

ΜΕ ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ

**ΜΕΤΡΟ ΠΑΝΤΟΥ ΤΟ 2018**

Μετρό σε όλη τη Θεσσαλονίκη το 2018! Αυτό τουλάχιστον υπόσχεται ο υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Γιάννης Μαγκριώτης, που χτες επισκέφτηκε το εργοτάξιο του μετρό στον «Ευκλείδη», προκειμένου να ανταλλάξει ευχές με τους εργαζομένους, στους οποίους ευχήθηκε υγεία και... δουλειά! «Το μετρό αντιμετώπισε και αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα. Είναι ένα δύσκολο και σύνθετο έργο, το οποίο αγάλισε όλη η πόλη. Η κατασκευή του καθυστέρησε σε μεγάλο βαθμό στο παρελθόν. Εμείς σήμερα προσπαθούμε να καλύψουμε μέρος αυτών των καθυστερήσεων», σημείωσε ο κ. Μαγκριώτης και πρόσθεσε: «Το 2010 ήταν μια δύσκολη χρονιά για το έργο, όμως μπήκαν οι βάσεις για να ξεπεραστούν τα μεγάλα προβλήματα του παρελθόντος. Το 2011 θα είναι η χρονιά που θα αναπτυχθούν πλήρως όλα τα εργοτάξια του υπόγειου μέσου σε σταθερή τροχιά». Ο υφυπουργός εξέφρασε την αισιοδοξία ότι στο τέλος του 2011 μπορεί να υπάρχει ανάδοχος για την πρώτη επέκταση του μετρό προς την Καλαμαριά, ενώ την ίδια ώρα θα προχωρούν οι μελέτες για τις υπόλοιπες επεκτάσεις, ώστε τελικά η Θεσσαλονίκη να αποκτήσει ένα δίκτυο μετρό και να είναι λειτουργική για τους ανθρώπους της και ελκυστική για επισκέπτες και επενδυτές.

[Αγγελιοφόρος 4/1/2011]

ΠΑΝΩ ΑΠΟ 366.000 ΟΙ ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΗΜΙΥΠΑΙΘΡΙΩΝ

Σε 366.735 ανήλθε ο αριθμός των αιτήσεων που κατατέθηκαν στις πολεοδομικές υπηρεσίες μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010 για ρυθμίσεις των ημιυπαίθριων και άλλων χώρων που έχουν αλλάξει χρήση. Τρεις μέρες νωρίτερα, οι αιτήσεις ανέρχονταν στις 362.867 και στις 6 του μηνός 283.567. Στις 26 Νοεμβρίου ήταν 237.835. Ο αριθμός αυτών των αιτήσεων και των αντίστοιχων χώρων που αντιπροσωπεύουν εκτιμάται ότι θα αποδώσει έσοδα γύρω στα 800 εκατ. ευρώ. Η παράταση στην προθεσμία υποβολής δικαιολογητικών για τη ρύθμιση των ημιυπαίθριων χώρων λήγει στις 28 Φεβρουαρίου. Συνολικά, υπολογίζεται ότι οι χώροι που θα ενταχθούν στη ρύθμιση είναι γύρω στο 1,5 εκατομμύριο και τα χρήματα που θα συγκεντρωθούν σε 2,5 δισ. ευρώ. Η παράταση μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου, σημαίνει ότι ο στόχος του ΥΠΕΚΑ μπορεί να καλυφθεί, αν και, όπως σχολιάζουν εκπρόσωποι της αγοράς ακινήτων, η προσέλευση στη φάση αυτή αφορά συγκεκριμένες κατηγορίες, που εντοπίζονται σε κατασκευαστές, οι οποίοι επωφελούνται από το μέτρο για να πουλήσουν και νοικοκυριά που θέλουν να ξεμπερδέψουν με το κλειστό δωμάτιο. Σε καμιά περίπτωση αυτός ο γύρος δεν αφορά τους ιδιοκτήτες των βορείων προαστίων, τις μεζονέτες και τα υπόγεια που έχουν μετατραπεί σε play rooms.

