
Θέμα : Οργάνωση τεχνικών υπηρεσιών.

Εισηγήτρια : **Β. Χατζοπούλου**, αρχιτεκτόνισσα - πολεοδόμος.

Εισαγωγή

Η εισήγηση αυτή αποτελεί την περιληπτική παρουσίαση του θέματος: «Οργάνωση τεχνικών υπηρεσιών» που επεξεργάστηκε η ομάδα εργασίας της Μόνιμης Επιτροπής Δημοσίου Τομέα του ΤΕΕ.

Την ομάδα εργασίας αποτέλεσαν οι ειδικοί επιστήμονες:

1. Χαμακιώτης Κων/νος, ΑΤΜ και συντονιστής της ομάδας
2. Αποστολίδης Χρήστος, ΠΜ
3. Ζησιάδης Αναστάσιος, ΠΜ
4. Καλδάνη Φωτεινή, ΠΜ
5. Κρικεύσης Δημήτριος, ΠΜ
6. Μάλλιος Παναγιώτης, ΜΗ, και
7. Χατζοπούλου Βασιλική, αρχιτέκτων - πολεοδόμος.

Ειδικότερα, το αντικείμενο της ο.ε. ήταν:

α) Η καταγραφή της σημερινής κατάστασης όσον αφορά: Τη διάρθρωση και λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των εργαζομένων και το ρόλο του μηχανικού στο επάγγελμα.

β) Η διατύπωση προτάσεων όσον αφορά το ρόλο του μηχανικού, την οργάνωση και λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών και των όρων εργασίας του προσωπικού των τεχνικών υπηρεσιών.

γ) Η περιγραφή του τρόπου υλοποίησης των προτάσεων και

δ) Η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

Στόχος της ο.ε. κατά τη διερεύνηση του θέματος ήταν να αντιμετωπίσει τα εξειδικευμένα προβλήματα που απασχολούν τις τεχνικές υπηρεσίες του δημοσίου τομέα, έχοντας υπόψη ότι:

1. Η χώρα μας είναι μέλος της Ευρώπης των 12. Άρα:

α) Οφείλει και πρέπει να επιτύχει ρυθμούς ανάπτυξης ανταγωνιστικούς με αυτούς των αναπτυγμένων κρατών της Ευρώπης.

β) Οφείλει να επωφεληθεί των αναπτυξιακών και Οργανωτικών προγραμμάτων της ΕΟΚ, και

γ) Για να επιτύχει την υλοποίηση των κοινοτικών προγραμμάτων είναι, ίσως τώρα ανεπανάληπτη ευκαιρία να οργανώσει το κυριότερο εργαλείο της, που είναι οι τεχνικές υπηρεσίες του δημοσίου τομέα.

2. Ακόμη, θα πρέπει να λάβει κανείς υπόψη ότι οι χρηματοδοτήσεις από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΟΚ κατανέμονται σε τεχνικά, κυρίως έργα και τουλάχιστον στα αμέσως επόμενα χρόνια, οι τεχνικές υπηρεσίες και εν γένει ο τεχνικός κόσμος της χώρας θα σηκώσουν το κύριο βάρος της πραγμάτωσης των προγραμμάτων, που θα επηρεάσουν σημαντικά την οικονομική και τεχνική υποδομή της Ελλάδας.

Επομένως, η εθνική μας οικονομία, έχει άμεση εξάρτηση από την ταχύτητα προσαρμογής των φορέων του δημοσίου τομέα, στο γοργό ρυθμό λειτουργίας και δράσης των αντίστοιχων κοινοτικών.

1. Καταγραφή σημερινής κατάστασης - προβλήματα - επιπτώσεις

Η καταγραφή της σημερινής κατάστασης αντιμετώπισε τέσσερα βασικά θέματα:

α. Τη διάρθρωση και τις αρμοδιότητες των τεχνικών υπηρεσιών.

β. Τη λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών.

γ. Τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των εργαζομένων, και

δ. Το ρόλο και το επάγγελμα του μηχανικού.

1.1. Διάρθρωση - αρμοδιότητες και αντικείμενο των τεχνικών υπηρεσιών

Ο τρόπος διάρθρωσης των τεχνικών υπηρεσιών και ο

τρόπος που κατανέμονται οι αρμοδιότητες, αποτελούν βασικά στοιχεία της οργάνωσής τους, τόσο σε σχέση με το σύνολο του διοικητικού μηχανισμού, όσο και σε σχέση με την ίδια την υπηρεσία.

Τα θέματα που διερευνήθηκαν ήταν:

- 1.1.1. Χωροταξική διάρθρωση των υπηρεσιών.
- 1.1.2. Αρμοδιότητες.
- 1.1.3. Καθορισμός αντικειμένου.
- 1.1.4. Στελέχωση.
- 1.1.5. Επίβλεψη έργων.

