οράματα πίσω από τα οποία έτρεξε η πόλη στη διάρκεια της μακραιώνης ιστορίας της.

Θα περάσω γρήγορα τα ιστορικά χρόνια της πόλης για να επικεντρωθώ στον 20 αί.

■ Η Θεσσαλονίκη του Κάσσανδρου³

Όπως είναι γνωστό η ίδρυση της πόλης γίνεται στην αρχή της ελληνιστικής εποχής, την ανάληψη δηλαδή της οικουμενικής αυτοκρατορίας του Μεγάλου Αλεξάνδρου από τους επιγόνους του και την κυριαρχία του ελληνικού πολιτισμού στο μεγαλύτερο τμήμα του γνωστού, για τον τότε δυτικό άνθρωπο, κόσμου. Ο κληρονόμος του βασιλείου της Μακεδονίας και σύζυγος της ετεροθαλούς αδελφής του Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κάσσανδρος, ίδρυσε την πόλη συνενώνοντας 26 πολίχνες, που βρίσκονταν γύρω από το Θερμαϊκό κόλπο, και της

έδωσε το όνομα της γυναίκας του, θυγατέρας του Φιλίππου Β', Θεσσαλονίκης (όνομα που προήλθε μετά από επιτυχή έκβαση μάχης επί των Θεσσαλών). Η ίδρυση της πόλης από τον Κάσσανδρο σηματοδοτεί και το πρώτο πολεοδομικό όραμα από τα πολλά που συνδέονται με την πόλη.

■ Η Ρωμαϊκή Θεσσαλονίκη, ο Γαλέριος και ο Μ. Κωνσταντίνος⁴

Τον 2ο π.Χ. αιώνα η πόλη πέρασε στη ρωμαϊκή κυριαρχία, όπως και ο υπόλοιπος ελλαδικός και μικρασιατικός ελληνιστικός χώρος. Στις αρχές του 4ου αι. μ.Χ. υλοποιείται το όραμα του Γαλέριου για την πόλη. Ο Γαλέριος⁵ ξεκινάει στη Θεσσαλονίκη ένα σημαντικό και, παράλληλα, μεγαλεπήβολο οικιστικό πρόγραμμα. Το πρόγραμμα εντασσόταν σε μια προσπάθεια αναμόρφωσης της πόλης στα ανατολικά της όρια, που επέκτεινε για το σκοπό αυτό. Το συγκρότημα καταλάμβανε μια έκταση περίπου 150.000 τ.μ., τα κτήριά του ήταν διατεταγμένα σε ευθεία με άξονα από Βορρά προς νότο, εκτεινόταν από τη Ροτόνα ως τη θάλασσα και από το ανατολικό τείχος της πόλης ως την περιοχή μεταξύ Πλατείας Ναυαρίνου - Αγίας Σοφίας και αποτελούσε το διοικητικό και θρησκευτικό κέντρο της πόλης. Το συγκρότημα περιελάμβανε τη Ροτόνα (ναός ή μασωλείο), τη θριαμβική αψίδα, το ανακτορικό σύνολο με προσαρτημένο σ' αυτό το Οκτάγωνο, και τον Ιππόδρομο.

Στην αρχή της μετάβασης από τη ρωμαϊκή αυτοκρατορία στη Χριστιανική Αυτοκρατορία της Ανατολής με τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Μεγάλο Κωνσταντίνο ανατολικά, η Θεσσαλονίκη υπήρξε, εξαιτίας της σημαίνουσας στρατηγικής της θέσης, μια από τις υποψήφιες πόλεις, οι οποίες προτάθηκαν ως αντικαταστάτριες της Ρώμης. Το 324 ο Κωνσταντίνος, στο πλαίσιο της διαμάχης του με τη Λικίνιο, χρησιμοποίησε τη Θεσσαλονίκη ως στρατιωτικό ορμητήριο κατασκευάζοντας νέο λιμάνι, τον περιώνυμο «σκαπό λιμένα», προκειμένου να συγκεντρώσει σε αυτό στόλο. Παρ' ότι, όμως, προτιμήθηκε το Βυζάντιο ως νέα πρωτεύουσα, η Θεσσαλονίκη είχε τον πολιτικό και πολιτισμικό ρόλο της συμβασιλεύουσας πόλης.

■ Η Θεσσαλονίκη του Μεγάλου Θεοδοσίου

Τα οράματα της πρώτης βυζαντινής εποχής επιζούν ως τίτλοι της πόλης έως και σήμερα. Η αντίληψη της γεωστρατηγικής της σημασίας και τα έργα που κατασκευάζονται στην πόλη, με πρόνοια των αυτοκρατόρων Ιουλιανού και Μεγάλου Θεοδοσίου, καθιστούν τη Θεσσαλονίκη «όφθαλμό της Ευρώπης και κατ' εξοχήν της Ελλάδος». Γίνεται «Συμβασιλεύουσα», ονομάζεται «Μεγαλούπολις» και κατέχει τη θέση της επόμενης μετά την Κωνσταντινούπολη πόλης της Αυτοκρατορίας (Θεσσαλονίκη μετά την μεγάλην παρά Ρωμαίων πρώτην πόλιν). Ειδικότερα ο Μέγας Θεοδόσιος, ως Αυγουστος της Ανατολής αρχικά, χρησιμοποίησε ως έδρα του τη Θεσσαλονίκη. Αφού απέκρουσε τους Γότθους το 378 ασπάστηκε το Χριστιανισμό, με προτροπή του Επισκόπου Θεσσαλονίκης Απολλίνου, και προχώρησε στη συστηματική οχύρωση της πόλης, εργασία που ανέθεσε στον Πέρση Ορμισίδα. Από τη Θεσσαλονίκη εξέδωσε και το αυτοκρατορικό διάταγμα με το οποίο όριζε το Χριστιανισμό ως επίσημη θρησκεία του κράτους.

■ Η Οθωμανική και Εβραϊκή Θεσσαλονίκη

Η οθωμανική προέλαση στη χερσόνησο του Αίμου συμπεριέλαβε και τη Θεσσαλονίκη το 1432 στο Βασίλειο των Οσμανλιδών, όπου παρέμεινε για πέντε περίπου αιώνες⁶. Ο πολυεθνικός χαρακτήρας της Αυτοκρατορίας ευνόησε, έπειτα από μερικές δεκαετίες, την εγκατάσταση εβραϊκών ομάδων από την Ιβηρία και τη Βόρεια Ευρώπη. Αυτή η πληθυσμιακή μετακίνηση ανέδειξε τη Θεσσαλονίκη στη σημαντικότερη παγκόσμια εβραϊκή μητρόπολη μέχρι τουλάχιστον και τις αρχές του 20ου αιώνα. Την εποχή αυτή η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει την εικόνα μιας περικλειστής, μεσαιωνικής, πολυε-

θνικής, ανατολίτικου τύπου πόλης οχυρωμένης πίσω από τα κάστρα της.

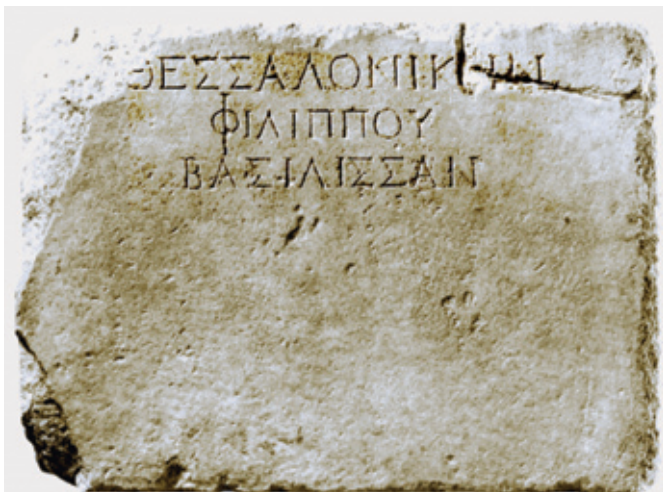
■ Η Θεσσαλονίκη της Belle Epoque

Από τα μέσα του 19ου αιώνα, η Θεσσαλονίκη αστικοποιείται και γίνεται ένα από τα πιο κοσμοπολίτικα κέντρα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και σημαντικός πόλος πολιτικών κινήσεων και κινήματων. Η Οθωμανική διοίκηση στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ού αι. ακολουθώντας το δικό της όραμα, καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες εκσυγχρονισμού. Γκρεμίζονται τα θαλάσσια τείχη, διαμορφώνεται η σημερινή Εθ. Αμύνης και ο δρόμος των εξοχών, κτίζονται σημαντικά διοικητικά κτίρια (κτίριο φιλοσοφικής σχολής, τελωνείο στο λιμάνι, κ.α.). Είναι ίσως η μόνη εποχή που η (οικονομική, πολιτική και κοινωνική) πραγματικότητα της πόλης υπερέβαινε το όραμα της επαρχιακής οθωμανικής διοίκησης της.

■ Η Θεσσαλονίκη του 20ου αιώνα

Γενικά η πολεοδομική ιστορία της πόλης στον 20^ο αι. είναι άρρηκτα συνυφασμένη με τις μετακινήσεις πληθυσμών, τα αλληπάλληλα κύματα προσφύγων-μεταναστών που έχει δεχθεί ή έχει διώξει, και τους καταυλισμούς και στη συνέχεια οικισμούς που έχουν ιδρυθεί για να τους στεγάσουν. Πρόχειρα καταγράφουμε τουλάχιστον δώδεκα διακριτά αλληπάλληλα κύματα αν και οι ιστορικοί μπορούν να διακρίνουν περισσότερα:

- Με την προσάρτησή της πόλης στον κορμό του εθνικού ελληνικού κράτους το 1912 μετακινείται μέρος του μουσουλμανικού πληθυσμού που είχε συσσωρευτεί στην πόλη από τους Βαλκανικούς πολέμους.
 - Αντιστρόφως έλληνες πρόσφυγες των Βαλκανικών πολέμων και του Α Παγκοσμίου κυρίως από την Θράκη, Βουλγαρία, τη Σερβία, τη Μικρά Ασία, τη Ρωσία, τον Καύκασο. εισέρουν και εγκαθίστανται στην πόλη ως το '17 και ιδρύουν προσφυγικούς οικισμούς (π.χ. την Τριανδρία).
 - Οι πυρόπληκτοι της μεγάλης Πυρκαγιάς του '17 διαβιώνουν επί δεκαετίες σε πρόχειρα καταλύματα μέχρι την ανοικοδόμηση των καμένων περιοχών
 - Εκατό πενήντα χιλιάδες πρόσφυγες του '22 από την Μικρά Ασία, τη Θράκη, και τον Πόντο εγκαθίστανται μέσα και γύρω από την ιστορική πόλη και ιδρύουν ένα δακτυλίδι από προσφυγικούς οικισμούς ενώ παράλληλα μετακινείται ο μουσουλμανικός πληθυσμός.
 - Μετακινείται βίαια και εξολοθρεύεται ο πληθυσμός της ακμαίας εβραϊκής κοινότητας από τα ναζιστικά στρατεύματα την περίοδο της τριπλής κατοχής
 - Οι πρόσφυγες της περιόδου της κατοχής κυρίως από τη Βουλγαροκρατούμενη Μακεδονία εισέρουν στην πόλη.
 - Εισέρουν οι «ανταρτοπληκτοι» της εποχής του εμφυλίου
 - Εισέρουν για δεκαετίες οι εσωτερικοί αγρότες-μετανάστες της μεταπολεμικής περιόδου μετά το 50
 - Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 και μέχρι σήμερα έρχονται οι λεγόμενοι «ρωσο» η «ελληνο»πόντιοι από τις χώρες της πρώην ΕΣΣΔ
 - Εισέρουν στην πόλη μετά το 1980 περίπου, οι παλιννοστούντες έλληνες εργαζόμενοι στη Δυτική Ευρώπη οι οποίοι προερχόμενοι κυρίως από τη Μακεδονία δεν επιστρέφουν στους τόπους καταγωγής τους αλλά στο μεγάλο αστικό κέντρο.
 - Εγκαθίστανται είτε επίσημα από την πολιτεία, είτε ανεπίσημα σε διάφορες περιοχές του Συγκροτήματος πρώην νομάδες τσιγγάνοι «Ρομ» (Δενδροπόταμος, στρ. Γκόνου κ.α.)
 - Εισέρουν συνεχώς οι μετά το 1990 συνεχώς αφικνούμενοι «λαθρο», αλλά και οι νομιμοποιηθέντες οικονομικοί μετανάστες.
- Η πολεοδομία και η ατμόσφαιρα της πόλης είναι ακόμα στοιχειωμένη από τα φαντάσματα των μεγάλων ιστορικών κοινοτήτων που τη μοιράστηκαν, από τις περιπέτειες των λαών και των ανθρώπων που συναντήθηκαν και διαχωρίστηκαν στην πολυ-



Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης / Ενεπίγραφο Βάθρο αγάλματος, που εικονίζει τη Θεσσαλονίκη, κόρη του Φιλίππου και γυναίκα του Κασσάνδρου, η οποία έδωσε το όνομά της στην πόλη. Επιγραφή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΒΑΣΙΛΙΣΣΑΝ.