[Απογευματινή 4/1/2011]

ΑΠΟΓΡΑΦΟΥΝ ΤΑ ΑΚΙΝΗΤΑ ΓΙΑ ΝΑ ΓΛΙΤΩΣΟΥΝ ΑΠΟ ΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑ

Απογραφή και του κτιριακού αποθέματος του Δημοσίου επιχειρεί η κυβέρνηση, μετά την ολοκλήρωση της απογραφής των δημοσίων υπαλλήλων,

σε μια προσπάθεια να συμμαζέψει τα εκατομμύρια που δαπανώνται για ενοικιάσεις ακινήτων, ενώ δεκάδες δημόσια κτίρια ρημάζουν αναξιοπότη. Οι κρατικές υπηρεσίες πληρώνουν κάθε χρόνο για ενοίκια 186 εκατ. ευρώ, σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου (ΚΕΔ), όταν την ίδια στιγμή τα συνολικά έσοδα από μισθώσεις ακινήτων του Δημοσίου ανέρχονται μόλις σε 12,75 εκατ. ευρώ. Τα δυνητικά έσοδα από την εκμετάλλευση των ακινήτων του Δημοσίου υπολογίζεται ότι θα μπορούσαν να ανέλθουν σε περίπου 2 δισ. ευρώ ετησίως, αν αξιοποιούνταν μόνον το 15%-20% της κρατικής ακίνητης περιουσίας, η αξία της οποίας αγγίζει τα 300 δισ. ευρώ! Και όλα αυτά ενώ η στέγαση των δημοσίων υπηρεσιών σε διάσπαρτα σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο κτίρια δημιουργεί δυσλειτουργίες στην πρόσβαση και στην εξυπηρέτηση των πολιτών. Η απογραφή της περιουσίας του Δημοσίου κρίθηκε αναγκαία μετά το σχέδιο που έχει επεξεργαστεί ο υπουργός Εσωτερικών κ. Ι. Ραγκούσης για τον «Καλλικράτη» στο κράτος, στο οποίο, μεταξύ των άλλων, προβλέπεται και η μεταστέγαση όλων των δημοσίων υπηρεσιών με τη δημιουργία «κυβερνητικού πάρκου». Στη σχετική απόφαση διαπιστώνεται ότι η απουσία συστηματικής καταγραφής και αξιοποίησης του κτιριακού αποθέματος και της περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου έχει ως αποτέλεσμα σοβαρές οικονομικές και διοικητικές δυσλειτουργίες.

[Το Βήμα 16/12/2010]

ΣΤΟΝ «ΑΕΡΑ» ΚΟΝΔΥΛΙΑ 1,5 ΔΙΣ. ΕΥΡΩ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Σε μείζον σκάνδαλο εξελίσσεται για την Ελλάδα η μπδενική απορρόφηση των κοινοτικών πόρων για την έρευνα και την καινοτομία. Όπως εξηγεί ο ευρωβουλευτής της ΝΔ Γιάννης Τσουκαλάς, η απορρόφηση των κονδυλίων φτάνει μόλις το 0,4% από τα διαθέσιμα κονδύλια της ΕΕ, ύψους 1,5 δισ. ευρώ, τα οποία πρέπει να απορροφηθούν μέχρι το 2013! Η κατάσταση ενδέχεται να έχει απρόβλεπτες επιπτώσεις, σε μία ιδιαίτερως κρίσιμη για την ανώτατη παιδεία περίοδο, αφού προ των πυλών βρίσκονται οι αλλαγές στα ανώτατα ιδρύματα. Αποκτά μάλιστα πολιτικές προεκτάσεις μετά την παραίτηση του γενικού γραμματέα Έρευνας και Τεχνολογίας Αχιλλέα Μητσού. Οι ανεξήγητες, για πολλούς, καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των ερευνητικών προγραμμάτων "Θαλής" και "Αρχιμήδης" αναμένεται να ανεβάσουν το θερμόμετρο κατά τη διάρκεια του δεύτερου συνεδρίου της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επιστημονικού Προσωπικού, στην Αθήνα, την ερχόμενη εβδομάδα. Μιλώντας στη "Μ", ο πρόεδρος της ΠΟΣΔΕΠ, καθηγητής του ΕΜΠ, Ν. Σταυρακάκης εξήγησε ότι "η όλη διαδικασία που ακολουθείται στην αξιολόγηση των προγραμμάτων είναι παράνομη, καθώς έχει ξεφύγει πλέον από την αρμοδιότητα του υπουργείου Παιδείας".