1.1.1. Χωροταξική διάρθρωση των υπηρεσιών

Η χωροταξική κατανομή των Τ.Υ. παρατηρήθηκε ότι είναι ανομοιομορφη. Δηλαδή υπάρχουν τεχνικές υπηρεσίες σε:

- α. Μεγάλες νομαρχίες (π.χ. Ν. Λαρίσης)
- β. Μικρές νομαρχίες (π.χ. Ν. Λευκάδος)
- γ. Οργανισμούς και υπουργεία (ΕΟΤ, ΓΓΑ, ΥΠ.ΠΟ, ΔΕΚΕ).

Τα αποτελέσματα της κατανομής αυτής γίνονται αντιληπτά, αναφέροντας μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

α. Τεχνικές υπηρεσίες (Τ.Υ.Δ.Κ.) σε μεγάλες νομαρχίες

Στην περίπτωση αυτή ανήκουν νομοί, όπως της Λάρισας, Μεσσηνίας, Ευβοίας, κ.λπ. χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο Ν. Λαρίσης, όπου παρατηρούνται τα εξής:

1. Είναι ο δεύτερος σε μέγεθος νομός της Ελλάδας (5.555) και χωρίζεται σε 4 επαρχίες, που διακρίνονται σε 4 δήμους, 160 κοινότητες, (που έχουν συνολικά άλλους 108 οικισμούς) ενώ υπάρχουν και 6 σύνδεσμοι κοινοτήτων.
2. Οι αποστάσεις που πρέπει να διατρέξουν οι υπάλληλοι των Τ.Υ. για να βρεθούν στους τόπους δουλειάς κυμαίνονται από 75 χλμ. προς νότο, 53 χλμ. προς ανατολάς (Τέμπη), 99 χιλ. προς βορρά και 95 χιλ. προς τη δύση, ενώ υπάρχουν αρκετές διαδρομές στο εσωτερικό του νομού με αποστάσεις πάνω από 80 χλμ. (Καρυά, Πύθιο, Κοκκινούπολη, Σαραντάπορο, κ.λπ.).

Αποτέλεσμα των μεγάλων αυτών διαδρομών είναι ένα πολύ μεγάλο μέρος του εργάσιμου χρόνου των υπαλλήλων να καταναλίσκεται στα δρομολόγια (πήγαινε-έλα), που γίνεται ακόμη μεγαλύτερος από την πολύ μικρή γενικά ταχύτητα των παλιών και κακοσυντηρημένων αυτοκινήτων των Τ.Υ.

Παρόμοιες καταστάσεις, παρουσιάζει και ο Ν. Μεσσηνίας και ο Ν. Ευβοίας.

β. Τεχνικές υπηρεσίες (Τ.Υ.Δ.Κ.) σε μικρές νομαρχίες

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται οι νομαρχίες: Λευκάδος, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας, Γρεβενών, Ευρυτανίας, Φωκίδος, Σάμου, Χίου κ.λπ.

Εδώ, το πρόβλημα είναι ότι οι υπάλληλοι που διορίζονται σ' αυτές θεωρούν τον εαυτό τους «αδικημένο» και το έργο τους σαν αγγαρεία.

Έτσι, μόλις τοποθετηθούν στις νομαρχίες αυτές αφιερώνουν το μεγαλύτερο μέρος της προσπάθειάς τους στις ενέργειες για να επιτύχουν μια ευμενή μετάθεση το συντομότερο δυνατόν.

Εκτός αυτού, οι έμπειροι υπάλληλοι των Τ.Υ. αποφεύγουν συστηματικά, μεταχειριζόμενοι διάφορα μέσα που μπορεί να διαθέτουν (κυρίως πολιτικά), την τοποθέτησή τους σ' αυτές τις νομαρχίες, που λίγο-πολύ θεωρούνται «τόποι εξορίας».

γ. Τεχνικές υπηρεσίες σε οργανισμούς και υπουργεία (Ε.Ο.Τ. ΥΠ.ΠΟ)

Εδώ έχουμε το παράδοξο φαινόμενο της ύπαρξης μιας μόνο κεντρικής Τ.Υ. η οποία μελετά και επιβλέπει έργα διασκορπισμένα σε όλη την επικράτεια. Έτσι, έχουμε περιπτώσεις που ένας μηχανικός του ΕΟΤ, π.χ. επιβλέπει από την Αθήνα συγχρόνως ένα έργο στην Καστοριά, ένα έργο στις Σέρρες και ένα έργο στην Αλεξανδρούπολη (η επιτόπια επιστάσια μπορεί μερικές φορές να ασκείται από μια τοπική Τ.Υ.)