Πηγή : Βικιπαίδεια, άρθρο Θεσσαλονίκη

τάραχη ιστορία της

Τα πολεοδομικά οράματα της περιόδου μετά το 1913 είναι πλέον ελληνικά. Αμέσως μετά την απελευθέρωση η ελληνική διοίκηση αναθέτει την εκπόνηση σχεδίου για τη Θεσσαλονίκη σε μια επιτροπή με εισηγητή τον αρχιτέκτονα Α. Ζάχο. Το ενδιαφέρον σχέδιο που συντάσσεται δεν υλοποιείται ποτέ καθώς η μεγάλη πυρκαγιά του 1917 δημιουργεί νέα δεδομένα. Η φωτιά -ως γνωστόν- έκαψε μεγάλο τμήμα της πόλης και διέλυσε την παραδοσιακή της διάρθρωση σε εθνοτικές περιοχές. Η τότε κυβέρνηση των Φιλελευθέρων αποφάσισε εξαιρετικά γρήγορα τον πλήρη ανασχεδιασμό της κεντρικής περιοχής -και όχι μόνο- με νέο σχέδιο από αρχιτέκτονες διεθνούς εμβέλειας. Η ταχύτητα των αποφάσεων δεν είναι άμοιρη του κλίματος των εθνικών επιδιώξεων της εποχής μέσα στα πλαίσια του οξυτάτου ανταγωνισμού των Βαλκανικών κρατών. Σηματοδοτεί τη διάθεση της τότε ελληνικής κυβέρνησης να σφραγίσει αποφασιστικά την εικόνα της νέας Θεσσαλονίκης και να ισχυροποιήσει την παρουσία του (τότε φερόμενου ως εκσυγχρονιστικού) ελληνικού κράτους στην περιοχή υιοθετώντας μάλιστα τις αρχές της σύγχρονης πολεοδομίας που τότε διαμορφώνονταν στην Ευρώπη. Για μια ακόμη φορά στην ιστορία της η Θεσσαλονίκη θα κυνηγήσει ένα πολεοδομικό όραμα, το πιο γνωστό και πιο σημαντικό για την πόλη που εμείς γνωρίζουμε: την αναμόρφωση της πόλης σύμφωνα με το σχέδιο της ομάδας Εμπράρ⁷.

Η Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου, καθηγήτρια Αρχιτεκτονικής Α.Π.Θ. στο άρθρο της «Από τον 19ο στον 20ο αιώνα. Η ανάδυση του σύγχρονου αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης» που δημοσιεύθηκε στο τεύχος 324/1-2-07 του ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ περιγράφει το σχέδιο της ομάδας Εμπράρ. Από το άρθρο αυτό δανειζόμαστε την παρακάτω περιγραφή:

«Παρά το γεγονός ότι οι πολεοδόμοι σχεδιάζουν μια πόλη διπλάσια από αυτήν που υπάρχει (350.000 κατοίκους), το φυσικό τοπίο είναι κυρίαρχο. Η Θεσσαλονίκη μέχρι τότε εκτεινόταν σε μεγάλες επιμήκεις ζώνες που αναπτύσσονταν παράλληλα με την ακτογραμμή, χωρίς κάθετους δρόμους και ανοίγματα. Ο νέος σχεδιασμός σπείρωσε την ανάγκη επικοινωνίας των εσωτερικών συνοικιών με τη θάλασσα και δημιούργησε μεγάλους διαμπερείς άξονες για την κίνηση πεζών και αυτοκινήτων: χάραξη της οδού Αριστοτέλους, πεζόδρομος της Δημοτρίας Γούνθαρ μεταξύ Ροτόντας και θάλασσας, άξονας πάρκου - ΔΕΘ - πανεπιστημίου μέχρι το Τελλόγλειο μουσείο. Η 'προσωρινή' εγκατάσταση της Διεθνούς Έκθεσης στη μεγάλη αυτή πράσινη ζώνη ανέκοψε κάθε δυνατότητα διαφάνειας και περιπάτου σε μια ιδιαίτερα ευνοημένη αμφιθεατρική περιοχή, που προοριζόταν για την αναψυχή και τον πολιτισμό. Το σχέδιο προέβλεπε επίσης ένα καλά οργανωμένο οδικό δίκτυο με ιεραρχημένη οργάνωση της κυκλοφορίας, που θα επαρκούσε και σήμερα αν το μεγαλύτερο μέρος του δε χρησίμευε για το παράνομο και νόμιμο παρκάρισμα. Χαράχθηκαν διαγώνιες διανοίξεις για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας στο κέντρο, αλλά και στην ανατολική επέκταση της πόλης (Δελφών, Νέα Εγνατία, Κωνσταντινουπόλεως, Σόλωνος, Καρακάση). Υποδείχθηκαν χώροι για όλα τα σημαντικά δημόσια κτίρια, χαράχθηκαν πλατείες ως χώροι ζωής ή ως κυκλοφοριακοί κόμβοι, αναδείχθηκαν οι ιστορικές βυζαντινές εκκλησίες, προστατεύθηκαν μερικά οθωμανικά μνημεία που είχαν γλιτώσει από την πυρκαγιά, ορίσθηκε διατηρητέα η Άνω Πόλη. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η διορατική επέκταση του λιμανιού της πόλης προς τα δυτικά και όχι προς το Λευκό Πύργο επιτρέποντας έτσι την αξιοποίηση προβληματικών εδαφών για τη λιμενική λειτουργία, και αφήνοντας ελεύθερο το ιστορικό κέντρο να ανοιχθεί προς τη θάλασσα. Ιδιαίτερη συνεισφορά του σχεδίου αποτελεί η δημιουργία

μιας περιμετρικής πράσινης ζώνης γύρω από την πόλη μέχρι το Καραμπουρνάκι, που εισέδουε στα όρια του ιστορικού κέντρου και 'χώριζε' την πόλη σε τρία μέρη. Αυτό υλοποιήθηκε μόνον εν μέρει, χαρίζοντας στη Θεσσαλονίκη το δάσος του Σειχου, και το συγκρότημα του Πάρκου Λευκού Πύργου με τους χώρους της Πανεπιστημιούπολης και της Έκθεσης, ανατολικά των τειχών. Σχέδια επίσης εκπονήθηκαν για το πρώτο πανεπιστημιακό campus στην Ελλάδα μέσα σε πάρκο. Στο σχέδιο αυτό οφείλεται η δημιουργία του άξονα της Αριστοτέλους, ενός 'πολιτικού κέντρου' με μνημειακά χαρακτηριστικά, που προοριζόταν να δεχθεί τη δημόσια κτίρια, ενώ επίσης χάριζε στην πόλη πλατείες, κήπους και αναδείκνυε τα μνημεία της Έχει ειπωθεί ότι η οικολογική της Θεσσαλονίκης είναι το πρώτο έργο της ευρωπαϊκής πολεοδομίας του 20ού αιώνα. Ωστόσο στην πραγματικότητα ο Εμπράρ και η ομάδα του σύμφωνα ίσως και με την ειδική εμπειρία του⁸, στο σχεδιασμό της νέας Θεσσαλονίκης κινούνται μεταξύ παράδοσης και μοντερνισμού. Μνημειακοί άξονες, η ιστορικοκεντρική διαμόρφωση της Αριστοτέλους, νεοβυζαντινά κτίσματα⁹, συμμετρικές διαγώνιες οδικές χαράξεις που ξεκινούν από «ροτόντες» (Πλατεία Βαρδάρου, πλατεία Συντριβανίου), συμμετρικά πάρκα περιπάτου, παραπέμπουν στην ευρωπαϊκή πολεοδομία και αρχιτεκτονική του 19ου αιώνα από τον περίφημο βαρώνο Ωσμαν (Baron Haussmann) ως την κλασική γαλλική (Beaux arts) και αποικιακή αρχιτεκτονική. Λιμάνι, βιομηχανικές ζώνες, πράσινες ζώνες, πανεπιστημιακό campus, σηματοδοτούν την πολεοδομία του 20ου αιώνα. Βασικά στοιχεία της μοντέρνας πολεοδομίας (όπως η οργανωμένη δόμηση και η ελεύθερη διάταξη κτιμάτων) δε χρησιμοποιούνται.

Πέρα όμως από αυτά, κατά την εκτίμηση μου υπάρχει μια σημαντική στρατηγική αστοχία στο σχεδιασμό της πόλης των αρχών του 20 αιώνα. Η ομάδα Εμπράρ παρά την ιδιαίτερη εμπειρία του επικεφαλής της¹⁰ δεν είναι σε θέση να αντιληφθεί πλήρως (ενδεχομένως σύμφωνα και με τις περιορισμένες γνώσεις της εποχής) και να αξιολογήσει την τεράστια έκταση και τον πλούτο των θαμμένων αρχαιολογικών μνημείων της εντός των τειχών ιστορικής πόλης. Φροντίζει -συνήα με ιδιαίτερη προσοχή και δεξιοτεχνία- και αναδεικνύει πολλά από αυτά που διασώζονται και είναι ορατά την στιγμή του σχεδιασμού (κυρίως τα βυζαντινά), κάνει εκτιμήσεις για όσα είναι θαμμένα, αλλά επίσης σχεδιάζει οικολογικές ζώνες και εγκαταστάσεις πάνω σε βασικά μνημεία της αρχαιότητας της πόλης. Δεν είναι σε θέση επίσης να προβλέψει την τεράστια οικιστική πίεση και τις (μεταπολεμικές κυρίως) νεοελληνικές «πολεοδομικές» ρυθμίσεις και εφευρέσεις¹¹. Το κομβικό σημείο του σχεδιασμού είναι ότι το κέντρο της πόλης δεν μετακινείται¹² και επανιδρύεται πάνω στο παλιό καμένο. Τα χρόνια που θα ακολουθήσουν, το σχέδιο Εμπράρ θα ανατραπεί σε διάφορα σημεία -εκτός άλλων- από τις αρχαιολογικές ανασκαφές, (π.χ. το διοικητικό κέντρο με το Δικαστικό μέγαρο δεν θα γίνει πάνω στην αρχαία Αγορά, η πόλη θα μείνει χωρίς Δημαρχείο έως σήμερα), ενώ οι διαμάχες και οι προσπάθειες διάσωσης της αρχαιολογικής κληρονομιάς της πόλης συνεχίζονται (πχ πλατεία Διοικητηρίου).

Ούτως η άλλως πολύ γρήγορα δεκάδες χιλιάδες πυρόπληκτοι στους οποίους μετά το '22 προστίθενται περί τις εκατόν χιλιάδες νέοι πρόσφυγες, δημιουργούν ένα εκρηκτικό μίγμα και πιεστικές ανάγκες δόμησης που ήδη στον μεσοπόλεμο αλλοιώνουν εν μέρει το σχέδιο Εμπράρ κυρίως έξω από την ιστορική πόλη μειώνοντας ραγδαία τις εκτάσεις που προβλέπονταν για πάρκα. Αναμφίβολα η σημαντικότερη πολεοδομική εξέλιξη της εποχής μεταξύ των δύο πολέμων είναι το «στεφάνι» από προαστιακούς και δορυφορικούς προσφυγικούς οικισμούς που περιέβαλε την ιστορική πόλη από παντού: Αρετσού, Καλαμαριά, Νέα Κρήνη, Τούμπα, Τριανδρία, 40 Εκκλησιές, Άγιος

Παύλος, Συκιές, Νέα Βάρνα, Νεάπολη, Σταυρούπολη, Πολίχνη, Νέα Ευκαρπία, Επτάλοφος, Νέα Μενεμένη, Αμπελόκηποι, Νέο Κορδελιό, Ξηροκρήνη κ.α.), και τα "πράσια" (Φίλυρο, Ρετζίκι, Κουρί, Οραιόκαστρο, Καλοχώρι, Νέα Αγκιάλος, Πανόραμα, Θέρμη, Νέα Ραιδεστός, Καρδία, Αγ. Τριάδα, Περαία, Νέοι Επιβάτες (Μπαχστέ Τσιφλίκι), Μπανιάνια, Αγγελοχώρι κτλ.