[Μακεδονία 5/1/2011]

ΔΟΥΛΕΥΤΑΡΑΔΕΣ ΟΙ «ΤΕΜΠΕΛΗΔΕΣ ΕΛΛΗΝΕΣ»

Οι «τεμπέληδες» Έλληνες εργαζόμενοι δουλεύουν πολύ περισσότερο από τους Γερμανούς, τους Ολλανδούς και τους Σκανδιναβούς, και μάλιστα έρχονται πρώτοι σε ώρες εργασίας σε ολόκληρη την Ε.Ε., σύμφωνα με έκθεση που έδωσε χτες στη δημοσιότητα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αλλά και γενικά οι εργαζόμενοι των χωρών του ευρωπαϊκού Νότου αφήνουν πίσω τους από πλευράς ωρών εργασίας τους εταίρους του Βορρά. Όπως προκύπτει από την έκθεση, οι Έλληνες εργαζόμενοι δουλεύουν 2.120 ώρες το χρόνο και καταλαμβάνουν την πρώτη θέση στην Ε.Ε., ενώ οι Γερμανοί έρχονται προτελευταίοι με μόνο 1.432 ώρες και οι Ολλανδοί τελευταίοι με 1.389 ώρες... Μετά τους Έλληνες, έρχονται οι Τσέχοι (1.992 ώρες), οι Ούγγροι (1.988) και οι Πολωνοί (1.969). Σε γενικές γραμμές, ο Νότος εργάζεται περισσότερες ώρες από το Βορρά. Απόδειξη, η διαφορά που υπάρχει

μεταξύ Ελλήνων (2.120 ώρες το χρόνο), Ιταλών (1.802), Πορτογάλων (1.745) και Ισπανών (1.627) σε σχέση με τους Φινλανδούς (1.728), Αυστριακούς (1.631), Σουηδούς (1.625), Λουξεμβουργίους (1.555), Γερμανούς (1.432) και Ολλανδούς (1.389 ώρες). Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται ότι το 26,3% των Γερμανών εργαζομένων δουλεύουν υπό καθεστώς μερικής εργασίας, ενώ οι Ολλανδοί που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία αντιπροσωπεύουν το 48,2 % του ενεργού πληθυσμού. Το ελληνικό ποσοστό δεν υπερβαίνει το 6%... Έτσι εξηγούνται και τα χαμηλά ποσοστά ανεργίας στη Γερμανία, την Ολλανδία και γενικά στις χώρες του Βορρά. Ανθούν τα γραφεία ενοικίασης εργαζομένων...

[Ελευθεροτυπία 22/12/2010]

Η ΚΟΚΚΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΤΩΝ ΠΡΥΤΑΝΕΩΝ

Η πρόβλεψη του Συντάγματος για τη διοικητική αυτοτέλεια των πανεπιστημίων αποτελεί την «κόκκινη γραμμή» που θέτουν οι πρυτάνεις για τις μεταρρυθμίσεις στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Ευρύτερα μάλιστα, οι πρυτάνεις διαμνύουν ότι «η πανεπιστημιακή κοινότητα δε θα δεχθεί αναθεώρηση του άρθρου 16 του Συντάγματος», όπως ανέφερε χτες σε συνέντευξη Τύπου ο προεδρεύων της Συνόδου των Πρυτάνεων και πρύτανης του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου, κ. Θεόδωρος Παπαθεοδώρου. Από την πλευρά τους, κύκλοι του υπουργείου που μίλησαν χτες στην «Κ» τόνιζαν ότι «η απόφαση της Συνόδου Πρυτάνεων λέει ουσιαστικά "μην αλλάξετε τίποτε". Η ουσία της συζήτησης έχει σημασία, οι προτάσεις για ένα πραγματικό νέο πανεπιστήμιο. Ως προς το συνταγματικό, αυτό θα συζητηθεί όταν παρουσιαστεί το σχέδιο νόμου. Αλλιώς χρησιμοποιείται ως προπέτασμα καπνού για να μην υπάρξει καμία πρόοδος». «Ο κοινός τόπος δεν είναι κατασκευή, τον αναζητούν οι συνομιλητές» τόνισε ο κ. Παπαθεοδώρου, απαντώντας στην προοπτική αναζήτησης χρυσής τομής ανάμεσα στο υπουργείο Παιδείας και τα ΑΕΙ, ύστερα και από τη δήλωση της υπουργού Παιδείας κ. Άννας Διαμαντοπούλου για «δεύτερο και τρίτο κείμενο διαβούλευσης έως ότου διαμορφωθεί το προσχέδιο νόμου μέσα στον Φεβρουάριο».