δ. Οι Δ.Ε.Κ.Ε. των 9 περιφερειών της χώρας

Άξια αναφοράς είναι η 3η Δ.Ε.Κ.Ε. Αθηνών. Η περιοχή ευθύνης (εθνική οδοποιία) της 3ης Δ.Ε.Κ.Ε. Αθηνών εκτείνεται από τα όρια του Νομού Κορινθίας με την Αρκαδία μέχρι τα όρια του Νομού Βοιωτίας με τη Φθιώτιδα.

Συμπεριλαμβάνεται, ακόμη, η εθνική οδός Θήβας - Λειβαδιάς - Ιτέας, καθώς και ολόκληρο το εθνικό δίκτυο του Νομού Εύβοιας. Πρόκειται για ένα τεράστιο δίκτυο, που πρέπει να επιβλέπεται από μια υπηρεσία που έχει έδρα το κέντρο Αθηνών!!!

Από τις χαρακτηριστικές αυτές περιπτώσεις, διαπιστώνει κανείς τις δυσμενείς επιπτώσεις της υφιστάμενης χωροταξικής διάρθρωσης των Τ.Υ., στην όλη διαδικασία παραγωγής των δημοσίων έργων, που είναι το κύριο αντικείμενο αυτών των υπηρεσιών. Ενδεικτικά επισημαίνονται:

1. Ο πολυτεμαχισμός των έργων σε μικρά ομοειδή.
2. Η κατανάλωση μεγάλου χρόνου ημερησίως για τις εκτός έδρας μετακινήσεις. Υπάρχουν περιπτώσεις που ο υπάλληλος αφιερώνει 5,5 ώρες για τη μετακίνηση και 1,5 ώρα για την κυρίως δουλειά.
3. Η οικονομική επιβάρυνση του κόστους των έργων από τις εκτός έδρας αποζημιώσεις των υπαλλήλων και τη δαπάνη του αυτοκινήτου που χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση (καύσιμα και λιπαντικά, συντήρηση αυτοκινήτου, αμοιβή οδηγού).
4. Η πραγματική αδυναμία σωστής και συστηματικής επίβλεψης των περιφερειακών έργων που επιβλέπονται από τις κεντρικές υπηρεσίες της Αθήνας.
5. Η «απροθυμία» των έμπειρων υπαλλήλων να στελεχώσουν ή και να διευθύνουν Τ.Υ. μικρών νομαρχιών.
6. Η ελλιπής γνώση των τοπικών συνθηκών (αδυναμία της χαράξεως των οδών, κυκλοφοριακοί φόρτοι οδών, πληθυσμιακή ανάπτυξη, περιβαλλοντική επιβάρυνση, δίαιτα ποταμών, χειμάρρων και πηγών κ.λπ.).

1.1.2. Αρμοδιότητες

Το δεύτερο στοιχείο που διαπιστώθηκε είναι η ε-

μπλοκή αρμοδιοτήτων μεταξύ των τεχνικών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα την αλληλοεπικάλυψη του αντικειμένου εργασίας.

Παραδείγματα τέτοια υπάρχουν πολλά, όπως:

α) Λεωφορειακές γραμμές (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. - δήμοι - κοινότητες).

β) Το «ράβε - ξήλωνε» στους δρόμους. Δηλαδή, έλλειψη συντονισμού μεταξύ των τεχνικών υπηρεσιών του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε - ΥΠ. ΕΣ - ΟΤΕ - ΔΕΗ - ΕΥΔΑΠ κ.λπ.).

γ) Σχολικά κτίρια. Τόσο στο λεκανοπέδιο Αττικής, όσο και στην υπόλοιπη χώρα, εκπονούνται μελέτες, κατασκευάζονται και συντηρούνται έργα όχι μόνο από τον ΟΣΚ, αλλά κατά περίπτωση και από τις δ/νσεις τεχνικών υπηρεσιών και τους Ο.Τ.Α., χωρίς να έχει προηγηθεί η σαφής και με διαφάνεια οριοθέτηση τόσο της νομοθεσίας και των αρμοδιοτήτων, όσο και της αντίστοιχης κατανομής, των οικονομικών πόρων με τελικό αποτέλεσμα πολλές φορές χαώδεις και δυσλειτουργικές καταστάσεις.

1.1.3. Καθορισμός αντικειμένου

Ένα τρίτο στοιχείο, είναι η έλλειψη καθορισμένου αντικειμένου των τεχνικών υπηρεσιών, τόσο για το έργο, όσο και για τις εργασίες με αποτέλεσμα το αντικείμενό τους να είναι ποικίλο και πολύμορφο.

Τέτοιες είναι οι περιπτώσεις των Τ.Υ.Δ.Κ. των νομών. Οι Τ.Υ.Δ.Κ. μελετούν και κατασκευάζουν ποικιλία έργων των νομών, όπως: υδραγωγεία, υδατόπυργους, δεξαμενές, χαλικοστρώσεις, τσιμεντοστρώσεις, ασφαλτοστρώσεις, γεφύρια, αποχετεύσεις, κοινοτικά καταστήματα, αρδευτικά έργα, σχολεία, πλατείες, παιδικές χαρές, φωτισμούς πλατειών και κοινοχρήστων χώρων, κεντρικές θερμάνσεις, σφαγεία, ξενώνες, πνευματικά κέντρα, επισκευές εκκλησιών, νεκροταφεία, συντριβάνια.