■ Η Μεταπολεμική Θεσσαλονίκη

Μεταπολεμικά η νεοελληνική πραγματικότητα δείχνει το σκληρό της πρόσωπο και τα «θάματα» της δόμησης (ανυπαρξία και προχειρότητα σχεδιασμού, εργολαβία, αντιπαροχή) αντικαθιστούν για μια ακόμη φορά τα «οράματα» της πολεοδομίας. Για μια ακόμη φορά καταφεύγουμε στην περιγραφή της κ. Καραδήμου- Γερόλυμπου¹³:

Η μεταμόρφωση της πόλης είναι ραγδαία. Από 380.000 κατοίκους το 1961, ο πληθυσμός φθάνει στις 550.000 το 1971 και στις 700.000 το 1981. Η έκτασή της καλύπτει αδιάκριτα λόφους, ρέματα, κοίτες ποταμών, ανθυγιεινά εδάφη, εξαφανίζοντάς τα. Η θάλασσα μετατρέπεται σε υπόνομο όπου εκβάλλουν τα αποχετευτικά δίκτυα της πόλης και της βιομηχανίας Η αυθαίρετη δόμηση σε άθλιες συνθήκες υπερβαίνει κατά πολύ τη νόμιμη. Ο πολεοδομικός έλεγχος του χώρου συρρικνώνεται σε έλεγχο των κατασκευών (με τον ΓΟΚ του 1955). Εκτός από την κατοικία που κατασκευάζεται πυρετωδώς από τους ιδιώτες, πολλά έργα εκτελούνται ενταγμένα στο σχέδιο Μάρσαλ. Μερικά από αυτά: περιφερειακή τάφρος της πόλης, η πανεπιστημιούπολη, τα πάρκα, επισκευές λιμανιού, η 'νέα' παραλία, ο σιδηροδρομικός σταθμός, νοσοκομεία, σανατόρια, μουσεία (Λαογραφικό, Αρχαιολογικό), διάφορες σχολές μηχανικών, νοσοκόμων κ.α., οδικό δίκτυο, αθλητικά συγκροτήματα, Μέγαρο και θέατρο της Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών. Παράλληλα, η Αμερικανική Αποστολή αναζητεί χώρο για την ανέγερση δικαστικού μεγάρου, προγραμματίζει την τουριστική ανάπτυξη, λειτουργεί ραδιοφωνικό σταθμό και εισηγείται το ξήλωμα των τραμ, που τελικά δεν θα αποφευχθεί καθώς δεν προβλέπεται η παροχή ρεύματος από τη ΔΕΗ, στην εταιρεία τροχιοδρόμων.

Το αποτέλεσμα των παραπάνω αλλά και άλλων πολλών «ρυθμίσεων» (αύξηση της δόμησης παντού με επιπλέον όροφο, δημιουργία οκταόροφων «οικοδομικών μονάδων στην παραλιακή ζώνη κ.α.) είναι ότι την μεταπολεμική πλέον εποχή η πολεοδομία της πόλης κινείται εκτός έλεγχου. Άναρχες πολεοδομίες και αστάθες αυθαίρετων γεμίσεων τους ελεύθερους χώρους μεταξύ των τότε διακριτών περιφερειακών οικισμών. Η πυκνότητα της δόμησης και η πυκνοκατοίκηση φθάνουν σε δυσθεώρητα ύψη¹⁴, οι ελεύθεροι χώροι εξαφανίζονται¹⁵, δεν υπάρχουν αρκετά σχολεία¹⁶, τα οδικά δίκτυα δεν έχουν προδιαγραφές και συνέχεια, μια

Συνέχεια στη σελίδα 20



Τοπογραφικός χάρτης της Θεσσαλονίκης των ετών 1875-1880. Στην ανατολική περιοχή της πόλης δεν υπήρχαν ακόμη κατοικημένες περιοχές παρά "άμπελοι και κήποι", όπως σημειώνεται.

Πηγή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2300 ΧΡΟΝΙΑ, Δήμος Θεσσαλονίκης

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΠΟΛΗ ΑΝΕΞΗΓΗΤΗ...

Επιμέλεια: Αλεξάνδρα Γούτα

Δύσκολο να το πιστέψει κάποιος, αλλά αληθινό: ο συγγραφέας του περίφημου «Μόμπι Ντικ», ο Χέρμαν Μέλβιλ, είχε στην κατοχή του κομμάτι της οροφής της...Ροτόντας, τα οποία ούτε λίγο ούτε πολύ τα «τσέπωσε».

Ναι, της δικής μας Ροτόντας. Της ίδιας που έκανε «πολύ μεγάλη εντύπωση» στο Σαντιάγκο Καλατράβα.

Με αρκετές δεκαετίες να τους χωρίζουν, οι δύο άντρες μπήκαν στο ναό και -λίγο πριν ή λίγο μετά από την επίσκεψή τους σε αυτόν- περπάτησαν στην παραλία της Θεσσαλονίκης.

Την ίδια παραλία όπου παιδαρέλι ακόμη ατένιζε τα πλοία της φυγής ο Κεμάλ Ατατούρκ. Την ίδια όπου «Βολτάριζε» το 1946 ο Μάνος Χατζιδάκις, εμπνεόμενος τον «Κύκλο του CNS». Εκεί όπου συχνά «κυμάτιζε» η έμπνευση για τον Τσιτσάνη.

Την ίδια όπου σήμερα περπατούν τα απογεύματα οι επισκέπτες του Φεστιβάλ Κινηματογράφου, της έκθεσης Βιβλίου ή των Biennale.

Ναι, αυτό το θαλάσσιο μέτωπο, που μάγεψε μια σειρά από ξένους αρχιτέκτονες διεθνούς φήμης: τον Αμερικανό Γκρεγκ Λιν, που πρότεινε ένα πλωτό «Opera Hall» μέσα στο Θερμαϊκό, τον συμπατριώτη του Έβαν Ντάγκλας και τον Ολλανδό Μπεν Βαν Μπέργκελ, ο οποίος είχε δηλώσει ότι θα ήθελε να είναι «μέσα στο κόλπο», αν η Θεσσαλονίκη προσκαλούσε ξένους αρχιτέκτονες να σχεδιάσουν γι' αυτή. Ο ίδιος πρότεινε να δημιουργηθεί στο θαλάσσιο μέτωπο μια αίσθηση ανοικτού «βουλεβάρτου».

Κι ανάμεσά τους, ο 96χρονος σήμερα Νορμπελίστας οικονομολόγος Ρόμπερτ Σόλουου, που θαυμάζοντας φέτος το Θερμαϊκό από ψηλά, από το κτίριο του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, αναρωτήθηκε πόσο εκπληκτική θα ήταν αυτή η πόλη, αν δεν είχε κάποτε καεί.

«Οι επόμενες γενιές θα σας κρίνουν από τον τρόπο με τον οποίο θα αντιμετωπίσετε τη θαλάσσια γραμμή»: η φράση ανήκει στον Σαντιάγκο Καλατράβα, αλλά πιθανότατα εκφράζει μια ολόκληρη στρατιά ξένων (και όχι μόνο) μηχανικών, που βρέθηκαν στην πόλη για τον έναν ή τον άλλο λόγο.

Δεν πέρασε ξένος αρχιτέκτονας από τη Θεσσαλονίκη, που να μη μας «έσπρωξε» στην αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου.

Του μετώπου που συνάρπασε τόσο την Κατρίν Ντενέβ, η οποία εντυπωσιάστηκε από το «πόσο πολλοί άνθρωποι ζούνε έξω από το σπίτι σε αυτή την πόλη», στα καφέ και τα εστιατόριά της.

Μεγαλειώδης κάποτε; Βυζαντινή συμβασιλεύουσα; Γκρινιάρη συμπτωτεύουσα; «Ιερουσαλήμ των Βαλκανίων» μια φορά κι έναν καιρό; Πολυπολιτισμική; Άναρχα ανεπτυγμένη; Ξεπεσμένη, μεγαλόστομη ή φιλόδοξη; Όπως και να 'χει, η Θεσσαλονίκη «έχει το κάτι της». Είναι ένα από αυτά τα περίεργα πράγματα, που όπως είπε και ο Ντίνος Χριστιανόπουλος σε μια συνέντευξή του, δεν μπορείς να τα αποδείξεις, αλλά υπάρχουν... Ανεξήγητη πόλη.

ΟΙ ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ



Χέρμαν Μέλβιλ-Herman Melville (Αμερικανός συγγραφέας, δημιουργός του «Μόμπι Ντικ»), επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 1856

«Η οροφή της Ροτόντας μωσαϊκό. Γυάλινο. Κομμάτια πέφτουν συνεχώς στο πάτωμα. Πήρα μαζί μου αρκετά. Οι δρόμοι στενοί, σαν δρομάκια για αγελάδες, μυρίζουν σαν αχυρώνες. Η όψη των δρόμων [της Θεσσαλονίκης] μοιάζει με εκείνη των χαλασμένων σπιτιών του Five Points, τη φτωχογειτονιά της Νέας Υόρκης».

Γιώργος Αναστασιάδης, 17 Φεβρουαρίου 2008, εφημερίδα «Μακεδονία».

“Περιδιαβάεις κι εσύ στην παλιά παραλία από τότε που ήσουν έφηβος και θυμάσαι ότι πάντα σε ανακούφιζε, σου ‘δινε κουράγιο αυτό το περπάτημα από το Λευκό Πύργο ως το λιμάνι, σε αυτό το παραλιακό εντευκτήριο όλων των κατοίκων της πόλης. Μπορείς να νιώσεις την αύρα από τη Θεσσαλονικιώτικη “Μέκκα της ξέφρενης διασκέδασης”, στην παραλία με τα καφέ αμάν, όπου ξεφάντωνε τότε και ο νεαρός Κεμάλ, με τις ρεντιγκότες, τις τουαλέτες, τη διαπεραστική μουσική, τις κιθάρες, τα βιολιά, τα πρόστυχα γαλλικά τραγούδια, τους καρσιλαμάδες, τα τσιφτετέλια και τους ζεϊμπέκικους και με το αγαπημένο στέκι των γλεντζέδων και της φτωχολογιάς, το Μαζλούμ καφέ [στη θέση του ξενοδοχείου Μεντιπερανή].

Μπορείς να δεις το Μάνο Χατζιδάκι να κάνει το 1946 τον περίπατό του στην προβλήτα κοντά στο λιμάνι και να εμπνέεται ένα από τα σημαντικότερα έργα του, τον “Κύκλο του CNS”. Μπορείς να συναντήσεις τα παιδιά που ο Β. Βασιλικός θυμάται να βλέπουν μετά το τέλος της κατοχής τα ανατιναγμένα και βουλιαγμένα καράβια να αλλάζουν σχήματα και μορφές μες τη ρηχή θάλασσα της παραλίας. Μπορείς να δεις στην οθόνη της συλλογικής μνήμης τον Ελ. Βενιζέλο να φθάνει από θαλάσσης στην πόλη τον Ιούλιο του 1928”.

Γιώργος Σκαμπαρδώνης

“Δυστυχώς η υγρή πλευρά της Θεσσαλονίκης δεν αγαπήθηκε, δε λαμπρύνθηκε όσο της αξίζει, παρ’ ότι αυτή η πόλη χωρίς τη θάλασσά της θα ήταν απολύτως αδιανόητη...”



Michel Butor, Γάλλος συγγραφέας

“...Όσοι συγγραφείς πέρασαν από τη Θεσσαλονίκη επικαλούνται με νοσταλγία την πλατεία προκουμαία από το λιμάνι ως το Λευκό Πύργο, όπου περιδιαβάζουν τα καλοκαιρινά βράδια οι Έλληνες...”

ΟΙ ΗΘΟΠΟΙΟΙ



Κατρίν Ντενέβ-Cathrine Deneuve (Γαλλίδα ηθοποιός), επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 1999

«Στη Θεσσαλονίκη μου έκανε εντύπωση πόσο πολλοί άνθρωποι ζουν έξω από το σπίτι, τα πολλά καφέ και μπαρ που υπάρχουν. Η πόλη μου δημιούργησε πολύ ζε-

στή εντύπωση»



Ιεροκλής Μιχαηλίδης, σε συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα», τεύχος 1/9/2006

Το «χωριουδάκι» θεσσαλονίκη δεν αντιστέκεται πια, έχει παραδοθεί. Και θεωρώ ότι αυτοί που χρησιμοποιήσαν ως πολιτικό λόγο τις τοπικιστικές κορώνες εναντίον της Αθήνας είναι αυτοί που έκαναν την πόλη υποτελή στην Αθήνα. Κατά τη γνώμη μου, η Αθήνα δε φταίει, απλά αδιαφορεί και κάνει τη δουλειά της. Εμείς χρειαζόμαστε να ξυπνήσουμε και να διεκδικήσουμε πράγματα. Όχι σε επίπεδο ποδοσφαιρικό, κραυγών και συνθημάτων, όμως».

ΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ



Γκρεγκ Λιν-Greg Lynn (Αμερικανός αρχιτέκτονας, που έχει χαρακτηριστεί από το Time Magazine ως ένας από τους 100 πιο πρωτοποριακούς ανθρώπους του 20ού αιώνα). Από συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα», που θα δημοσιευτεί τον Οκτώβριο του 2009

«Στη Θεσσαλονίκη βρήκα τη θάλασσα. Το γεγονός ότι μπορείς να ανέβεις κάπου ψηλά και να δεις τους δρόμους να κατεβαίνουν ίσια μέχρι τη θάλασσα, είναι ένα δυνατό χαρακτηριστικό για την πόλη[...] Δεν πρόλαβα να δω πολλά, αλλά πιστεύω ότι πρέπει να βάλετε πράγματα μέσα στη θάλασσα, π.χ., μια πλωτή αίθουσα συναυλιών ή ένα Opera Hall... Αυτό θα ήταν καλύτερο από το να τα τοποθετήσετε μέσα στην πόλη. Πρέπει να εκμεταλλευτείτε το συγκριτικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης, την υπέροχη αίσθηση ότι η θάλασσα είναι παντού γύρω σου».