[Καθημερινή 17/12/2010]

Η ΙΑΠΩΝΙΑ ΚΑΝΕΙ ΠΙΣΩ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΡΥΠΟΥΣ, ΛΟΓΩ ΠΙΕΣΕΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Την αναβολή των σχεδίων για ένα εθνικό σχέδιο εμπορίας ρύπων, προχώρησε σήμερα η ιαπωνική κυβέρνηση, υποχωρώντας σε ισχυρές επιχειρηματικές ομάδες που προειδοποίησαν για απώλειες θέσεων εργασίας καθώς θα πρέπει να ανταγωνιστούν ξένους αντιπάλους που εφαρμόζουν λιγότερους κανονισμούς εκπομπών. Η επ' αορίστου καθυστέρηση της Ιαπωνίας αποτελεί πλήγμα στις ελπίδες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι άλλοι κορυφαίοι παραγωγοί αερίων του θερμοκηπίου θα εισαγάγουν σχέδια εμπορίας εκπομπών και ακολουθούν πιεστικά σε παρόμοιες προσπάθειες τόσο στις ΗΠΑ όσο και στην Αυστραλία. Η συνάντηση που έγινε αυτό το μήνα στην πόλη Κανκούν του Μεξικού δεν κατάφερε να διασαφηνίσει την αβεβαιότητα γύρω από ένα παγκόσμιο κλιματικό πλαίσιο πέρα από το 2012, γεγονός που σημαίνει ότι ανταγωνίστριες εταιρείες θα διατηρήσουν ένα πλεονέκτημα από τη χαλαρή διαχείριση των εκπομπών. Ο Υπουργός Εθνικής Στρατηγικής της Ιαπωνίας, Κοϊχίρο Τζέμπα, είπε μετά από κυβερνητική συνάντηση ότι το σχέδιο εμπορίας χρειάζεται περαιτέρω προσεκτική μελέτη, υπονοώντας ότι τελικά μπήκε στο ράφι, αν και τόνισε ότι δεν έχει απορριφθεί πλήρως [...]. Το Τόκιο αναμένεται να αναζητήσει άλλους τρόπους να δεσμεύσει εταιρείες στους στόχους των εκπομπών έτσι ώστε η χώρα να ανταποκριθεί στη φιλόδοξη εξαγγελία να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά 25% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, έως το 2020. Η Ιαπωνία είναι ο πέμπτος μεγαλύτερος παραγωγός εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αναμένεται να ξεκινήσει το σχήμα το οποίο θα περιέκοπε τις εκπομπές των εταιρειών από τις αρχές του 2013, αφού η κυβέρνηση συζητούσε τις αρχές για το σχέδιο.

[Ελεύθερος Τύπος 28/12/2010]

ΟΙ ΗΠΑ ΜΗΝΥΣΑΝ ΤΗΝ ΒΡ

Μήνυση εναντίον της ΒΡ και άλλων τεσσάρων εταιρειών κατέθεσε χθες σε δικαστήριο στη Ν. Ορλεάνη η ομοσπονδιακή κυβέρνηση των ΗΠΑ για τη διαρροή πετρελαίου στον Κόλπο του Μεξικού τον περασμένο Απρίλιο.

Σύμφωνα με τη μήνυση η κυβέρνηση ζητά από τις εμπλεκόμενες εταιρείες την καταβολή αποζημίωσης "για κάθε βαρέλι πετρελαίου που κύηκε στον Κόλπο του Μεξικού". Η σχετική νομοθεσία προβλέπει σε περιπτώσεις μόλυνσης του περιβάλλοντος από διαρροή πετρελαίου την καταβολή προστίμου που κυμαίνεται μεταξύ 1.000 και 4.300 δολαρίων ανά βαρέλι. Με δεδομένο ότι οι ομοσπονδιακές υπηρεσίες είχαν υπολογίσει τον όγκο του πετρελαίου που προκλήθηκε από τη φονική έκρηξη στην πλατφόρμα της ΒΡ τον Απρίλιο του 2010 σε 4,9 εκατ. βαρέλια, το πρόστιμο που μπορεί να επιβληθεί στην εταιρεία και τους συνεργάτες της ενδέχεται να ξεπεράσει ακόμα και τα 20 δισ. Δολάρια. Παιδείας απαντάει ότι «δεν έχουμε κάτι τέτοιο ακόμη. Θα ψάξουμε τα πάντα εξονυχιστικά» προσθέτει χαρακτηριστικά.