Εξίσου πολύμορφο είναι και το αντικείμενο της εργασίας των τεχνικών της Τ.Υ.Δ.Κ. Ενδεικτικά αναφέραμε τις παρακάτω:

- Λήψη στοιχείων των πάσης φύσεων μελετών.
- Σύνταξη μελετών έργων και προμηθειών.
- Επίβλεψη έργων.
- Επίβλεψη μελετών.
- Έλεγχος επιμετρήσεων και λογαριασμών.
- Παράδοση και παραλαβή έργων.
- Σύνταξη τοπογραφικών διαγραμμάτων.
- Αλληλογραφία με δήμους και κοινότητες, αναδόχους, ιδιώτες και διάφορες άλλες δημόσιες υπηρεσίες.
- Αυτοψίες για πάσης φύσεως καταγγελίες και αναφορές πολιτών.
- Συμμετοχή σε υπηρεσιακά συμβούλια και επιτροπές.
- Συμμετοχή σε επιτροπές εκτιμήσεως ακινήτων.

- Συμμετοχή σε επιτροπές επικινδύνων κτισμάτων.
- Συμμετοχή σε επιτροπές απαλλοτριώσεων.
- Συμμετοχή σε επιτροπές καθορισμού χώρων απορριμμάτων.
- Καθορισμός οικοδομικών γραμμών.
- Καθορισμός χώρων πλατειών, νεκροταφείων κ.λπ.
- Επιτροπές για άδειες βιομηχανιών, ελαιοτριβείων κ.λπ.
- Επιτροπές για εκτίμηση γεωργοκτηνοτροφικών κτισμάτων.
- Σύνταξη προμελετών για χορήγηση δανείων από Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.
- Σύνταξη οικοδομικών αδειών.
- Αξιολόγηση προσφορών για προμήθειες των Ο.Τ.Α.

1.1.4. Στελέχωση

Ακόμη, διαπιστώθηκε πως υπάρχει ελλιπής στελέχωση των Τ.Υ. με βάση τις ανάγκες τους. Τα παραδείγματα είναι πολλά και καταδεικνύουν το μέγεθος της δυσλειτουργικότητας των Τ.Υ., εξ αιτίας αυτού του προβλήματος.

Ένα από αυτά, είναι η περίπτωση της Τ.Υ.Δ.Κ. Ν. Λαρίσης που, σημειωτέον, δεν είναι από τις προβληματικές Τ.Υ.Δ.Κ. Στην εξαετία 1980-1985 η υπηρεσία αυτή συνέταξε τις μελέτες (ή και προμελέτες) και επέβλεψε 3.076 έργα (1980: 381, 1981: 580, 1982: 345, 1983: 543, 1984: 577 και 1985: 650).

Ο μέσος όρος είναι 513 μελέτες κάθε χρόνο. Αν ληφθεί υπόψη ότι κατά μέσο όρο 10 υπάλληλοι συντάσσουν μελέτες, αντιστοιχούν 51,3 ανά υπάλληλο.

Οι εργάσιμες ημέρες κάθε χρόνου είναι: 365 μείον 104 Σαββατοκύριακα, μείον 15 ημέρες αργίες Χριστουγέννων, Πάσχα και εορτών, μείον 22 ημέρες αδείας και 4 ημέρες ασθένειας = **220 ημέρες**.

Ο χρόνος ενός υπαλλήλου της Τ.Υ.Δ.Κ. μοιράζεται κατά μέσο όρο κατά ποσοστά: 35% στη σύνταξη μελετών, 50% στην επίβλεψη των έργων και 15% σε όλες τις υπόλοιπες εργασίες.

Έτσι, έχουμε 77 εργάσιμες ημέρες για τη σύνταξη 51,3 μελετών, δηλαδή **1,50 ημέρες ανά μελέτη**.

Η απλούστερη μελέτη, όπως είναι γνωστό, απαιτεί μια ημέρα για την επιτόπια συλλογή στοιχείων και μια ημέρα για την εκτέλεση των υπολογισμών, προμετρήσεων και τη σύνταξη των απαιτούμενων τευχών. Εύκολα φαντάζεται κανείς ποια είναι η αξιοπιστία μιας μελέτης σοβαρού έργου που συντάσσεται κάτω από αυτές τις ασφυκτικές συνθήκες και ποιες είναι οι δυσμενείς επιπτώσεις στην περαιτέρω πορεία του έργου (υπέρβαση προϋπολογισμού, σύνταξη πολλών Σ.Π., υπερβάσεις στις προθεσμίες περαίωσης κ.λπ.).