Έβαν Ντάγκλας-Evan Douglas (Αμερικανός αρχιτέκτονας, Πρόεδρος της Προπτυχιακής Σχολής Αρχιτεκτονικής του Pratt Institute της Ν. Υόρκης), επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 2008. Από συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα»

«Η θάλασσα αποτελεί φανταστική ευκαιρία για κάθε πόλη που βρίσκεται στη άκρη της. Από όσα μπόρεσα να καταλάβω, στο θαλάσσιο μέτωπο έχει γίνει μια προσπάθεια να φέρετε πιο πολλές πολιτιστικές εκδηλώσεις, προγράμματα και οργανισμούς δίπλα σε εμπορικές χρήσεις. Πιστεύω ότι αυτή η τάση να έρθει ο πολιτισμός κοντά στη θάλασσα πρέπει να συνεχιστεί και ενισχυθεί. Επίσης, πιστεύω ότι υπάρχουν τρόποι να αναπτυχθούν παραγγελίες έργων, που έχουν πολύ μεγαλύτερη συναισθησι της δημόσιας φύσης της θάλασσας».



Πέτρος Μαρτινίδης- Από συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα»- 15/4/2006

[Από τη Θεσσαλονίκη] θα αφαιρούσα κτίσματα ή ορόφους κτισμάτων και, κυρίως, οχήματα [...] Διαπιστώνω ότι η Θεσσαλονίκη δε χρειάζεται δήμαρχο, χρειάζεται χοιροβοσκό. Είναι απίστευτα όσα διαπράττονται ...κατά συρροήν και κατ’ εξακολούθησιν σε καλύψεις χρήσιμων ελεύθερων χώρων, σε πολυώροφες οικοδομές που πνίγουν τους στενούς δρόμους ή τα γύρω μνημεία και σε διαρκή κυκλοφοριακή συμφόρηση με διπλο- ή τριπλο- παρκαρισμένα αυτοκίνητα κάποιων, που κρίνουν την προσωπική τους εξυπηρέτηση ως ανώτερη κάθε άλλης.



Μπεν Βαν Μπέρκελ-Ben Van Berkel (Ολλανδός αρχιτέκτονας, συνιδρυτής του UN STUDIO, πατέρας έργων όπως η γέφυρα Erasmus και η κατοικία MOEBIUS), επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 2005. Από συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα»

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι πολύ ενδιαφέρον. Κάποια από τα κτίρια θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να ανακαινιστούν ή και να ανακατασκευαστούν, όπως ήδη έχετε κάνει με ορισμένα. Χρειάζεται όμως πιο ακριβής σχεδιασμός αν θέλετε να κάνετε την πόλη πολύ πιο ευχάριστη και προσβάσιμη στο κοινό. Μπορείτε να κάθεσαι και να μενίξεις επί ώρες αυτό το υπέροχο θαλάσσιο μέτωπο [...] Πιστεύω πραγματικά ότι αυτό το θαλάσσιο μέτωπο μπορείτε να το κάνετε ακόμη πιο εξαιρετικό. Αλλά χρειάζεστε περισσότερο πράσινο και πρέπει να αναπτύξετε μια αίσθηση ανοικτού «βουλεβάρτου», γιατί σήμερα φαίνεται σαν να υπάρχει μόνο ταϊμέντο [...] Πιστεύω ότι θα ήταν ενδιαφέρον και καλό να έχετε και κάποιους ανθρώπους από το εξωτερικό στον τομέα της αρχιτεκτονικής για κάποιες πρόσθετες συμβουλές. Δε μιλάω αναγκαστικά για εμένα, αλλά αν γινόταν κάτι τέτοιο, θα μου άρεσε να είμαι "μέσα"».



Σαντιάγο Καλατράβα-Santiago Calatrava (ο πολυβραβευμένος Ισπανός αρχιτέκτονας, πολιτικός μηχανικός, γλύπτης και ζωγράφος), επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 2001. Από συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα»

«Όταν έφτασα βράδυ [στη Θεσσαλονίκη] παρατήρησα όλες αυτές τις οδούς που έχουν φυγές προς τη θάλασσα με έναν ιδιαίτερα τακτοποιημένο τρόπο και σε μια ανθρώπινη κλίμακα σε σχέση με το μέγεθος της πόλης [...] Έχετε μια απίστευτα υπέροχη παραλία. Νομίζω είναι κάτι που πρέπει να προστατέψετε, κάτι που πρέπει να φροντίσετε ιδιαίτερα. Έχετε ένα ανοικτό μέτωπο προς την παραλία, συνήθως τα μέτωπα αυτά είναι κλειστά, ένα μέτωπο που δε διαταράσσεται από κανέναν μεγάλο δρόμο, όπως γίνεται στη Μασσαλία ή παλαιότερα στη Βαρκελώνη. Αυτά τα στοιχεία πρέπει να τα διατηρήσετε [...] τα διαδοχικά επίπεδα της πόλης, που φτάνουν μέχρι την Άνω Πόλη, τα βουνά και τα κάστρα, δίνουν την επαναστατική, θα λέγαμε, εντύπωση της πόλης. Αισθάνθηκα πολύ όμορφα τη νύχτα με τον τρόπο που φωτίζονται τα κάστρα και τα τείχη. Δίνουν αυτή την αίσθηση του μεσαιωνικού χαρακτήρα της πόλης [...] Αυτό που πρέπει να εμπλουτιστεί είναι το μέτωπο προς τη θάλασσα [...] Είδα ότι υπάρχουν κάποια πολιτιστικά κτίρια στην παραλία και αυτός είναι ένας τρόπος να προχωρήσετε. Είναι θετικό το γεγονός ότι υπάρχουν πάρκα [...] Ο Λευκός Πύργος προσφέρει μια έμφαση, μια εντατική παρουσία και μια διακοπή. Επίσης, είναι πολύ σημαντική η αναδιάρθρωση του λιμανιού, ώστε να γίνει προσβάσιμο για τον κόσμο [...] Έχετε μια μεγάλη πρόκληση στα χέρια σας, έχετε να αντιμετωπίσετε όχι μόνο την ιστορική πεμπουσία της πόλης σας, πχ, τη Ροτόντα, η οποία μου έκανε πολύ μεγάλη εντύπωση, αλλά και τους άλλους πολιτισμικούς θησαυρούς. Έχετε μια ευθύνη. Οι επόμενες γενιές θα σας κρίνουν από τον τρόπο με τον οποίο θα αντιμετωπίσετε τη θαλάσσια γραμμή».

ΟΙ ΠΟΙΗΤΕΣ

Ντίνος Χριστιανόπουλος, από συνέντευξή του στο «LifoLand», 27/9/2007

[Η Θεσσαλονίκη υπήρξε πάντα για εμένα] αίνιγμα. Ποτέ δεν μπόρεσα να καταλάβω τι ακριβώς είναι η Θεσσαλονίκη. Την αγαπάω, λέω ότι είμαι δοσμένος σ' αυτή. Αυτή μπορεί να μη μ' αγαπάει και να μου κάνει πολύ κακό. Αν έφευγα εγώ, και κατέβαινα στην Αθήνα, θα είχα κάνει την αγία χαρά μου. Εδώ τίποτα. Στον φωμολιμό ζω κατά κάποιον τρόπο. Λοιπόν, είναι ένα αίνιγμα. Την αγαπώ χωρίς να την αποδέχομαι πλήρως. Βγάλε τώρα άκρη από αυτά τα πράγματα, σοβαρά ή αστειά. Πάντως κάτι είναι. Και εγώ ο ίδιος δεν μπορώ να το εξηγήσω

και να το ερμηνεύσω. Γι' αυτό, λοιπόν, να το πεις ότι είναι μια ανεξήγητη πόλη.

[...] Ο Τόλης Καραζαζής και ο Πεντζίκης, στα Βιβλία τους, τη στέφουν βυζαντινή πόλη. Και για μας Βυζάντιο σημαίνει μυστικισμός. Δεν μπορείς να τον αποδείξεις, αλλά υπάρχει. Όμως πρόσθεσε σ' αυτόν το μυστικισμό και αυτόν που κόμισαν και οι Εβραίοι που ήρθαν στην πόλη από την Ισπανία. Το Λόρκα τον καταλαβαίνω πιο καλά χάρη στους Εβραίους. Ενώ οι Αθηναίοι δεν τον καταλαβαίνουν. Πρόσθεσε και το κύμα των Μικρασιατών, που ήρθε με την Καταστροφή. Πρόσθεσε τέλος και τους Πόντιους που ήρθαν εδώ. Αυτοί όλοι, σαν κύματα, έρχονται και ανανεώνουν το κάποιο βυζαντινό παρελθόν μας. Λένε η Αθήνα με τόσες Νίκαιες, Νέες Ιωνίες, πρόσφυγες δηλαδή, δεν έδωσαν τόνο κανένα. Χάθηκαν. Ενώ δεξ τι έγινε εδώ...

Ντίνος Χριστιανόπουλος, από τη συγκεντρωτική έκδοση Ποιήματα (Ιανός, 2004)

[...] Ρίχνουν τα ωραία σπίτια ένα ένα, τα σπίτια που μας ανάστησαν από μικρά, με τα φαρδιά παράθυρα, τις ξύλινες σκάλες, με τα ψηλά νταβάνια, τις λάμπες στους τοίχους, τρόπαια λαϊκής αρχιτεκτονικής. Κατατρέχουν τη γραφικότητα, τη δώχνουν διαρκώς στην Πάνω πόλη, εκπνέει σαν προδομένη επανάσταση, σε λίγο δε θα υπάρχει ούτε στις καρτ-ποστάλ, ούτε στη μνήμη και την ψυχή των παιδιών μας.

Νίκος Γαβριήλ Πεντζίκης, από τη συλλογή Ανακομιδή (1961)

Ψηλότερ' απ' τα σπίτια που κρύβ' η ομίχλη, στο άνω της πλατείας με τους πολλούς ναούς, (που σώζονται περιβλεπτοί ή κάρκα, και περισώθηκαν μόνο ως ονόματα) στα μισά σχεδόν του λόφου όπ' ανέβαιν' η πόλη, περίπου εις το ύψος του Κέντρου των εργατών, σιμά εις τον μέγα του Πολιούχου Ναό, αγάντια στις κούνιες όπου διασκεδάζουν τα παιδιά, στη θέση του παλαιού αθλητικού σταδίου, (όπου την ισχύ του μονάρχη, που θαρρούσε ως άπαντο

τον υλικό πλούτο και έκτιζε ανάκτορα, αντιμετώπιζε ο Μάρτυς εγκαρδιωμένος, απ' τ' άκουσμα διαμέσου των κιγκλιδών της φυλακής, της φωνής του διδασκάλου του εν Χριστώ) όπου πιθανόν ο Ναός και ο Τάφος του Νέστορος πάνω στο κυλισμένο μάρμαρο, η αγάπη μου κάθεται «Προκειμένου περί Θεσσαλονίκης η είσοδος του κόσμου να γίνεται από τη θάλασσα...»

Γιώργος Βαφόπουλος, Θεσσαλονίκη

«Το απλόχωρο λιμάνι της με τα πυκνά καράβια, που απήφισα της Μεσογείου τα ρεύματα διασχίζον, κ' η προκυμαία, που απ' των ναυτών τον θόρυβο βουϊζει, στη σκέψη σου ας μετωρισθούν, σα φευγαλέα εικόνα».

Ο ΠΕΡΙΗΓΗΤΗΣ, Ο ΣΚΙΤΣΟΓΡΑΦΟΣ, ΟΙ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΕΣ, Η ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΕΣ

Αρνάλτο Φρακαρόλι-Arnaldo Fraccaroli (Ιταλός συγγραφέας και δημοσιογράφος), επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 1916

«Είναι άραγε κιάλας ελληνική στις μέρες μας η Σαλονίκη; Στους νέους χάρτες, σίγουρα, στα χρώματα των σπιτιών και στις πινακίδες των οδών, ναι. Σε όλα τ' άλλα, όμως; Στην καρδιά της, η πόλη δεν είναι και δεν υπήρξε ποτέ ελληνική... Είναι μια κατ' εξοχήν διεθνής πόλη. Η μάλλον, μια απενοποιημένη πόλη.»

