



ΜΕ ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ



«ΜΕΤΩΠΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΩΝ» ΚΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΠΡΟΑΝΑΓΓΕΛΛΕΙ Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΕΕ

Για «μέτωπο επιστημόνων» με στόχο να ακυρωθούν οι κυβερνητικές επιλογές για τη μεταρρύθμιση του ασφαλιστικού συστήματος κάνει λόγο ο πρόεδρος του ΤΕΕ κ. Ι. Αλαβάνος, ο οποίος τάχθηκε υπέρ της διεξαγωγής δημοψηφίσματος για το Ασφαλιστικό [...]. «Το νομοσχέδιο χαρακτηρίζεται από τρία δεδομένα [...]: Συντάχθηκε με την κυβέρνηση να κινείται στις παρυφές του Συντάγματος, των δημοκρατικών διαδικασιών, του κοινωνικού διαλόγου και των αντοχών, της επιστημονικής ανάλυσης. Είναι μεταβατικό. Συγκεντρώνει την αντίθεση των ασφαλισμένων», δήλωσε. «Οι φορείς των επιστημόνων έχουν κοινή θέση. Να ακυρωθούν οι κυβερνητικές επιλογές. Και κυρίως να προωθήσουν άμεσα ένα συντεταγμένο σχέδιο επίλυσης του Ασφαλιστικού σε συνεργασία με τη ΓΣΕΕ, την ΑΔΕΔΥ, όλους τους φορείς των ασφαλισμένων».

(Το Βήμα 27/3/2008)

ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΑ ...ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

Σύμφωνα με τις μετρήσεις του Εργαστηρίου Ελέγχου Ρύπανσης Περιβάλλοντος που έγιναν σε συνεργασία με το ΥΜΑΘ τη διάρκεια του 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. Τα βαρέα μέταλλα που βρίσκονται σε μεγάλες ποσότητες στο βυθό του Θερμαϊκού είναι το κάδμιο, το χρώμιο, ο χαλκός και ο μόλυβδος”. [...] Παρατηρήθηκαν ακόμη υψηλές συγκεντρώσεις φωσφόρου στις ανατολικές ακτές του Θερμαϊκού, στο ύψος της ΒΙΑΜΥΛ, ενώ στις εκβολές των ποταμών τόσο στο Καλοχώρι όσο και ανατολικά, στη Θέρμη, εντοπίστηκαν υψηλές συγκεντρώσεις αμμωνίας [...]. “Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει από το 2006 προτείνει τη σύσταση ενός φορέα διαχείρισης του Θερμαϊκού κόλπου”, τόνισε ο χημικός, μέλος της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ, Σωκράτης Φάμελλος. Ο φορέας θα είναι υπεύθυνος για την αιεφόρο διαχείριση του κόλπου, για την ανάπτυξη και τις καινοτόμες δράσεις και θα έχει στην ευθύνη την περιοχή του δέλτα του Αξιού, του Λουδία και του Αλιάκμονα, τη λιμνοθάλασσα της Επανομής και τον κεντρικό εσωτερικό Θερμαϊκό.

(Θεσσαλονίκη 24/3/2008)

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ...ΤΙΤΛΟΙ

Ρύθμιση σε μια εκκρεμότητα δεκαετιών, η οποία σχετίζεται με το καθεστώς ιδιοκτησίας 90.000 καταπατημένων εκτάσεων του Δημοσίου συνολικής έκτασης 3,2 εκατομμυρίων στρεμμάτων, προτίθεται να δώσει εντός του 2008 η πολιτική ηγεσία του υπουργείου Οικονομίας. Σύμφωνα με πληροφορίες του ΕΤ, εντός των προσεχών εβδομάδων αναμένεται να υπογραφεί από τον υπουργό κ. Γ. Αλογοσκούφη απόφαση με την οποία θα προβλέπεται η συγκρότηση επιτροπής για την κατάρτιση του σχετικού νομοσχεδίου εντός τεσσάρων μηνών.