1.1.5. Επίβλεψη έργων

Η ελλιπής στελέχωση των Τ.Υ. με βάση τις πραγματικές ανάγκες τους, έχει σαν αποτέλεσμα την ελλιπή

επίβλεψη των έργων που αναλαμβάνει να κατασκευάσει η υπηρεσία και, κατά συνέπεια, την προβληματική εκτέλεσή τους.

Θα καταφύγουμε και πάλι στην Τ.Υ.Δ.Κ. Ν. Λάρισας για να αναφέρουμε συγκεκριμένα αριθμητικά μεγέθη. Όπως προαναφέρθηκε, στην εξαετία 1980-1985 η υπηρεσία αυτή επέβλεψε 3.076 έργα. Αν υπολογίσουμε ότι δέκα (10) υπάλληλοι (μηχανικοί, υπομηχανικοί και εργοδηγοί) επέβλεψαν αυτά τα έργα, αντιστοιχούν 51,3 έργα σε κάθε υπάλληλο ετησίως.

Με το 50% του χρόνου εργασίας που αφιερώνεται στην επίβλεψη, αντιστοιχούν $220 \times 50\% : 51,3 = 2,14$ ημ. για κάθε έργο.

Στις 2,14 ημέρες πρέπει να γίνουν:

1. Εγκατάσταση του ανάδοχου στο έργο.
2. Επιτόπια επίβλεψη καθ' όλη τη διάρκεια εκτελέσεως.
3. Επιμέτρηση των εργασιών και σύνταξη επιμετρικών σχεδίων, διαγραμμάτων, κ.λπ.
4. Σύνταξη συγκριτικών πινάκων.
5. Σύνταξη Π.Π.Α.Ε.
6. Ολική επιμέτρηση την τελευταία ημέρα κάθε εξαμήνου, για τα έργα με προθεσμία πάνω από έξι μήνες.
7. Σύνταξη αναθεωρήσεων τιμών.
8. Έλεγχος λογαριασμών.
9. Σύνταξη πρωτοκόλλων προσωρινής και οριστικής παραλαβής.
10. Συμμετοχή στον επιτόπιο έλεγχο του έργου από την επιτροπή παραλαβής.

Οι παραπάνω εργασίες είναι φυσικά **αδύνατο** να εκτελεστούν μέσα στο χρόνο των 2,14 ημερών. Και επειδή οι εργασίες 1 και 4-10 είναι απαραίτητες για την τυπική ολοκλήρωση του έργου (παράδοση, πληρωμή αναδόχων) και δεν μπορεί να παραλειφθούν ή να εκτελεστούν μερικά, οι οποιεσδήποτε «αβαρίες» θα γίνουν στις εργασίες 2 και 3 που όμως –καθά τη γνώμη μας– είναι οι σπουδαιότερες για τη νόμιμη, σωστή και έντεχνη κατασκευή των έργων.

Η κατάσταση γίνεται ακόμα δυσκολότερη αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός έργων εκτελείται από εμπειροτέχνες εργολάβους που δεν έχουν την τεχνική υποδομή που απαιτείται. Έτσι, η καθημερινή παρουσία του επιβλέποντος στο έργο είναι απαραίτητη για την επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την εκτέλεση. Οι επιπτώσεις της **αναγκαστικά** πλημμελούς επίβλεψης είναι τόσο οφθαλμοφανείς, γι' αυτό θα αναφερθούμε περιληπτικά στις σοβαρότερες:

1. Παράτυπη –για να μην αναφέρουμε τη λέξη παράνομη– εκτέλεση των έργων, λόγω μη πλήρους εφαρμογής των διατάξεων του νόμου.
2. Πρόχειρη και αρκετές φορές αντισυμβαμική επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την ε-

κτέλεση του έργου, είτε γιατί ο εργολάβος δεν βρίσκει τον επιβλέποντα και το επιλύει μόνος του, είτε γιατί ο επιβλέπων δεν έχει το χρόνο να το επιλύει σωστά και ύστερα από μελέτη. Η δημιουργία των προβλημάτων –εκτός των άλλων– είναι και συνάρτηση της ελλιπούς μελέτης των έργων.

3. Δημιουργία εντυπώσεων ότι ο εργολάβος κάνει «ό,τι θέλει» ή «ό,τι τον συμφέρει».

4. Κατασκευή υποβαθμισμένων ποιοτικά έργων.

1.2. Λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών

Το οργανόγραμμα - κανονισμός λειτουργίας, το καθηκοντολόγιο - δικαιώματα και υποχρεώσεις, και τα όργανα και μέσα, αποτελούν τα βασικά στοιχεία για τη λειτουργία των Τ.Υ.

