



## ΤΟΝ ΜΑΪΟ Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Μέχρι το τέλος του Οκτωβρίου αναμένεται να ολοκληρωθεί η πρώτη φάση της προεπιλογής του διαγωνισμού για το μετρό Θεσσαλονίκης, με προοπτική ο ανάδοχος να επιλεγεί εκτός απρόοπτου ως τον Μάιο του 2005, όπως ανακοίνωσε στις 15 Οκτωβρίου ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, Γεώργιος Σουφλιάς. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξουν εμπλοκές λόγω ενστάσεων και ο ανάδοχος θα αναδειχθεί όντως τον ερχόμενο Μάιο, οι εργασίες κατασκευής του μετρό θα ξεκινήσουν το 2005 και υπολογίζεται ότι θα διαρκέσουν έως έξι χρόνια. Ταυτόχρονα, ξεκινά και η μελέτη των επεκτάσεων του μετρό της Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά και Σταυρούπολη, ώστε σταδιακά να δημιουργηθεί ένα πλήρες δίκτυο μετρό στη Θεσσαλονίκη που θα εξυπηρετεί τις περισσότερες περιοχές της πόλης. Σε κάθε περίπτωση, το έργο του μετρό Θεσσαλονίκης τίθεται σε απόλυτη προτεραιότητα, τόσο για το υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, όσο και για την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, όπως ξεκαθάρισε σήμερα ο κ.Σουφλιάς, στη διάρκεια δηλώσεών του για την πρόοδο των προγραμματισμένων έργων του μετρό Αθηνών. (Μακεδ. Πρακτ. Ειδήσεων 15/10/2004)

## ΑΝΕΡΓΟΙ ΩΣ ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟ 10.000 ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Τουλάχιστον 10.000 μηχανικοί υπολογίζεται ότι θα βγουν στην ανεργία μέχρι τον ερχόμενο Μάρτιο, ενώ το 98% των επιχειρήσεων του κατασκευαστικού κλάδου βρίσκεται, αυτή τη στιγμή, στο «κόκκινο», σύμφωνα με το Ινστιτούτο Οικονομίας και Κατασκευών. Πάντως, σύμφωνα με το ΙΟΚ, υπάρχει μία εικόνα «δύο ταχυτήτων. Μικρός αριθμός επιχειρήσεων με ικανοποιητικό κύκλο εργασιών και μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που κινούνται στα όρια της βιωσιμότητας ή και κάτω από αυτά». Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ινστιτούτου, όλα αυτά είναι αποτέλεσμα τριών παραμέτρων: Του κόστους των έργων που, «παρά τη γενική αντίληψη περί του αντιθέτου, είναι εξαιρετικά χαμηλό». Στο «ότι η χρηματοδότηση από τις τράπεζες δεν είναι ομαλή». Και στη «μετα-ολυμπιακή ύφεση», που μπορεί, όμως, να αντιμετωπιστεί με την υλοποίηση έργων με ιδιωτικά κεφάλαια, αλλά και με την έξοδο των ελληνικών εταιρειών στις αγορές του εξωτερικού. (Ημερησία 13/10/2004)

## ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ ΟΙ ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ

Την άμεση εξόφληση των εταιρειών που κατασκεύασαν το Ολυμπιακό Χωριό ζητεί ο Σύν-

δεσμος Τεχνικών Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων (ΣΤΕΑΤ) με έγγραφο που έχει αποστείλει προς τον Πρόεδρο της εταιρείας Ολυμπιακό Χωριό 2004 κ. Α. Οικονομόπουλο και κοινοποίησε στο υπουργείο Απασχόλησης. Σύμφωνα με το ΣΤΕΑΤ αν και υπάρχουν χρήματα στη διάθεση της Ο.Χ. 2004 Α.Ε. δεν εξοφλούνται εργασίες που έγιναν πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, από πολλές κατασκευαστικές εταιρείες που παρέδωσαν σε εξαιρετικά σύντομο χρονικό διάστημα το μεγαλύτερο ενιαίο οικιστικό έργο της χώρας. Μάλιστα το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί επιτείνεται από το γεγονός ότι πριν από λίγες ημέρες ο Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας προχώρησε στη διαδικασία κλήρωσης των κατοικιών του Ολυμπιακού Χωριού μεταξύ των δικαιούχων για στέγαση, αλλά πρώτα θα πρέπει να ολοκληρωθούν οι απαιτούμενες μετατροπές από τους κατασκευαστές αφού εγκριθούν οι απαραίτητες πιστώσεις

(Ημερησία 18/10/2004)

## «ΑΝΕΝΔΟΤΟΣ» ΑΓΩΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΘΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