(Ελεύθερος Τύπος 26/3/2008)

ΦΤΩΧΑΙΝΕΙ ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Φτωχότερο, κατά πολλές εκατοντάδες χιλιάδες στρέμματα δασών και δασικών εκτάσεων, βρίσκεται η σημερινή Παγκόσμια Μέρα Δασοπονίας το φυσικό περιβάλλον της χώρας μας, αφού την περασμένη χρονιά εκδηλώθηκαν οι καταστροφικότερες και φονικότερες πυρκαγιές των τελευταίων δεκαετιών. Στην Πελοπόννησο, στην Εύβοια, στην Αττική, στο Γράμμο αλλά και αλλού, τα δασικά οικοσυστήματα δέχτηκαν τόσο ισχυρό πλήγμα από τις φωτιές, που, σύμφωνα και με τους επιστήμονες, θα χρειαστούν δεκαετίες για να επανέλθουν στην προηγούμενη κατάσταση, αν ποτέ επανέλθουν...

(Ριζοσπάστης 21/3/2008)

ΓΕΝΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ: ΝΕΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ 600.000 ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΩΣ ΤΟ 2020

Νέα λιμάνια, νέα αεροδρόμια, νέους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, που εκτιμάται ότι θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της χώρας, δίδοντας ώθηση και στον τουρισμό, προβλέπει το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο σε ό,τι αφορά τον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο [...] εκτιμά ότι επιβάλλεται να δημιουργηθούν 500.000-600.000 νέες θέσεις απασχόλησης ως το 2020, μεγάλο μέρος των οποίων μπορεί να αφορά την κατασκευή και τη λειτουργία των έργων που προαναφέρθηκαν. Τα έργα αυτά μπορούν, κατά το πρότυπο των νέων μεγάλων οδικών έργων της χώρας, να κατασκευαστούν και να λειτουργήσουν με συμβάσεις παραχώρησης. Νέα λιμάνια προβλέπονται κυρίως στα νησιά [...] Επίσης προβλέπεται αναβάθμιση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε λιμάνι παροχής λιμενικών υπηρεσιών διεθνούς εμβέλειας με χωρική επιρροή πέραν των Βαλκανίων, ως τις Σκανδιναβικές χώρες και τη Ρωσία. Θα εξεταστεί η απευθείας σιδηροδρομική σύνδεσή του με το βουλγαρικό ποτάμιο λιμάνι Lom, με σκοπό τη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από και προς τη Δυτική Ευρώπη.

(Το Βήμα 26/3/2008)

159 ΟΙ ΑΝΕΞΕΛΕΓΚΤΕΣ ΧΩΜΑΤΕΡΕΣ ΣΤΗΝ Κ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Στους επτά νομούς της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας υπολογίζεται ότι εξακολουθούν να λειτουργούν 159 ανεξέλεγκτες χωματερές. Η εικόνα πάντως εμφανίζεται πλέον αισθητά βελτιωμένη, καθώς μέχρι και πριν από τρία χρόνια σε επίπεδο περιφέρειας λειτουργούσαν συνολικά 525 σκουπιδωτοί. [...] Απογοητευτικό είναι το γεγονός ότι περίπου οι μισές από τις ανεξέλεγκτες χωματερές που παραμένουν σε λειτουργία σε ολόκληρη την Κεντρική Μακεδονία εντοπίζονται εντός των διοικητικών ορίων μόλις δέκα δήμων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρμόδιας διεύθυνσης Πολιτικής Προστασίας της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο μεγαλύτερος αριθμός ανεξέλεγκτων χωματερών εντοπίζεται στο νομό Σερρών [...] Τριάντα επτά χωματερές υπολογίζεται ότι λειτουργούν στους 14 δήμους της νομαρχίας Χαλκιδικής, ενώ σε 22 ανέρχονται οι χωματερές που καταγράφηκαν στην Ημαθία. Εννέα χωματερές λειτουργούν σε περιοχές της νομαρχίας Πέλλας και οκτώ σε ισάριθμους δήμους της νομαρχίας Κιλκίς [...] Στο νομό Θεσσαλονίκης, [...] υπάρχουν επισήμως καταγεγραμμένοι 83 χώροι ανεξέλεγκτης διάθεσης απορριμμάτων.