1.2.1. Κανονισμός λειτουργίας

Από την εν γένει απουσία ή ελλιπή κανονισμό λειτουργίας παρατηρήθηκαν οι εξής επιπτώσεις:

- α. Κακή λειτουργία της διοίκησης στη λειτουργική διαδικασία.
- β. Εμπλοκή της διοίκησης στη λειτουργική διαδικασία (φαινόμενο πρωτόλειου διοικητικού σχηματισμού).
- γ. Ανύπαρκτη εξέλιξη του προσωπικού.
- δ. Μη εξασφάλιση:
 1. Της αμοιβής ανάλογα με την απόδοση.
 2. Των ευκαιριών διάκρισης.
 3. Της ίσης μεταχείρισης στην απόδοση και εξέλιξη του προσωπικού.
 4. Της αξιοποίησης της εξειδίκευσης και της αποκτούμενης εμπειρίας.
 - ε. Απουσία θέσεων με καθορισμένο αντικείμενο εργασίας, πράγμα που οδηγεί στην περιστασιακό καταμερισμό εργασιών θέσεων, με αποτέλεσμα την καλλιέργεια ευνοιοκρατίας και ομαδοποιήσεων.

1.2.2. Δικαιώματα και υποχρεώσεις - καθηκοντολόγιο

Σοβαρά, επίσης, προβλήματα προκύπτουν, όταν δεν υπάρχει καθηκοντολόγιο με σαφή προσδιορισμό των καθηκόντων και των υποχρεώσεων των εργαζομένων στην ιεραρχική κλίμακα. Τέτοια προβλήματα είναι η αδυναμία απόδοσης ευθυνών σε κάθε επίπεδο, με σοβαρές επιπτώσεις στο διαχειριστικό και διοικητικό έλεγχο, αλλά και η αδυναμία συνεργασίας μεταξύ των διευθύνσεων και μεταξύ των εργαζομένων και, κατά συνέπεια, η αδυναμία ελέγχου αποδοτικότητας των εργαζομένων σε όλα τα επίπεδα της ιεραρχίας. Όλα τα παραπάνω έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην παραγωγικότητα της εργασίας και στην τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, έτσι ώστε να μην είναι δυνατή η αξιολόγηση της ανταποδοτικότητας του παραγόμενου έργου.

Ακόμη, ως προς την εφαρμογή του ωραρίου εργασίας παρατηρήθηκαν:

– Αναγκαστική υπερωριακή απασχόληση χωρίς αμοι-

βή (δίκαιη και νόμιμη).

- Κίνδυνος δημιουργίας ψυχολογίας ότι αυτή τη δίκαιη αμοιβή μπορούν να την πληρωθούν «από αλλού»...

- Σοβαρές δυσμενείς επιπτώσεις στη ζωή των τεχνικών υπαλλήλων που επιδρούν, τόσο στην ατομική τους υγεία, όσο και στην οικογένειά τους (έντονος ρυθμός εργασίας, άγχος από τη συσσώρευση ευθυνών, πολύωρη απουσία από την οικογένεια, αδυναμία εκπληρώσεως των υποχρεώσεών τους, ως γονέων προς τα παιδιά τους κ.λπ.).

- Ελλιπής επίβλεψη με αιτία το γεγονός ότι, πολλές φορές, τα εργοτάξια εργάζονται και απογεύματα και Σαββατοκύριακα.

- Ελλιπής παρακολούθηση και παραλαβή των επιμέρους εργασιών (ιδιαίτερα σοβαρό πρόβλημα υπάρχει με τις αφανείς εργασίες).

1.2.3. Όργανα και μέσα

Οι ελλείψεις σε όργανα και μέσα είναι πολλές και γνωστές όπως: Ελλείψεις σε τεχνικά συγγράμματα, σε φωτοτυπικά μηχανήματα, σε δακτυλογράφους, σε τηλέφωνα, σε μηχανήματα κ.λπ.

Μερικές επιπτώσεις και προβλήματα που δημιουργούνται από την κατάσταση αυτή είναι:

- Αδυναμία καταγραφής της ροής της όλης εργασίας των τεχνικών υπηρεσιών και τελικού προϊόντος.

- Καθυστέρηση στη διεκπεραίωση των υποθέσεων - χρονοβόρες διαδικασίες.

- Αδυναμία πρόσβασης στα αρχεία των τεχνικών υπηρεσιών (π.χ. αρχεία αδειών πολεοδομικών γραφείων).

- Μη δυνατότητα άσκησης συστηματικού ελέγχου σε όλο το φάσμα της Δημόσιας Διοίκησης.

- Καθυστέρηση ολοκλήρωσης των τεχνικών έργων.

- Ελλιπής οικονομικός και χρονικός έλεγχος των τεχνικών έργων.

- Κακή αξιοποίηση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την παρακολούθηση των τεχνικών έργων (μη αξιοποίηση στατιστικών αποτελεσμάτων παλαιότερων έργων).