[Ελευθεροτυπία 15/12/2010]

ΥΠΟ ΚΤΗΜΑΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΑΛΛΕΣ 263 ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Το σχεδιασμό των επόμενων προγραμμάτων κτηματογράφησης σε συνέχεια της απόφασης της υπουργού Περιβάλλοντος, Τίνας Μπιρμπιλη, για κήρυξη του υπολοίπου της χώρας υπό κτηματογράφηση ξεκίνησε η Κτηματολόγιο Α.Ε. Το νέο πρόγραμμα αφορά 263 περιοχές σε 19 νομούς της χώρας, με την κτηματογράφηση των οποίων θα καταχωριστούν στο Εθνικό Κτηματολόγιο 4,5 εκατ. στρέμματα και θα καταγραφούν περίπου 2 εκατ. δικαιώματα. Στη συνέχεια θα ακολουθήσει η προκήρυξη των επόμενων μελετών με σκοπό τη σταδιακή ένταξη και των υπόλοιπων περιοχών της χώρας στο Εθνικό Κτηματολόγιο μέχρι το 2020. Η προκήρυξη του διαγωνισμού των μελετών κτηματογράφησης που θα αναδείξει τους αναδόχους του νέου προγράμματος αναμένεται στις αρχές του 2011.

[Εξπρές 14/12/2010]

ΣΤΑ 769 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ ΤΑ ΜΕΧΡΙ ΣΤΙΓΜΗΣ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΩΣΗ

Σύμφωνα με το υπουργείο Οικονομικών, στον ενάμιση μήνα που εφαρμόζεται η ρύθμιση για την περαίωση των ανελεγκτων υποθέσεων, έχουν ενταχθεί σε αυτή 461.850 φυσικά και νομικά πρόσωπα και το συνολικό ποσό που έχει βεβαιωθεί κατόπιν της αποδοχής ανέρχεται μέχρι και τις 15 Δεκεμβρίου σε 1.582.678.830 ευρώ. Από αυτά έχουν ήδη καταβληθεί 769.149.480 ευρώ, ενώ το υπόλοιπο ποσό καταβάλλεται σε δόσεις, όπως προβλέπει ο νόμος.

[Απογευματινή 20/12/2010]

ΚΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑ Ο ΕΛΛΗΝΟΒΟΥΛΓΑΡΙΚΟΣ ΑΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

Υπεγράφη προχθές στη Σόφια, από τους εκπροσώπους της Bulgarian Energy Holdings, της ΔΕΠΑ και της ιταλικής Edison, το καταστατικό της εταιρείας που θα αναλάβει την υλοποίηση του ελληνοβουλγαρικού αγωγού φυσικού αερίου IGB που θα συνδέει την Κομοτηνή με τη βουλγαρική Στάρα Ζαγόρα. Όπως είναι γνωστό, στην εταιρεία συμμετέχουν με ποσοστό 50% η Bulgarian Energy Holdings και με 50% η ελληνοϊταλική κοινοπραξία IGI-ΠΟΣΕΙΔΩΝ, που ελέγχεται από τη ΔΕΠΑ (50%) και την ιταλική Edison (50%). Ο αγωγός θα έχει συνολικό μήκος 170 χιλιόμετρα εκ των οποίων τα 25 χλμ. σε ελληνικό έδαφος. Θα είναι διπλής ροής και εκτιμάται ότι θα ενισχύσει τη θέση της Ελλάδας ως ενεργειακού κόμβου, καθώς και την ασφάλεια τροφοδοσίας της ελληνικής αγοράς φυσικού αερίου. Παράλληλα, θα συνεισφέρει στη δημιουργία ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Το κόστος του αγωγού ανέρχεται σε 130 εκατομμύρια ευρώ, από τα οποία τα 45 εκατομμύρια ευρώ προέρχονται από Κοινοτικούς πόρους.