(Μακεδονία 23/3/2008)

«ΦΤΩΧΟΣ ΣΥΓΓΕΝΗΣ» Η ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

Πλούσιος Βορράς και φτωχός Νότος; Όχι πάντως στην Ελλάδα, αφού κανένας νομός της Μακεδονίας και της Θράκης δεν περιλαμβάνεται στην πρώτη δεκάδα της “κατάταξης” όσων νομών έχουν καταφέρει να αυξήσουν σημαντικά το εισόδημά τους την τελευταία δεκαετία. Αντίθετα στις δέκα τελευταίες θέσεις βρίσκονται η Πέλλα, η Ημαθία, η Πιερία και οι Σέρρες. Έχουν χάσει έως και το 33% του εισοδήματός τους, καθώς οι κοινοτικές επιδοτήσεις, που ήταν ο βασικός μοχλός ανάπτυξης, κατέληξαν αλλού και πολλές παραδοσιακές βιομηχανικές μονάδες έβαλαν λουκέτο προκαλώντας έκρηξη ανεργίας. Πόσοι νομοί της Βόρειας Ελλάδας έχουν πλουτίσει έστω και λίγο; Μόνο πέντε: τα Γρεβενά, η Ξάνθη, η Κοζάνη, η Καστοριά και η Θεσσαλονίκη.

Αυτά προκύπτουν από έκθεση του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών του υπουργείου Οικονομίας (ΚΕΠΕ) για το πόσο πλούτισαν ή έγιναν τελικά πιο φτωχές οι ελληνικές περιφέρειες.

(Μακεδονία 28/3/2008)

«ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ» (;) 5 ΧΛΜ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ-ΠΟΤΙΔΑΙΑΣ

Στον αέρα είναι τα πέντε χιλιόμετρα του κεντρικού δρόμου της Κασσάνδρας από τα Νέα Μουδανιά μέχρι την Ποτίδαια, καθώς ήδη υπάρχουν σημαντικότερες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου και παράλληλα ύστερα από τη νέα αναβολή εκδίκασης των απαλλοτριώσεων, το δικαστήριο αναμένεται να γίνει το ερχόμενο φθινόπωρο (Σεπτέμβριος - Οκτώβριος). Το έργο δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί πριν από τον επόμενο χειμώνα [...] Η υπόλοιπη εργολαβία πάντως είναι σε εξέλιξη, καθώς από χτες έγινε παράκαμψη για την κυκλοφορία των οχημάτων στο τμήμα από τον κόμβο της Πορταριάς μέχρι την είσοδο των Ν. Μουδανιών. Ο δρόμος έκλεισε προκειμένου να ολοκληρωθούν οι εργασίες και να παραδοθεί το κομμάτι στην κυκλοφορία στις 22 Απριλίου, με την έναρξη της πασχαλινής περιόδου, όταν αναμένεται αυξημένη κίνηση και προφανώς εν όψει καλοκαιριού. Μέχρι τις 31 Μαρτίου θα έχει αποδοθεί στην κυκλοφορία και ο κόμβος της Νέας Τρίγλιας.

(Αγγελιοφόρος 27/3/2008)

ΚΑΘΑΡΙΣΑΝ ΤΟΝ ΑΕΡΑ ...ΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Μπορεί η μείωση της ταχύτητας σε έναν αυτοκινητόδρομο να βελτιώσει τη ζωή των κατοίκων της περιοχής που διασχίζει; Αυτό εξέτασε ένα πιλοτικό πρόγραμμα στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, με στόχο να μειώσει το κυκλοφοριακό, να βελτιώσει τη ροή των οχημάτων και την οδική ασφάλεια, καθώς και την ποιότητα του αέρα σε μια επιβαρυσμένη από τη ρύπανση περιοχή. Βάσει του προγράμματος, το Ρότερνταμ μείωσε την ταχύτητα στο τμήμα αυτοκινητόδρομου που διασχίζει την περιοχή Overischie, από 120 χλμ. στα 80 χλμ. Η μείωση της ταχύτητας σε μήκος 3,5 χλμ. συνάντησε αρχικά τη θετική υποδοχή των κατοίκων της περιοχής, αλλά την αρνητική των οδηγών φορτηγών. Η εφαρμογή του μέτρου επιτηρήθηκε μέσω καμερών και της επιβολής αυστηρών προστίμων στους παραβάτες του ορίου. Όπως αποδείχθηκε, το μέτρο είχε συνέπεια μια πιο ήρεμη και ομογενοποιημένη ροή της κυκλοφορίας και μείωσε τη συμφόρηση και το φαινόμενο «μπουκαλιού». Υπολογίζεται ότι από τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων επετεύχθη 15% μείωση των εκπομπών CO2, 25-35% των μικροσωματιδίων PM10 και 15-25% των οξειδίων του αζώτου. Γενικά η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα σε απόσταση 200 μέτρων από τον αυτοκινητόδρομο βελτιώθηκε κατά 4-7%

(Η Καθημερινή 26/3/2008)