Σε 6.000 υπολογίζονται, μόνο για φέτος, οι καταγγελίες που εκκρεμούν στη Διεύθυνση Πολεοδομίας της νομαρχίας Θεσσαλονίκης και αφορούν πολεοδομικές παραβάσεις σε διάφορα κτίσματα. Σε πολλές περιπτώσεις, μάλιστα, πολίτες καταγγέλλουν επώνυμα υπαλλήλους της υπηρεσίας ότι δωροδοκούνται για να καλύψουν παραβάσεις που εντοπίζουν στη διάρκεια ελέγχων. Το γεγονός επιβεβαιώνει ο αρμόδιος αντινομάρχης Στάθης Αβραμίδης, ο οποίος αποφάσισε όχι μόνο να εντείνει τους ελέγχους και τις αυτοψίες σε χώρες όπου διαπιστώνονται πολεοδομικές παραβάσεις και αυθαιρεσίες, αλλά και να παρίσταται και ο ίδιος, προκειμένου να διαπιστώσει αν οι υπάλληλοι ενεργούν νόμιμα.

(Μακεδονία 6/10/2004)

## ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ...ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗΣ ΓΙΑ 2.000 ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ ΣΤΗ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ

Αδύναμη μπροστά στο «όργιο» αυθαιρέτων κτισμάτων στο νομό, τα οποία υπολογίζονται σε 15.000, εμφανίζεται η Πολεοδομία Θεσσαλονίκης. Αυτή τη στιγμή, η υπηρεσία δεν διαθέτει ούτε ένα συνεργείο κατεδάφισης, για να μπορέσει να επέμβει στα 1.500-2.000 καταγεγραμμένα αυθαίρετα, για τα οποία έχουν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις. Οι ελλείψεις προσωπικού και κυρίως οι ελλείψεις κονδυλίων, αποτελούν τον μεγαλύτερο «πονοκέφαλο» της νομαρχίας, καθώς η αρμόδια υπηρεσία, ενώ

έχει καταγράψει το σύνολο των αυθαιρέτων κτισμάτων [...] δεν μπορεί να προχωρήσει στις κατεδαφίσεις.

(Μακεδονία 6/10/2004)

## Ο ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Η Ε.Ο ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-ΚΑΒΑΛΑΣ

Ως ο πιο επικίνδυνος δρόμος στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται η εθνική οδός Θεσσαλονίκης-Καβάλας από τους συγκοινωνιολόγους [...] Επίσης, είναι ένας δρόμος με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και μάλιστα βαριά κυκλοφορία [...] Το ΑΠΘ έχει επισημάνει στην Πολιτεία όλα τα προβλήματα του συγκεκριμένου δρόμου, σε μια πολύτομη έρευνα που έγινε από τους καθηγητές του τομέα Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οδοποιίας του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών. Η έρευνα όμως, παρέμεινε από το 1997 στα συρτάρια των υπουργείων... [...] Το ΥΠΕΧΩΔΕ αδιαφορεί πλήρως όλα αυτά τα χρόνια για τον συγκεκριμένο δρόμο. Δόθηκε προτεραιότητα στην κατασκευή της Εγνατίας Οδού και εγκαταλείφθηκε πλήρως μια εθνική οδός με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Ωστόσο, η κίνηση δεν πρόκειται να σταματήσει να αυξάνεται στον δρόμο μέχρι το 2008, όταν η Εγνατία στο νομό Θεσσαλονίκης προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί. Μέχρι τότε, δυστυχώς θα μετράμε νεκρούς.

(Αγγελιοφόρος 12/10/2004)

## ΔΙΟΔΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΣΩ ΚΙΝΗΤΟΥ

Διόδια στο κέντρο της πόλης, τα οποία θα πληρώνονται μέσω κινητού τηλεφώνου, προτείνουν οι συγκοινωνιολόγοι, επιμένοντας ότι η εφαρμογή του μέτρου θα δώσει λύση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πρωτεύουσας, περιορίζοντας τη χρήση ΙΧ. [...] Όπως εξήγησε ο καθηγητής του πανεπιστημίου Πατρών, συγκοινωνιολόγος, καθηγητής της Πολυτεχνικής Σχολής, Ευάγγελος Ματσούκης, που εισηγήθηκε στο υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών την εφαρμογή του μέτρου, τα διόδια μπορούν να εφαρμοστούν στα όρια του δακτυλίου [...] Τα διόδια πόλης δεν θα έχουν καμία σχέση με τα γνωστά διόδια των εθνικών οδών. Δεν θα υπάρχουν δηλαδή ουρές και υπάλληλοι που θα κόβουν εισιτήρια. Η πληρωμή θα γίνεται κατά πάσα πιθανότητα ως εξής: Ο οδηγός του ΙΧ, μπαίνοντας στο δακτύλιο, θα στέλνει ένα μήνυμα, έναν τετραψήφιο αριθμό, τον οποίο θα χρεώνεται 5 ευρώ και θα αποτελεί το αντίτιμο των διοδίων.

(Απογευματινή 12/10/2004)