Γιώργος Ζογγολόπουλος- 1998

«Υπάρχει πάντα σε έναν καλλιτέχνη, για το έργο που κάνει και αν το αγαπάει, ένα όραμα. Να το δει τοποθετημένο στη θέση που επιθυμεί. Το έργο έχει πάντα την ανάγκη του δικού του ζωτικού χώρου. Δεν μπορεί να επιζητήσει οπουδήποτε. Η πρώτη φάση του ζωτικού χώρου για τις "Ομπρέλες" ήταν η Μπιενάλε της Βενετίας, όπου το έβαλα μέσα στη θάλασσα και πραγματικά εκεί "έζησε" και είχε μια απήχηση. Εδώ στη Θεσσαλονίκη, είναι πολύ καλύτερα. Δεν ξέρω τι συμβαίνει. Φταίει ο μεγάλος οριζοντας, οι προοπτικές, αυτό το αυστηρό πλακόστρωτο της παραλίας; Υπάρχει ένα στίγμα που με ενδιέφερε πάρα πολύ και μ' άρεσε

πάρα πολύ». «Τη νύχτα δε, ο φωτισμός δημιουργεί μια μαγευτική εικόνα, την οποία, μόλις πρωτοαντίκρισα, έμεινα εμβρόντητος. Με τις "Ομπρέλες" μέσα στο μαύρο φόντο του οριζοντα να είναι σαν όνειρο. Αυτό είναι και το πρόσθετο στοιχείο. Έχουμε μια φάση βραδινή του έργου, απίθανη σε μαγεία, και το δεύτερο ότι μπήκαν και κάποιες οριζόντιες γραμμές, που πρέπει να υπάρχουν γιατί βοηθούν στη στατικότητα του έργου στον αέρα, που αποτέλεσαν ένα στοιχείο πλαστικότητας, δημιουργούν μια πλαστική σύνθεση.»



Γιαν Κερσάλε - Yann Kersale - Γάλλος καλλιτέχνης φωτοισμού. Επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 2002. Απόσπασμα από συνέντευξη στο περιοδικό του ΣΑΘ

«[Στη Θεσσαλονίκη] έχετε μια σπουδαία προοπτική του λιμανιού [...] Πράγματι, εκεί στην άκρη της θάλασσας, μια διακύμανση, μια συγκεκριμένη χρωματική εναλλαγή, είναι μια υπόμνηση, μια οπτική μετεγγραφή της αίσθησης της θάλασσας. Η παλμική κίνηση του φωτισμού πάνω στο δάπεδο μέχρι την αποβάθρα, είναι ο απόηχος της θάλασσας που προϋπήρχε και "νικήθηκε" από την κατασκευή του κρηπιδώματος, αλλά ωστόσο υπάρχει πάντα από κάτω και ακόμη τον παφλασμό της».



Βασίλης Τσιτσάνης, στιχουργός, συνθέτης, τραγουδιστής

«Θεσσαλονίκη όμορφη, μεσ' την καρδιά μου σ' έχω, Βαρδάρη, Τούμπα κι Αρετσού, μακριά πια δεν αντέχω.

Κοντά σου πέρασα χαρές, μοπέμικα ξενύχτια και τώρα που 'μαι μακριά, μετρώ τα καρδιοχτύπια. Θυμάμαι τη μοπέμικη ζωή που 'χα περάσει, Θεσσαλονίκη δεύτερη δε βρίσκεται στη πλάση. Θεσσαλονίκη όμορφη, μεσ' στην καρδιά μου σ' έχω, Επτάλοφος, Καλαμαριά, μακριά σας δεν αντέχω».

Ρόμπερτ Σόλου- Robert Solow- Νομπελίστας Οικονομίας- Επισκέφτηκε τη Θεσσαλονίκη το 2009

"Αναρωτιέμαι πώς θα ήταν αυτή η πόλη αν δεν είχε καεί το 1917. Θα ήταν εκπληκτική"



Κάθριν Φλέμινγκ - Kathrine E. Fleming - Αμερικανίδα ιστορικός

«Η Θεσσαλονίκη ήταν η Ιερουσαλήμ των Βαλκανίων [...] Στα τέλη του 19ου αιώνα, πάνω από το 50% του πληθυσμού της Θεσσαλονίκης ήταν Εβραίοι. Το αντίστοιχο ποσοστό στο Βιλνιους ήταν 40%. Αλλά το θέμα δεν είναι τόσο δημογραφικό αλλά κατά πόσον οι δύο αυτές πόλεις -γεωγραφικά και πολιτισμικά- ήταν εβραϊκές πόλεις και αν έτσι τις βίωναν οι κάτοικοί τους, Εβραίοι και μη. Μεγάλος αριθμός Εβραίων ζούσε στη Βουδαπέστη. Στην ακμή του εβραϊσμού γύρω στο 1930, οι Εβραίοι στην πρωτεύουσα της Ουγγαρίας ήταν πάνω από 200.000, αλλά η επίγεση της Βουδαπέστης ήταν αυτή μιας καθολικής, συγγραφικής πόλης. Ήταν πατρίδα κηλιδών Εβραίων, αλλά δεν ήταν εβραϊκό κέντρο. Αντίθετα, η Θεσσαλονίκη και το Βιλνιους είχαν ρόλο περιφερειακών κέντρων εβραϊκής παιδείας και ήταν και οι δύο πόλεις εβραϊκές με τη βαθύτερη πολιτισμική σημασία».



Νίκος Θέμελης, διευθυντής του επιστημονικού κέντρου "Earth Engineering Center" του Columbia University της Νέας Υόρκης. Από συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα».

"Θεωρώ ότι στη Θεσσαλονίκη μπορεί και πρέπει να λειτουργήσει τουλάχιστον μία μονάδα παραγωγής ενέργειας από σκουπίδια (WTE), την οποία μπορούν να έρθουν απορρίμματα ακόμη και από τη Θράκη".

(ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ) ΟΡΑΜΑΤΑ ΚΑΙ (ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΑ) ΘΑΜΑΤΑ

Συνέχεια από τη σελίδα 17

θριώδης κυκλοφορία οχημάτων καταπνίγει τα πάντα. Οι μετανάστες κυνηγούν τα δικά τους όνειρα σε ένα άναρχο πολεοδομικά τοπίο. Τα νεοελληνικά «θάματα» επικρατούν πέρα ως πέρα.

Την ίδια εποχή δημιουργείται και το καθοριστικό για την πόλη και την πολεοδομία της χώρας δυτικής και ανατολικής Θεσσαλονίκης. Σχεδόν σε όλες τις δυτικές συνοικίες οι ρυθμοί ανοικοδόμησης τα μεταπολεμικά χρόνια είναι γοργοί. Εκτός από τους Έλληνες, χιλιάδες αλλοδαποί οικονομικοί μετανάστες εγκαθίστανται και δημιουργούν οικογένειες, αυξάνοντας σημαντικά τον πραγματικό πληθυσμό των δήμων. Ωστόσο, τα έργα για τις απαραίτητες υποδομές, δεδομένης της αύξησης του πληθυσμού, δεν είναι ανάλογα. Ο πολεοδομικός έλεγχος είναι χαλαρός. Οικισμοί αυθαιρέτων δημιουργούνται. Προ πολλού κορεσμένοι οι δήμοι πνίγονται στα Ι.Χ., αδυνατούν να καλύψουν τις ανάγκες σε σχολική στέγη, βιώνουν τραγικές ελλείψεις αστυνόμευσης, μαστίζονται από ναρκωτικά και παραβατικότητα, αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα, είτε λόγω αυξημένων αναγκών είτε λόγω αδυναμίας της κεντρικής διοίκησης να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις της, όπως προβλέπει ο νόμος. Ταυτόχρονα η γραφειοκρατία καθυστερεί εκατοντάδες έργα, η συγκοινωνία περιθωριοποιείται ως ανεπαρκής, η διπλοβάρδια στα σχολεία επηρεάζει την καθημερινότητα χιλιάδων οικογενειών, ενώ το γενικότερο φαινόμενο της οικονομικής δυσπραγίας και της κρίσης των τοπικών αγορών έχει ως αποτέλε-

σμα την περαιτέρω υποβάθμιση των περιοχών. Η οικονομική και διοικητική καχεξία των πολλών ανεξάρτητων Δήμων αδυνατεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα.

Από το 1668 με τη Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης υπό την εποπτεία του Καθηγητή Ι. Τριταφυλλίδη, το 1977 με ένα πρόγραμμα υπό τον τίτλο «Σχέδιο Αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού», μελέτες του Α.Π.Θ., του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ., του Υ.Δ.Ε., και βέβαια κυρίως με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Ρ.Σ.Θ.) που θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 1561/1985. τέθηκαν νέα πολεοδομικά οράματα, καταβλήθηκαν προσπάθειες για την αντιμετώπιση των παραπάνω και άλλων προβλημάτων της πόλης και εξειδικεύθηκαν οι κατευθύνσεις σχεδιασμού της. Ο βαθμός επιτυχίας η αποτυχίας στην αντιμετώπιση τους είναι ακόμη ένα ανοικτό ζήτημα καθώς ποτέ δεν έχει γίνει μέχρι στιγμής σχετική αξιολόγηση. Αυτά όμως αναφέρονται σε άλλο άρθρο που δημοσιεύεται στο παρόν Τεχνογράφημα.

Τελειώνοντας αυτό το άρθρο, θέλω να επισημάνω ότι αν λάβουμε υπ' όψη τα αλληπάλληλα κύματα των προσφύγων-μεταναστών που δέχθηκε η πόλη ίσως θα πρέπει να είμαστε και ευχαριστημένοι που δεν καταλήξαμε σε κάτι ανάλογο με τις παραγκουπόλεις του τρίτου κόσμου¹⁷.

Από τη δεκαετία του '90 η Θεσσαλονίκη κυνηγάει και πάλι ένα άλλο (και πολεοδομικό) όραμα: αυτό της «πρωτεύουσας (sic) των Βαλκανίων» μάλλον με την ίδια νεοελληνική μιζέρια που κυνήγησε τα προηγούμενα. Αυτή η πόλη φαίνεται ότι μόνιμα τρέχει πίσω από ένα όραμα που δε φθάνει.

Όμως οι καιροί επίσης τρέχουν: Το κυρίαρχο φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, το άνοιγμα των αγορών, οι ευρωπαϊκές πολιτικές οικονομικής ολοκλήρωσης, η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος, η ενεργειακή, οικονομική και περιβαλλοντική κρίση, οι θεμελιακές αλλαγές στο παραγωγικό σύστημα, η υποχώρηση των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς και του δευτερογενούς, η άνοδος της σπουδαιότητας των καινοτομικών υπηρεσιών στις υπηρεσίες τεχνολογίας αιχμής που σχετίζονται με τις επικοινωνίες τους αναδυόμενους κλάδους της έρευνας και της πληροφορικής, του εμπορίου, και γενικά των δραστηριοτήτων του τριτογενούς η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μερικά από τα θέματα που κυριαρχούν.

Ίσως είναι καιρός για μικρότερα Οράματα αλλά και λιγότερα νεοελληνικά θάματα. ■

ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Τα λεγόμενα Οράματα και Θάματα άρχισαν να συντίθενται στις 31 Δεκεμβρίου 1850 — δηλαδή το πολύ τρεις μήνες μετά την ολοκλήρωση των Απομνημονευμάτων, όταν ο Μακρυγιάννης ήταν 53 ετών. Το έργο έμεινε ατελείωτο —σαν να σταμάτησε ξαφνικά και απότομα περί τα μέσα Μαρτίου 1852.
2. Σαν πόλη των φαντασμάτων «είδε» τη Θεσσαλονίκη στο βιβλίο του ο καθηγητής ιστορίας του Πανεπιστημίου «Κολούμπια» της Νέας Υόρκης, Mark Mazower, ο οποίος εξειδικεύεται στα ιστορικά θέματα της σύγχρονης Ελλάδας, της Ευρώπης του 20ου αιώνα, της εξέλιξης εθνοτήτων- κρατών καθώς και μειοψηφιών.
3. Στοιχεία από WIKIPEDIA (wikipedia.org/wiki/Θεσσαλονίκη)
4. Στοιχεία από WIKIPEDIA(wikipedia.org/wiki/Θεσσαλονίκη)
5. Στο τέλος του 3ου αι. μ.Χ. Αύγουστοι στην Ρωμαϊκή αυτοκρατορία είναι ο Διοκλήτιανός με τον Μαξιμιανό, έχοντας ως βοηθούς τους καισαρές Γαλιέριο και Κωνσταντίνο Χλωρό.
6. Στοιχεία από WIKIPEDIA
7. Ερνέστ Εμπράρ (1875-1933), Γάλλος αρχιτέκτων-πολεοδόμος-αρχαιολόγος
8. Ο Εμπράρ είχε ήδη αποκτήσει φήμη χάρη στα σχέ-

δια του για την αποκατάσταση του ρωμαϊκού ανακτόρου του Διοκλήτιανου στο Σπαλάτο (σημερινό Σπλιτ στην Κροατία)

9. Από τον Εμπράρ δεν θα προτιμηθούν οι νεωτεριστικές μορφές του Bauhaus, του μοντέρνου κινήματος, ή έστω του art Deco, αλλά ένας νέος εκλεκτισμός εμπλουτισμένος με μορφολογικά δάνεια από τις σύγχρονες τάσεις

10. Ο Εμπράρ στη διάρκεια του α' Παγκοσμίου Πολέμου βρέθηκε στη Θεσσαλονίκη με τη Στρατιά της Ανατολής. Με τον βαθμό του λοχία, συμμετείχε στις έρευνες της αρχαιολογικής υπηρεσίας της Στρατιάς, ασχολούμενος ειδικότερα με τη μελέτη των ρωμαϊκών και βυζαντινών μνημείων της Θεσσαλονίκης. Η δραστηριότητά του όχι μόνον συνεισέφερε στην κατανόηση και ανακάλυψη της ιστορίας της πόλης, αλλά αποτέλεσε μια μοναδική εμπειρία στην Ελλάδα για τον τρόπο με τον οποίο αρχαιολογικά ευρήματα μπορούν να ενταχθούν στον σχεδιασμό μιας ζωντανής πόλης, ως γενεσιουργά στοιχεία της νέας μορφής του αστικού ιστού.