- Καθυστέρηση στην έκδοση των τευχών των τεχνικών έργων.

- Λογιστικά σφάλματα ή σφάλματα δακτυλογράφησης.

- Έλλειψη δυνατότητας για επανάληψη ομοειδών υπολογισμών με διαφορετικές παραδοχές και δεδομένα.

- Δυσκολία στην παρακολούθηση των πιστοποιήσεων, αναθεωρήσεων κ.λπ., με αποτέλεσμα την καθυστέρηση του ρυθμού απορρόφησης κονδυλίων και την αδυναμία παρακολούθησής του ανά έργο και για το σύνολο των έργων που εκτελεί κάθε φορέας.

Ένα άλλο θέμα είναι η αντιμετώπιση των **οδοπορι-**

κών, κατά την οποία κάθε άλλο παρά ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις που, από τη φύση των εργασιών των Τ.Υ., απαιτούνται. Και πάλι, από το παράδειγμα της Τ.Υ.Δ.Κ.Ν. Λαρίσης, προκύπτει ότι για την αντιμετώπιση των αναγκών σε ημερήσια και χιλιομετρική αποζημίωση, απαιτείται το ποσόν των 5.100.000 δρχ. (τιμές 1990). Έναντι του ποσού αυτού, προβλέφθηκε το ποσό των 920.000 δρχ. το οποίο με όριο πληρωμών 75% μειώνεται σε 690.000 δρχ.!!!

Ακόμη, σημαντικό, ανοικτό παραμένει το θέμα των **κινδύνων από ατυχήματα** που αντιμετωπίζουν οι τεχνικοί, οι οποίοι κίνδυνοι αυξάνουν καθημερινά. Μια ακόμη σημαντική διαπίστωση, είναι η έλλειψη κινήτρων, τόσο οικονομικών, όσο και επιστημονικών και επαγγελματικών, με αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των δεσμών του μηχανικού και των άλλων εργαζομένων, από το έργο της υπηρεσίας.

1.3. Ο ρόλος του μηχανικού και η αντίληψη που έχει διαμορφωθεί για το επάγγελμα του μηχανικού

Η αντίληψη για το ρόλο του μηχανικού στο Δημόσιο σήμερα, έχει διαμορφωθεί ως εξής:

Ο μηχανικός είναι ένας υπάλληλος πτυχιούχος, που έχει τα τυπικά προσόντα για:

α. Να του ανατίθεται πλήθος ποικίλων εργασιών που οφείλει να διεκπεραιώνει γρήγορα, όχι απαραίτητα καλά, χωρίς να δημιουργεί προβλήματα με λήψη σοβαρών πρωτοβουλιών και χωρίς να διαμαρτύρεται για τον όγκο δουλειάς και την έλλειψη βοήθειας από το κατώτερο προσωπικό.

β. Αν έχει τις ποινικές και ηθικές ευθύνες στην περίπτωση που κάτι πάει στραβά και εξεγερθεί η «κοινή γνώμη».

γ. Να είναι ύποπτος λήψης κάθε είδους δωροληψίας - και, άρα, πρέπει να κάνει τη δουλειά του χωρίς απαιτήσεις καλύτερης αμοιβής και αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας.

Από την άλλη μεριά, ο μηχανικό των Τ.Υ. ασχολείται με: επιβλέψεις έργων, σύνταξη μελετών, ελέγχους μελετών, ελέγχους συγκριτικών πινάκων, με εισηγήσεις, με γράψιμο διαφόρων αποφάσεων, συμμετοχή σε πολυποίκιλα συμβούλια, με όλα τα παραπάνω μαζί.

Έτσι, λοιπόν η ποιότητα της παρεχόμενης εργασίας είναι ποιοτικά υποβαθμισμένη, γιατί υπεισέρχονται πολλοί παράγοντες. Η απειρία, η πίεση του χρόνου, η έλλειψη γνώσεων, η σχετική αδιαφορία, η κακή οργάνωση και, βασικά, η έλλειψη ανάθεσης καθηκόντων στο βοηθητικό προσωπικό, που απελευθερώνει τις σημαντικές ποσοτικά και ποιοτικά δυνατότητες του μηχανικού.

2. Βασικές - γενικές προτάσεις

Μετά από την καταγραφή της λειτουργίας των τεχνικών υπηρεσιών, οι προτάσεις που διατυπώθηκαν από την ομάδα εργασίας, αναφέρονται σε τέσσερα βασικά θέματα, που είναι:

α. ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου και του επαγγελματός του μηχανικού.

β. Η οργάνωση των τεχνικών υπηρεσιών.

γ. Η λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών, και

δ. Οι όροι εργασίας του προσωπικού των τεχνικών υπηρεσιών.

Δεν θα αναφερθούν σε όλη τους την έκταση οι προτάσεις αυτές, αλλά θα επισημανθούν τα πιο σημαντικά στοιχεία τους.