[Κέρδος 23/12/2010]

ΡΕΚΟΡ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΡΓΙΑ- ΑΝΕΡΓΟΣ ΕΝΑΣ ΣΤΟΥΣ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΝΕΟΥΣ

Ρεκόρ δεκαετίας έσπασε η ανεργία στη χώρα το τρίτο τρίμηνο. Οι περιφέρειες Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας αποσπών τα θλιβερά πρωτεία, με το ποσοστό των ανέργων να φτάνει στο 14,8% και 13,5% αντίστοιχα. Πανελλαδικά, σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε χθες η στατιστική υπηρεσία, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε στο 12,4% από 11,8% το προηγούμενο τρίμηνο και 9,3% το τρίτο τρίμηνο του 2009. Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών (16,1%) είναι σημαντικά υψηλότερο από των ανδρών (9,7%), ενώ από την κατά ομάδες ηλικιών διάρθρωση της ανεργίας προκύπτει ότι το υψηλότερο ποσοστό παρατηρείται στους νέους ηλικίας 15-29 ετών (24,2%). Για νέες γυναίκες το αντίστοιχο ποσοστό φθάνει στο 30,6%. Ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης, το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας παρατηρείται σε όσους δεν έχουν πάει καθόλου σχολείο (19,3%), στους απόφοιτους ανώτερης τεχνολογικής επαγγελματικής εκπαίδευσης (15,1%) και σε όσους έχουν ολοκληρώσει μερικές τάξεις δημοτικού (12,4%). Το χαμηλότερο ποσοστό παρατηρείται σε όσους έχουν διδακτορικό ή μεταπτυχιακό (7,5%) και στους πτυχιούχους της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (9,4%).

[Μακεδονία 17/12/2010]

ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ»

Σε αγώνα δρόμου έχει αποδοθεί το υπουργείο Εσωτερικών και οι νεοεκλεγμένες δημοτικές αρχές τις τελευταίες εβδομάδες με στόχο να κερδίσουν το μεγάλο στοίχημα του «Καλλικράτη». Τα χρονικά περιθώρια είναι εξαιρετικά στενά, καθώς οι σχεδιασμοί του υπουργείου προβλέπουν μέσα στο πρώτο τρίμηνο της εγκατάστασης των νέων αρχών και της έναρξης ουσιαστικά εφαρμογής του «Καλλικράτη», όχι μόνο σε ένα μεγάλο βαθμό να έχει ομαλοποιηθεί η λειτουργία των νέων οργανισμών, αλλά και να έχουν τεθεί σε λειτουργία μια σειρά υπηρεσίες και δράσεις ώστε ο δημότης θα μπορεί να αντιληφθεί την αλλαγή, με περισσότερες και καλύτερες παρεχόμενες υπηρεσίες. Δύσκολο το στοίχημα και το κάνει ακόμη δυσκολότερο η κακή οικονομική συγκυρία, καθώς οι δημοτικές αρχές θα πρέπει να ανασυντάξουν και να ανασχεδιάσουν τις δυνάμεις που ήδη διαθέτουν.

[Αγγελιοφόρος 20/12/2010]

ΑΠΟ ΑΛΛΟ ΠΛΑΝΗΤΗ Ο ΧΡΥΣΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΣΗΜΙ ΣΤΗ ΓΗ!

Ο χρυσός και ο άργυρος που εντοπίζονται στη Γη, στη Σελήνη και τον Άρη είναι ουσιαστικά «ξενόσφιερτοι», αφού προέρχονται από συγκρούσεις των τριών σωμάτων πριν από περίπου 4,5 δισ. χρόνια με βραχώδη αντικείμενα, τα οποία προορίζονταν να αποτελέσουν υπολείμματα του σχηματισμού του πλανήτη μας συστήματος. Αυτό υποστηρίζουν Αμερικανοί επιστήμονες από το Πανεπιστήμιο του Μέριλαντ και το MIT, σε μελέτη τους που δημοσιεύτηκε πριν από λίγες ημέρες στο περιοδικό Science. Οι επιστήμονες εκτιμούν πως το μεγαλύτερο από τα αντικείμενα που κατέπεσαν στη Γη είχε μέγεθος παρόμοιο με τον Πλούτωνα, κάτι που συνέβη στα τελευταία στάδια δημιουργίας του πλανήτη μας. Αν και στον Άρη και στη Σελήνη οι συγκρούσεις ήταν λιγότερο βίαιες, εντούτοις και στις τρεις περιπτώσεις είχαν ως αποτέλεσμα τον εμπλουτισμό με πολύτιμα μέταλλα. Στοιχεία όπως ο χρυσός και ο άργυρος ονομάζονται σιδηρόφιλα, επειδή δεσμεύουν το σίδηρο σε στερεή ή τηγμένη κατάσταση. Επομένως, κατά τη διάρκεια σχηματισμού της Γης, της Σελήνης και του Άρη, θα έπρεπε κανονικά να καταλήξουν στον πυρήνα των τριών σωμάτων, αφήνοντας ελάχιστα κοιτάσματα στο μανδύα και το φλοιό. Για να εξηγήσουν λοιπόν για ποιο λόγο αυτό δεν παρατηρείται τόσο στους δύο