11. Αυτά που αναφέρω στον τίτλο ως (Νεοελληνικά) θάματα

12. Ένα πιθανό σενάριο, με βάση τα σχέδια που είχαν εκπονήσει αμέσως μετά την απελευθέρωση οι αρμόδιες αρχές για τον εξωραϊσμό της πόλης είναι ότι οι κεντρικές της λειτουργίες θα είχαν μεταφερθεί στη νοτιοανατολική πλευρά, στρατηγικό σενάριο που με βάση τα σημερινά βέβαια δεδομένα, υλοποιείται εκ των πραγμάτων και εάν είχε υιοθετηθεί από το 1917 θα έσωζε από την καταστροφική οικιστική πίεση την ιστορική (και αρχαιολογική) πόλη και τα μνημεία της.

13. τεύχος 324/1-2-07 του ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ

14. Καθ' ορισμένους υπολογισμούς οι πυκνότητες οικίας σε κεντρικές περιοχές φθάνουν η και ξεπερνούν τις πυκνότητες τριτοκοσμικών χωρών (όπως αυτές του Χονγκ-Κόνγκ).

15. Είναι από καιρό γνωστό ότι στο Συγκρότημα η επιφάνεια των χώρων πρασίνου ανά κάτοικο βρίσκεται στα απολύτως χαμηλά επίπεδα των περίπου 2,5-5,0 μ²/κ. (ανάλογα με την μεθοδολογία μέτρησης) σε σχέση με τα 10-20 μ²/κ των περισσότερων ευρωπαϊκών πόλεων.

16. Τα προβλήματα της σχολικής στέγης και της λεγόμενης «διπλοβάρδιας» είναι ως γνωστόν στην Θεσσαλονίκη τα πλέον οξυμένα όλης της χώρας.

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΪΚΑ

14 έως 17 Σεπτεμβρίου

Η αγορά και οι εφαρμογές φωτοβολταϊκών είναι τα αντικείμενα της επιχειρηματικής συνάντησης και της ενημερωτικής ημερίδας που διοργανώνει στην Αθήνα από 14 έως 17 Σεπτεμβρίου το Ελληνογερμανικό Επιμελητήριο, σε συνεργασία με το Ομοσπονδιακό υπουργείο Οικονομίας και Τεχνολογίας της Γερμανίας.

Επιπλέον, θα επιδιωχθεί η σκιαγράφηση των σχετικών δεδομένων στις αγορές της Ελλάδας και της Γερμανίας, η παρουσίαση των τελευταίων τεχνολογικών δεδομένων και η επιδίωξη επιχειρηματικών σχέσεων μεταξύ ελληνικών και γερμανικών εταιρειών.

Εκπρόσωποι γερμανικών και ελληνικών φορέων θα παρουσιάσουν την αγορά φωτοβολταϊκών της χώρας τους. Επίσης οκτώ επιλεγμένες γερμανικές εταιρείες θα παρουσιάσουν τις τεχνολογίες τους σε ελληνικές εταιρείες και πολλαπλασιαστές του κλάδου, κατά τη διάρκεια ημερίδας, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 15 Σεπτεμβρίου.

Περισσότερες πληροφορίες στα site: www.german-chamber.gr, www.ixpos.de και www.exportinitiative.de

Υπεύθυνος επικοινωνίας: Οδυσσεάς Αθανασιάδης, 2310 327733 ■



Τοπογραφικός χάρτης της Θεσσαλονίκης (πριν από την πυρκαγιά του 1917) Με συνεχή μαύρη γραμμή σημειώνεται η "πυρκαϊστή ζώνη", που επανασχεδιάστηκε με τη μελέτη Εμπράρ (Hebrard). Στο δεξιό άκρο της "πυρκαϊστής ζώνης" φαίνεται η ρυμοτομία που επιβλήθηκε στην περιοχή μετά την προηγούμενη πυρκαγιά του 1890.

Πηγή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2300 ΧΡΟΝΙΑ, Δήμος Θεσσαλονίκης

ΠΩΣ ΝΑ ΕΟΡΤΑΣΟΥΜΕ ΤΗΝ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗΡΙΔΑ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ;



του δρ Αριστείδη Μάζη

Αυτές τις ημέρες συστήνεται η επιτροπή εορτασμού της εκατονταετηρίδας της απελευθέρωσης της Θεσσαλονίκης. Λαμπρά! Όμως προς τί ο εορτασμός; Έχουμε οι θεσσαλονικείς επάρκεια εορταστικής διάθεσης; Μας περισσεύει υπερφάνεια για τα όποια επιτεύγματά μας κατά την λήγουσα εκατονταετία; Ή μήπως σε αυτούς τους χαλεπούς καιρούς ευελπιστούμε να αξιοποιήσουμε τον εορτασμό ως πρόκληση για ανασύσταξη των δυνάμεών μας, για ανάληψη νέων πρωτοβουλιών που θα μας ανακουφίσουν από την γενικότερη εθνική κατάρθεια; Μακάρι!

Γιατί, λοιπόν, και πώς να εορτάσουμε; Με συμβατικές δοξολογίες, παρελάσεις, πυροτεχνήματα; Ασφαλώς όχι με αρχοντοχωριάτικες εκδηλώσεις «της Κυριακής χαρά και της Δευτέρας θλίψη».

Για να κάνω την εικόνα πιο ζοφερή επιτρέψτε μου να προσθέσω πως διανύουμε ένα έτος ασυνήθιστης πρεμίας της ηλιακής ακτινοβολίας, όπως ακριβώς συνέβη -κατά γουστοζική σύμπτωση- το 1912, αλλά για το 2012 -κατά πάσα πιθανότητα το φθινόπωρο, δηλαδή κατά την κορύφωση των εορτασμών-, προβλέπονται έντονες ηλιακές κηλίδες και σφοδρότατη ηλιακή καταιγίδα (η λεγόμενη ηλιακή Κατρίνα), που αναμένεται να προκαλέσει εκτεταμένες διακοπές της ηλεκτροδότησης (μπλακάουτ) και των τηλεπικοινωνιών. Επομένως δεν βλάπτει να ετοιμάσουμε εναλλακτικό πρόγραμμα έκτακτης ανάγκης, μάλλον με πρόνοιες και για άλλους συναγερμούς (35 χρόνια μετά τον σεισμό το 1978).

Εν όψει αυτών δεν είναι σάφρον να καταρτίσουμε ένα εορταστικό πρόγραμμα απλό, λειψό σε παράτες αλλά οικονομικό, ανθεκτικό σε συναγερμούς, οικολογικά ευαίσθητο, μακροχρόνια ουσιαστικό, που θα θεραπεύσει ελλείμματα δεκαετιών; Ας ελπίσουμε ότι η νεοσύστατη επιτροπή θα κάνει η ίδια «συνεδρίες καταιγισμού ιδεών» και θα ενθαρρύνει την υποβολή ιδεών από πολίτες και ομάδες.

Για να εικονογραφήσω πιο ευδιάκριτα τί είδους ιδέες θεωρώ αρμόδιες επιτρέψτε μου να καταθέσω μία: να δεντροφυτευθούν οι μεγάλες αργόσχολες ιδιοκτησίες. Ο πιο μεγάλος ιδιοκτήτης

γης είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ΟΣΕ). Κατέχει ενιαίες συνεχόμενες λωρίδες γης που αρχίζοντας από το λιμάνι διασχίζουν εγκάρσια τις βορειοδυτικές συνοικίες, σε έκταση που μόνο μέσα στα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος συμποσούται σε περίπου δύο χιλιάδες στρέμματα. Πολλά από αυτά είναι αμφίβολης κυριότητας και θα μπορούσαν ίσως να επαναδικδικηθούν από το δημόσιο εν όψει της διαφαινόμενης ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ, που θα του στερήσει τη νομιμοποίηση να κατέχει, ενίοτε να σφετερίζεται δημόσια γη. Το εν εξελίξει κτηματολόγιο είναι η κατάλληλη ευκαιρία να ξεκαθαρίσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Όμως ως ότου η Θεσσαλονίκη ευτυχήσει να αποκτήσει αξιόμαχες, διεκδικητικές αυτοδιοικητικές υπηρεσίες αναπόφευκτα αυτό το θέμα θα περιμένει. Για την ώρα το ουσιώδες είναι πως το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασης είναι αργόσχολο, σχεδόν εγκαταλειμμένο, πολεοδομικά νεκρό.

Το μόνο που χρειάζεται να ζητηθεί είναι ο ΟΣΕ να επιτρέψει -έστω σιωπηρώς να ανεχθεί- την δεντροφύτευση των εκτάσεων που δεν παρεμποδίζουν την διέλευση των συρμών και την υλοποίηση των σχεδίων του για αξιοποίηση της περιουσίας του. Όχι την αλλαγή χρήσεων, ούτε καν την είσοδο ή διέλευση πολιτών, ούτε τη διάθεση γης για δημιουργία πάρκων αλλά μόνο για φύτευση, ώστε να προκύψουν εύρωστες, ευμεγέθεις δεντροστοιχίες, θαμνοσυστάδες και δασύλλια. Η χρησιμότητά τους για την πόλη θα είναι να την τροφοδοτούν με οξυγόνο, να συγκρατούν τους ρύπους και θορύβους, να ανακαίτίζουν τα αερολύματα που ο βαρδάρης φέρνει από την βιομηχανική ζώνη (ως προς αυτά τα κριτήρια η Θεσσαλονίκη είναι η πιο μολυσμένη πόλη της Ευρώπης), να ανακουφίζουν το βλέμμα από το μπετόν που τρυπάει τα μηλίγια. Θα απολαμβάνουμε τη βλάστηση από κοντά και μακριά, όχι -για την ώρα- από μέσα. Ας μη ζητήσουμε παραχωρήσεις που θα κάνουν τον ΟΣΕ να θορυβηθεί και αρνηθεί. Αντίθετα, ας τον κάνουμε να αισθανθεί την υπερφάνεια ότι συμβάλλει ουσιαστικά στον πανηγυρισμό της πόλης, όπως τότε -πριν ένα αιώνα- που φέρνοντας το Orient Express την έκανε να αισθανθεί ευρωπαία, συγκρίσιμη κλάσης με την Βιέννη και την Κωνσταντινούπολη.

Αντίστοιχα μεγάλες αργόσχολες εκτάσεις διαθέτουν ο Οργανισμός Λιμένων (~3.000 στρ.) και ο στρατός (~1.500 στρ.), ενώ αξιόλογες μεγάλες εκτάσεις είναι αδέσποτες ή σχολάζουσες κληρονομίες. Αν -με ανάλογες ρυθμίσεις- τις φυτεύσουμε όλες με ταχυαυξή, υψικόρμα, πλατύκωμα φυτά, η απαραδέκτως μικρή αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο σχεδόν θα διπλασιαστεί. Τότε η εικόνα της δυτικής ιδίως Θεσσαλονίκης δεν θα αλλάξει εντυπωσιακά; Δεν θα ανακτήσει κάποια από την ειδυλλιακή τρυφερότητα που είχε πριν εκατό χρόνια, όταν την μετέτρεψαν σε «περιβόλι» -κατά την έκφραση της εποχής- οι επί χρόνια στρατοπεδευόμενοι εδώ αργόσχολοι συμμαχικοί στρατοί;

Τολμούμε να το επιχειρήσουμε; Ως νομικό εγ-

χείρημα απαιτεί κάτι περισσότερο από ήπιους διπλωματικούς χειρισμούς; Ως τεχνικό έργο δεν είναι απλό, απαλλαγμένο από μακρόχρονους σχεδιασμούς, υλοποιήσιμο χωρίς πολλά πολλά πολυπλοκα τεχνικά μέσα, σχεδόν από ανειδίκευτο προσωπικό, εν γένει εθελοντές, ακόμη και από το σχολάζον προσωπικό του ΟΣΕ (που έχει εξαγγελθεί πως θα τεθεί σε εφεδρεία) ή στρατιωτικό προσωπικό (το 723 Τάγμα Μηχανικού στρατοπεδεύει εδώ); Ως πολιτικοκοινωνικό εγχείρημα δεν ωφελεί σχεδόν ισοτίμα τις δυτικές συνοικίες (ώστε να ελαχιστοποιούν τυχόν αντιζηλιές); Ως πολεοδομικό εγχείρημα δεν θα λιγοστέψει την ανισορροπία μεταξύ της περισσότερο δεινοπαθούσας δυτικής Θεσσαλονίκης και της πλεονεκτούσας ανατολικής; Ως οικονομική δαπάνη δεν είναι σχετικά λιγοξοδη; Δεν θα συγκινήσει χορηγούς, αφού είναι έργο μακράς πνοής με το οποίο θα μπορέσουν να ταυτιστούν;

Οι δημοσιογράφοι δεν θα πεισθούν πως δεν πρόκειται για έργο βιτρίνας; Οι πολίτες δεν θα το αξιολογήσουν ως έργο ουσίας;

Ανάλογες φυτεύσεις αργόσχολων εκτάσεων (όπως ιδίως οι σιδηροδρομικές) επιχειρούνται ήδη από το Λονδίνο (εν όψει των ολυμπιακών), από το Παρίσι (σχέδιο Σαρκοζί για το «μεγάλο Παρίσι») και άλλες μητροπόλεις. Αν το επιχειρήσει η Θεσσαλονίκη, δεν θα κάνει ένα αποφασιστικό βήμα να διεκδικήσει επιτέλους την πολυπόθητη αναγνώριση ως μητρόπολης των Βαλκανίων; Και δεν θα δώσει το παράδειγμα σε άλλες ελληνικές πόλεις; ■

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΠΘ



Νέους ερευνητές αναζητά το Εργαστήριο Τεχνητής Νοημοσύνης και Ανάλυσης Πληροφοριών, του Τμήματος Πληροφορικής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.

Πρόκειται για μεταδιδακτορικούς ερευνητές, υποψήφιους Διδάκτορες που να κατέχουν μεταπτυχιακό ή δίπλωμα Ηλεκτρολόγου Μηχανικού / Πληροφορικής / Μηχανικού Πληροφορικής ή ισοδύναμο και διαχειριστή συστήματος/ προγραμματιστή.

Οι θέσεις χρηματοδοτούνται από διάφορα ανταγωνιστικά FP7 R&D προγράμματα (Δίκτυο Αριστείας και ολοκληρωμένα προγράμματα χρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση). Το γενικό θέμα έρευνας είναι η **επεξεργασία και ανάλυση ψηφιακού σήματος/ εικόνας/ και βίντεο, η τεχνητή όραση και τα γραφικά**.

Το ακριβές ερευνητικό αντικείμενο των νέων ερευνητών θα επιλεγεί έτσι ώστε να συμφωνεί με την προηγούμενη εμπειρία του / της με σκοπό την επίτευξη της μέγιστης αποδοτικότητας. Οι θέσεις χρηματοδοτούνται από ερευνητικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διάρκεια της εργασίας μπορεί να επεκταθεί για τρία χρόνια ή και περισσότερο.

Η προθεσμία για τις παραπάνω θέσεις είναι μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2009. Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι μόνο πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα πρέπει να στείλουν τα βιογραφικά τους και τις συστατικές επιστολές με φαξ στο: 2310998453 ή e-mail στο: pitas@aiia.csd.auth.gr. Περισσότερες πληροφορίες στον καθηγητή Ιωάννη Πίτα 2310 996361 ■



Αποτίμηση φέρουσας ικανότητας

ΔΟΜΕΤΡΟΝ
ΕΡΕΥΝΑ ΜΠΕΤΟΝ



- ▶ **Επι τόπου έρευνα σκυροδέματος**
- ▶ **Μη καταστροφικές μετρήσεις**
- ▶ Ομοιογένεια ▶ Θλιπτική αντοχή
- ▶ Υπέρηχοι ▶ Κρουσίμετρο ▶ Εξόλκευση ήλων
- ▶ Ενανθράκωση, Ασβεστοποίηση
- ▶ Βλάβες απο πυρκαγιά ▶ Φαινοφθαλεΐνη
- ▶ Διάβρωση ▶ Προσβολή απο χημικά
- ▶ Ρωγμοσκόπηση ▶ Βελόμετρα
- ▶ Ανίχνευση χάλυβα σπλισμού ▶ Scanner
- ▶ Πυρηνοληψίες (καρότα)

2310 831 195

Επιστημονική - Τεχνική υποστήριξη
Μάρα Θεοχάρη
Πολ. Μηχ. Πολυτεχν. Πατρών
dometrontest@gmail.com

ΕΠΙ ΒΛΑΒΩΝ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Επισκευή ενίσχυση φέροντος οργανισμού
Αποκατάσταση βλαβών Οπλ. Σκυροδέματος

- Διάβρωση ● Πυρκαγιά ● Σεισμός
- Πισίνες ● Προσθήκες ορόφων ● Γήρανση υλικών

GUNITE ξηρό / υγρό
Ρητινενέσεις
Τσιμεντενέσεις
Ανθρακονήματα
Ελάσματα



ΑΔΙΑΤΑΡΑΚΤΗ ΔΙΑΜΑΝΤΟΚΟΠΗ Μπετόν
CRUSHER, Διάτρηση, Διάνοιξη οπών
Ειδικές στεγανοποιήσεις, μονώσεις



Έδρα: Θεσ/νίκη 6958 17 88 90
Υποκ. Αθηνών: 6958 17 88 91
epivlavon@yahoo.gr



ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Ν. ΣΚΟΥΤΕΛΑΣ

Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός ΑΠΘ - ΕΔΕ

Η. Καρομονή 137
542 49 Θεσσαλονίκη

T. 2310 334 466-7

F. 2310 308 655

E. eskoutele@the.forthnet.gr

Αποκατάσταση & Ενίσχυση Κτιρίων - Βιομηχανικά έργα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ: ΜΑΝΔΥΝ ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΥ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΟΣ - GUNITE - ΑΝΘΡΑΚΟΝΗΜΑΤΩΝ - ΡΗΤΙΝΕΝΕΣΕΩΝ

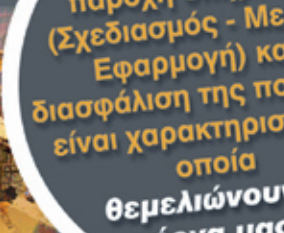
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΕΝΙΣΧΥΣΗ
ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ &
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΑΔΙΑΤΑΡΑΚΤΗ
ΚΟΠΗ
ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΥ
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΟΣ



ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ



Η ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσιών (Σχεδιασμός - Μελέτη - Εφαρμογή) και η διασφάλιση της ποιότητας είναι χαρακτηριστικά τα οποία θεμελιώνουν τα έργα μας.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Α. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ



Αρχιτέκτων από κατασκευαστική εταιρεία. Με εμπειρία στα σχεδιαστικά προγράμματα: AutoCAD, ArchiCAD, Architecture. Fax 2310 327385, email: info@mac-beton.gr.

Αρχιτέκτων από γραφείο μελετών. Γνώση Η/Υ (Word, Excel), AutoCAD, Photoshop. Βιογραφικό Τηλ 2310 266447, 697 4357410, email: landscape-roidis@tee.gr.

Αρχιτεκτονίσσα για συνεργασία μεγάλη εμπειρία σε ανακαινίσεις καταστημάτων (σχεδιασμός, οργάνωση συνεργείων, υλικά) Βιογραφικό και δείγματα έργων Τηλ 694 6880339, email: takisarchitect@hol.gr.

Αρχιτέκτων από ελεύθερο γραφείο. Γνώση και εμπειρία σε χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και αρχιτεκτονικές μελέτες. Γνώση σχεδιαστικών προγραμμάτων AutoCAD, GIS, ArchiCAD. Βιογραφικό Fax 2310 426607, email: smamot@otenet.gr.

Αρχιτέκτων από εταιρεία ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε. (κωδ. Διακόσμηση), για στέλεχος διακόσμησης και σχεδιασμού. Ηλικία έως 45 ετών, εμπειρία σε αντίστοιχη θέση επιθυμητή. Γνώση Αγγλικών, Η/Υ (Ms Office), AutoCAD. Βιογραφικό Fax 2310 753564, email: info@hatzg.gr. Υπόψη κας Κωσταντινίδου Σ.

Ηλεκτρολόγος ή Μηχανολόγος από εταιρεία στην Αλεξάνδρεια Ημαθίας. Εμπειρία στη βιομηχανία. Fax 23330 26533, Τηλ 23330 22969, 694 7145551, email: info@agritex.gr. Υπόψη κ. Γ. Χατζάργυρος.

Μηχανικός από ανώνυμη τεχνική εταιρεία με γνώσεις τοπογραφίας για έργο στην Κύπρο. Βιογραφικό Fax 2310 829990.

Μηχανικός από εργοστάσιο πληροφορικής. Γνώση στατιστικής και προγραμματισμού C. Βιογραφικό Τηλ 697 4513014, email: rargames@otenet.gr.

Μηχανικός από βιομηχανία διέλασης αλουμινίου, για τεχνικός σύμβουλος - πωλητής. Ηλικία έως 35 ετών, προϋπηρεσία σε πωλήσεις. Βιογραφικό email: hrm@tdorol.gr.

Μηχανικός από εξαγωγική μονάδα ενδυμάτων, ως υπεύθυνος παραγωγής για κάλυψη διοικητικής θέσης στο εξωτερικό (Κάιρο). Βιογραφικό Fax 2310 699942, Τηλ 2310 699800, email: info@saeshell.gr.

Μηχανικός για συνεργασία από εταιρεία συμβούλων με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Σχετική κατάρτιση και εμπειρία στα Συστήματα Ποιότητας ISO 22000 / 9001 / 14000, Η/Υ. Βιογραφικό Fax 2310 804824, email: systematic@din.gr.

Μηχανικός εργοσταζίαρχης από τεχνική εταιρεία συμμείκτων κατασκευών για το τμήμα επίβλεψης έργων. Εμπειρία στις κατασκευές βιομηχανικών κτιρίων επιθυμητή. Βιογραφικό Fax 2310 327308, email: mdomiki@otenet.gr.

Μηχανικός - Ερευνητής για συνεργασία με μεταπτυχιακό τίτλο ή πτυχίο (από αγγλόφωνο πανεπιστήμιο) στην Ανθρωπογεωγραφία Περιφερειακή Αστική ανάπτυξη, Ανάλυση Κοινωνιολογίας, Πολιτικές Επιστήμες ή Άπταιστα Αγγλικά. Βιογραφικό email: geosplan@gmail.com.

Μηχανικός Η/Υ ή Πληροφορικής από την εταιρεία Exothermia S.A. που δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη λογισμικού για προσομοίωση συστημάτων αντάρπησης αυτοκινήτων και συνεργάζεται με τη διεθνή αυτοκινητοβιομηχανία για θέση Προγραμματιστή. Αποδεδειγμένη εμπειρία σε ανάπτυξη γραφικού περιβάλλοντος με χρήση C++ και γραφικών Βιβλιοθηκών (κατά προτίμηση Qt), γνώσεις διαχείρισης συστημάτων windows και linux, Αγγλικά, εκπληρωμένες στρατιωτικές υποχρεώσεις. Βασικές γνώσεις php, sql επιθυμητές. Βιογραφικό email: adm@exothermia.com.

Μηχανολόγος Γνώση νομοθεσίας για Α.Μ.Ε. Α, για ανελκυστήρες και για αναβατόρια. Τηλ 697 6800825.

Μηχανολόγος από τεχνική οικοδομητική εταιρεία. Βιογραφικό Fax 2310 532357, Τηλ 2310 555517.

Μηχανολόγος οικονομικής κατεύθυνσης, από τεχνική και εμπορική εταιρεία. Άπταιστα Αγγλικά, AutoCAD. Βιογραφικό Fax 23960 31383.

Μηχανολόγος από εταιρεία στη Βόρεια Ελλάδα. 10έτη εργοστασιακή εμπειρία σε κατασκευές κτιρίων. Βιογραφικό email: ergasiagr@gmail.com.

Μηχανολόγος από τεχνική εταιρεία Η/Μ έργων, για το τμήμα μελετών επίβλεψης έργων. Σχετική εμπειρία επιθυμητή. Βιογραφικό Fax 2310 327308, email: info@ecoenergia.gr.

Μηχανολόγος από βιομηχανία τροφίμων. Ηλικία έως 35 ετών, 3έτη προϋπηρεσία σε βιομηχανία τροφίμων ποτών, Αγγλικά, Η/Υ (Ms Office). Βιογραφικό email: workoffice1000@yahoo.gr.

Μηχανολόγος ή Ηλεκτρολόγος από τεχνική εταιρεία με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Εργοστασιακή εμπειρία για εργασία εντός και εκτός Ν. Θεσσαλονίκης. Fax 2310 428680, Τηλ 2310 402033, email: hvlahou@diastasi.com.gr.

Μηχανολόγος ή Ηλεκτρολόγος από εταιρεία κατασκευών φωτοβολταϊκών Πάρκων, για το τμήμα κατασκευών. Σχετική εμπειρία επιθυμητή. Βιογραφικό Fax 2310 327308, email: info@ecoenergia.gr.

Πολιτικός Μηχανικός νέος, από τεχνική εταιρεία. Βιογραφικό Fax 2310 446971.

Πολιτικός Μηχανικός από τεχνική οικοδομητική εταιρεία. Βιογραφικό Fax 2310 532357, Τηλ 2310 555517.