πλανήτες όσο και στο γήινο δορυφόρο, οι ειδικοί εικάζουν πως οι ποσότητες των μετάλλων ανανεώθηκαν αμέσως μετά το σχηματισμό του πυρήνα, από βραχώδη αντικείμενα πλούσια σε πολύτιμα μέταλλα που βομβάρδισαν τα τρία σώματα. Για να συμβεί αυτό, οι συγκρούσεις θα χρειαζόταν να αυξήσουν τη μάζα του γήινου μανδύα κατά 0,5% και του μανδύα του Άρη κατά 0,05%, ενώ στην περίπτωση της Σελήνης το ποσοστό είναι 1.200 φορές μικρότερο.

[Καθημερινή 23/12/2010]

ΜΕ ΜΟΝΟΡΕΪΑ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ;

Αναγνωριστική μελέτη εκπονεί η «Αττικό Μετρό ΑΕ» για τη δυνατότητα να επεκταθεί η σύνδεση με μέσο σταθερής τροχιάς μετά την Καλαμαριά και στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Δεδομένου μάλιστα ότι είναι σχεδόν αδύνατο να γίνει κάτι τέτοιο με μετρό, η κυρίαρχη σκέψη είναι να υιοθετηθεί η λύση του μονορέιλ. Μπορεί να μοιάζει με... σενάριο επιστημονικής φαντασίας, όμως η δημιουργία της πρώτης γραμμής μονορέιλ έχει ήδη αποφασιστεί για το λιμάνι του Πειραιά. [...] Ο υπευργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Γιάννης Μαγκριώτης, που έκανε αναφορά στο μέσο, στο πλαίσιο της περιγραφής του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (master plan 2020), εξήγησε στον «Α» τους λόγους για τους οποίους υπάρχει η πρόθεση για εξέταση της συγκεκριμένης λύσης: «Είναι πιο γρήγορο από το μετρό, πιο φτηνό και πιο λειτουργικό. Η κίνηση προς το αεροδρόμιο εξάλλου δεν είναι τόσο μεγάλη που να μπορεί να υποστηρίξει το κόστος λειτουργίας μιας γραμμής μετρό. Είναι χαρακτηριστικό αυτό που συμβαίνει στην Αθήνα, όπου παρά τη μεγάλη κίνηση στο αεροδρόμιο, το μετρό δεν το χρησιμοποιεί ικανοποιητικός αριθμός επιβατών. Πόσο μάλλον στη Θεσσαλονίκη, όπου η κίνηση είναι πιο περιορισμένη και ένα μεγάλο μέρος του επιβατικού κοινού έχει ως προορισμό τη Χαλκιδική. Επιπλέον πρόκειται για μέσο που εντάσσεται στις σύγχρονες πρακτικές λύσεις μετακίνησης, θα αποτελέσει τουριστική ατραξιόν και είναι από τα πλέον ασφαλή». Ενα από τα προβλήματα που θα πρέπει να επιλύσουν οι μελετητές είναι ο τρόπος με τον οποίο θα «κουμπώσει» το συγκεκριμένο μέσο με το μετρό, δεδομένου ότι ουσιαστικά θα είναι η συνέχεια του από τον τερματικό σταθμό της Μίκρας προς το αεροδρόμιο. Ο προβληματισμός είναι στην ενδεχόμενη ανάγκη για μετεπιβίβαση, γεγονός που σημαίνει ταλαιπωρία για τους επιβάτες και λειτουργεί αποτρεπτικά στη χρήση του. Όλα τα επιμέρους δεδομένα όμως είναι αντικείμενο της αναγνωριστικής μελέτης.

[Αγγελιοφόρος 20/12/2010]



Φωτογραφία από το site του «Αγγελιοφόρου»