Πολιτικός Μηχανικός από τεχνική και εμπορική εταιρεία. Άπταιστα Αγγλικά, AutoCAD. Προϋπηρεσία επιθυμητή. Βιογραφικό Fax 23960 31383.

Πολιτικός Μηχανικός από τεχνική εταιρεία, για εργοστάσιο στη Θεσσαλονίκη. 10έτη εμπειρία εργοστασίου. Βιογραφικό Fax 2310 445507, Τηλ. 2310 445367.

Πολιτικός Μηχανικός, για εργασία εργοστασίου σε οικοδομές και δημοσία έργα Βιογραφικό Fax 2310 888011, email: ikoukoumas@yahoo.gr.

Πολιτικός Μηχανικός για εργασία στην Κύπρο. Γνώση άπταιστων Αγγλικών, άπταιστων Ρουμάνικων. Τηλ 2310 866061, email: info@sunainternational.com.

Πολιτικός Μηχανικός, για έργα υποδομής και βιομηχανικά κτίρια. Ζήτη εμπειρία εκπληρωμένες στρατιωτικές υποχρεώσεις, Fax 2310 459673, Τηλ 2310 459671, email: info@doter.gr

Πολιτικός Μηχανικός από τεχνική εταιρεία με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Εργοστασιακή εμπειρία για εργασία εντός και εκτός Ν. Θεσσαλονίκης. Fax 2310 428680, Τηλ 2310 402033, email: hvlahou@diastasi.com.gr.

Πολιτικός Μηχανικός από εργοληπτική εταιρεία για εργοστάσια στις επαρχίες Λευκωσίας, Λάρνακας, Λεμεσού. Βιογραφικό Fax 0035 722424845, Τηλ 0035 722311903, email: athinodoros@spidernet.com.cy.

Πολιτικός Μηχανικός για κατασκευή και επίβλεψη ιδιαίτερα απαιτητικού έργου στην περιοχή της Γεωργιούπολης των Χανίων. Βιογραφικό Τηλ 28210 90080, email: dimofidimofidigroup.com. Υπόψη κα Δήμου.

Πολιτικός Μηχανικός ή Αρχιτέκτων για συνεργασία, σε δημόσια έργα. Τηλ. 2310 210141, 698 0485515.

Πολιτικός Μηχανικός ή Αρχιτέκτων, νέα, από τεχνικό γραφείο στην Καλαμαριά. Γνώση Γ.Ο.Κ., Αγγλικών, AutoCAD, φωτορεαλισμό, άδεια οδηγώσεως. Εμπειρία επιθυμητή. Τηλ 697 2960066.

Πολιτικός Μηχανικός ή Αρχιτέκτων νέος, από τεχνική εταιρεία, για την κατασκευή αναστηλωτικών έργων στο Άγιο Όρος. Βιογραφικό email: gkas76@yahoo.gr.

Χημικός Μηχανικός από ΧΗΜΙΚΩΝ Α.Ε. με έδρα ΒΙ.ΠΕ Θ, για διευθυντής παραγωγής, 2έτη εμπειρία, Αγγλικά, Η/Υ. Βιογραφικό email: gtschem@gmail.com.

Χημικός Μηχανικός από εξειδικευμένη εταιρεία παραγωγής και εμπορίας χημικών προϊόντων με έδρα ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου, με εργαστηριακή εμπειρία. Βιογραφικό Fax 2310 797488, Τηλ 2310 799333, email: info@feritri.gr. Υπόψη κας Ασλανίδου.

Β. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ



Αρχιτεκτονίσσα, μέλος ΤΕΕ 2006 με ευχέρεια στη σύνθεση, Γνώση Αγγλικών, Η/Υ (Ms Office), AutoCAD 2D, 3D, Photoshop, για συνεργασία με αρχιτεκτονικά, τεχνικά γραφεία και κατασκευαστικές εταιρείες. Τηλ 697 6241168.

Αρχιτεκτονίσσα 4έτη εμπειρία στην αρχιτεκτονική σύνθεση. Γνώση AutoCAD, 3d smax, Vectorworks, Photoshop, κατασκευής αρχιτεκτονικής μακέτας, για εξωτερική συνεργασία με Μηχανικούς και μελετητικά γραφεία. Τηλ 697 4494436.

Αρχιτεκτονίσσα, 5έτη εμπειρία σε αρχιτεκτονικές μελέτες, έκδοση οικοδομικών αδειών. Γνώση Γ.Ο.Κ., προγραμμάτων 2D-3D, για συνεργασία με μελετητικά, τεχνικά γραφεία και κατασκευαστικές εταιρείες. Τηλ 693 7455096, email: csymf@teemail.gr.

Ηλεκτρολόγος για στελέχωση εταιρείας με ΜΕΚ Γ Η.Μ., υδραυλικά υπό πίεση. Βιογραφικό Fax 2310 681461, email: sakis@diionsa.com.

Ηλεκτρολόγος και Μηχανικός Η/Υ μέλος ΤΕΕ 2005, 2,5έτη προϋπηρεσία σε τεχνική εταιρεία. Γνώση μελετών φυσικού αερίου, Αγγλικά, Η/Υ (MS Office), AutoCAD, 4M, για εργασία στην περιοχή Θεσσαλονίκης. Τηλ. 697 7386856, email: ilektrologos_mixanikos@yahoo.com.

Μηχανικός για στελέχωση εταιρεία με ΜΕΚ Δ' οικοδομικά, ΜΕΚ Β' οδοποιία, ΜΕΚ Α' υδραυλικά, ενεργειακά - βιομηχανικά, λιμενικά. Τηλ - Fax 2310 423590, 694 4444018. Υπόψη κ. Κώστας Κούτσαρης.

Μηχανικός Περιβάλλοντος, μέλος ΤΕΕ 2005, Msc " Προστασία Περιβάλλοντος & Βιώσιμη Ανάπτυξη" ΑΠΘ, εμπειρία σε περιβαλλοντικές μελέτες, άπταιστα Αγγλικά, Η/Υ (Ms Office), AutoCAD, ArcGIS, γνώση ειδικών προγραμμάτων περιβαλλοντικών εφαρμογών, για εργασία σε μελετητικές - κατασκευαστικές εταιρείες. Τηλ. 697 7608922.

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης μέλος ΤΕΕ 2006, MSc "Περιβαλλοντική & Γεωοικονομική Μηχανική". Γνώση Αγγλικών, Η/Υ (Ms Office), AutoCAD, ArcGIS, εκπληρωμένες στρατιωτικές υποχρεώσεις, για εργασία. Τηλ 694 6060566, email: iosifidis_lefteris@yahoo.gr

Μηχανολόγος - Ηλεκτρολόγος με ευρεία εργοστασιακή εμπειρία, άπταιστα Αγγλικά, Η/Υ, εμπειρία σε έργα φυσικού αερίου, μελετητής καθοδικής προστασίας χαλυβδόσωλινων, για εργασία. Τηλ. 2310 314278, 697 6206265.

Πολιτικός Μηχανικός για στελέχωση εταιρείας, με ΜΕΚ Α' οικοδομικά, οδοποιία, υδραυλικά, βιομηχανικά - λιμενικά. Τηλ 693 7077771.

Πολιτικός Μηχανικός για στελέχωση εταιρεία με ΜΕΚ Β' οικοδομικά, ΜΕΚ Α' οδοποι-

ία, υδραυλικά, βιομηχανικά - λιμενικά. Τηλ 693 7077771.

Πολιτικός Μηχανικός για στελέχωση εταιρείας με ΜΕΚ Γ' οικοδομικά, οδοποιία, υδραυλικά. Βιογραφικό Fax 2310 681461, email: sakis@diionsa.com.

Πολιτικός Μηχανικός με εμπειρία στην εκπόνηση στατικών μελετών από οπλισμένο σκυρόδεμα νέων κτιριακών έργων, προσθήκες ορόφων, έλεγχος υπάρχοντος κτιρίου, για εξωτερική συνεργασία. Τηλ 694 6425312.

Πολιτικός Μηχανικός με εμπειρία στην έκδοση οικοδομικών αδειών, την εκπόνηση στατικών και υδραυλικών μελετών και την σύνταξη τευχών δημοπράτησης και προμετρήσεων - επιμετρήσεων, για συνεργασία. Τηλ. 2310 920453, 694 6783844.

Πολιτικός Μηχανικός, κυρία. Γνώση Αγγλικών, Η/Υ (Ms Office), AutoCAD 2002, επιμετρήσεις δημοσίων και ιδιωτικών έργων, σύνταξη λογαριασμών και ΠΠΑΕ, για εργασία στην περιοχή της ανατολικής Θεσσαλονίκης. Τηλ. 694 8949533.

Πολιτικός Μηχανικός μέλος ΤΕΕ 2004, 6έτη εμπειρία δημοσίων και ιδιωτικών έργων, σύνταξη λογαριασμών, προμετρήσεων, επιμετρήσεων, για εργασία σε κατασκευαστικές εταιρείες στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Τηλ 694 6483591, email: plomvargos@hotmail.com.

Πολιτικός Μηχανικός (MBA) / (Γερμανία) ΜΕΚ Δ, μεταπτυχιακό ως κοστολόγος, πολεωτική εμπειρία στη μελέτη - επίβλεψη ιδιωτικών έργων και 20ετή στην επίβλεψη δημοσίων έργων, για συνεργασία ως σύμβουλος - επιβλέπων μηχανικός για έργα εντός εκτός Ελλάδας όπως για στελέχωση εταιρείας. Τηλ 697 4428152.

Πολιτικός Μηχανικός μέλος ΤΕΕ 2008. Γνώση Αγγλικών, Γερμανικών, Η/Υ (Ms Office), AutoCAD, Sap, προγραμμάτων ενεργειακής προσομοίωσης κτιρίων (Energy Plus, Ecotect). Εμπειρία σε ενεργειακές προσομοιώσεις - μελέτες κτιρίων, για συνεργασία με μελετητικό γραφείο. Τηλ 693 0791917, email: mevagel@hotmail.com.

Αρχιτέκτων με 6έτη εμπειρία στην έκδοση οικοδομικών αδειών και στη σύνταξη αρχιτεκτονικών μελετών, για εξωτερική συνεργασία με μελετητικά γραφεία και εργολάβους. Τηλ 693 2625558.

Αρχιτέκτων με ευχέρεια στη σύνθεση, Γνώση Γ.Ο.Κ., ArchiCAD, ΤΕΚΤΩΝ, 3D, φωτορεαλισμού Photoshop, εμπειρία στην έκδοση οικοδομικών αδειών, για εξωτερική συνεργασία με μηχανικούς, εργολάβους, εταιρεία τεχνικές / κατασκευαστικές εταιρείες. Τηλ. 697 7798503, 693 7148418.

Πολιτικός Μηχανικός με MSc in Transport and Business Management στο Imperial. Γνώση άπταιστα Αγγλικών, Γερμανικών, Ισπανικών, Η/Υ (Ms Office), Internet, AutoCAD, GIS, SPSS, WinQSB, για εργασία σε μελετητικό γραφείο, τεχνική εταιρεία στην Αθήνα σε πάσης φύσεως έργα μηχανικού. Τηλ 697 6466759, email: kyoshimoto@gmail.com.

Πολιτικός Μηχανικός με εμπειρία σε κατασκευή δημοσίων και ιδιωτικών έργων, έκδοση οικοδομικών αδειών, τοπογραφικές εργασίες, ανακαινίσεις καταστημάτων - διαμερισμάτων, για εξωτερική συνεργασία τεχνικά γραφεία, κατασκευαστικές εταιρείες και εργολάβους σε κεντρική και ανατολική Μακεδονία. Τηλ 2310 860371, 694 4869354, email: info@stereosi.gr.

03

- «Ποτέ δεν μπόρεσα να καταλάβω τι ακριβώς είναι η Θεσσαλονίκη...»

04

- Υπόμνημα προς τον πρωθυπουργό για την ανάπτυξη στη Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία

07

- Πυρηνική ενέργεια. Λύση για την κλιματική αλλαγή ή απειλή στο περιβάλλον;
- Γνωμοδότηση ΤΕΕ/ΤΚΜ για τη δίωξη μελών ΕΠΑΕ
- Να γίνουν ισοδύναμα με μάστερ τα διπλώματα των πολυτεχνείων

08

- Ενδιαφέρουν

10

- Έργα σε αναμονή

12

- Μεταπολεμικές προσπάθειες ρύθμισης του μητροπολιτικού χώρου της Θεσσαλονίκης

14

- Με μια ματιά

16

- (Πολεοδομικά) οράματα και (Νεοελληνικά) θάματα

18

- Θεσσαλονίκη, πόλη ανεξήγητη...

20

- Εκδήλωση για τα φωτοβολταϊκά

21

- Πώς να εορτάσουμε την εκατονταετηρίδα απελευθέρωσης της Θεσσαλονίκης;
- Ερευνητικές θέσεις στο ΑΠΘ

23

- Ζητείται

ΕΠΙΣΚΕΦΘΕΙΤΕ ΜΑΣ...

<http://www.tkm.tee.gr>