α) Στο **ρόλο του μηχανικού** επισημαίνεται ότι αυτός κατανοείται καλύτερα, όταν συγκριθεί με τους άλλους επιστήμονες, δηλαδή όταν συγκριθεί η τεχνολογία με την επιστήμη. Έτσι, ο μηχανικός κατά την εξάσκηση του επαγγέλματός του προσπαθεί να εφαρμόσει αφ' ενός μεν, την επιστημονική γνώση και αφ' ετέρου δε, να βρει πρακτικές λύσεις στα προβλήματα του ανθρώπου. Δηλαδή, ο μηχανικός εξασκεί μια δημιουργική επιστήμη.

β) Η **οργάνωση των τεχνικών υπηρεσιών** βασίζεται στην οργάνωση των μονάδων. Όμως, οργάνωση μονάδας δεν νοείται, όταν δεν υπάρχει:

1. Κανονισμός οργάνωσης της υπηρεσίας, βάσει του οποίου συντάσσεται το (β).
2. Κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας της υπηρεσίας, και
3. Κανονισμός κατάστασης προσωπικού.

Οι τρεις παραπάνω κανονισμοί, αλληλοσυσχετίζονται και είναι απαραίτητοι, προκειμένου να λειτουργήσουν αποδοτικά οι μονάδες κάθε τεχνικής υπηρεσίας κατά τη διεκπεραίωση της ροής της εργασίας.

Δεν θα αναφερθούμε στο τι περιλαμβάνει ο κάθε κανονισμός, αλλά θα επισημάνουμε τα σημαντικότερα στοιχεία τους.

β.1. Από τον Κανονισμό οργάνωσης των τεχνικών υπηρεσιών, το σημαντικότερο σημείο στην ελληνική πραγματικότητα κατέχει η **διάκριση των θέσεων κατά κλάδους ειδικοτήτων**, που συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός ενιαίου μετώπου των μηχανικών. Η παραπάνω διάκριση θέσεων δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί αν δεν κατοχυρωθεί το γνωστικό αντικείμενο κατά κλάδο. Είναι γνωστό, ότι τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών διέπονται από το νόμο 4663/30, όπως έχει κατά καιρούς τροποποιηθεί. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί το ζήτημα των επαγγελματικών δικαιωμάτων των τεχνικών μέσης και ανώτερης εκπαίδευσης, έχουν εκδοθεί διάφορα διατάγματα, που αντιμετωπίζουν αποσπασματικά το πρόβλημα και είναι αφορμή συνεχών διαπληκτισμών μεταξύ των παραπάνω τεχνικών και σε αντιπαράθεση με τους μηχανικούς.

Είναι, συνεπώς, απαραίτητο να αντικατασταθεί όλη η νομοθεσία που διέπει τα επαγγελματικά δικαιώματα των τεχνικών και να κωδικοποιηθεί σε ένα ενιαίο νέο κείμενο, στο οποίο να καθορίζονται σαφώς τι μπορεί να μελετά και να επιβλέπει κάθε ειδικότητα και βαθμίδα.

β.2. Από τον κανονισμό εσωτερικής λειτουργίας των τεχνικών υπηρεσιών σημαντική είναι η συμμετοχή των εργαζομένων στη λειτουργικότητα της υπηρεσίας, και, κατά συνέπεια, σημαντικό είναι ν' αναπτυχθούν οι δυνατότητες του **θεσμού της ολομέλειας**.

Ακόμη, ουσιαστικό ρόλο στη λειτουργία των Τ.Υ. παίζει η **αξιοποίηση της πληροφορικής** που όλοι πια γνωρίζουμε τα θετικά της αποτελέσματα.

β.3. Από τον κανονισμό κατάστασης προσωπικού, το στοιχείο που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή είναι η **επιμόρφωση του προσωπικού**. Η επιμόρφωση θα πρέπει να αποσκοπεί:

- Στην ενημέρωση για προσαρμογή της γνώσης σε νέα δεδομένα.
- Στην αναβάθμιση της γνώσης μέσα από μια βελτιωμένη επεξεργασία του γνωστικού αντικειμένου.
- Στην εξειδίκευση σε ορισμένο γνωστικό αντικείμενο.

3. Τρόποι υλοποίησης προτάσεων

3.1. Προτάσεις άμεσα υλοποιήσιμες

1. Καταγραφή του αντικειμένου κάθε δημόσιου φορέα και ανακατανομή αρμοδιοτήτων, ώστε να μην υπάρχει αλληλοεπικάλυψη, π.χ. εγγειοβελτιωτικά έργα κατασκευάζει και το Υπουργείο Γεωργίας και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

2. Περιγραφή και καθορισμός του θεσμού της ολομέλειας και θεσμοθέτησης του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας της.

3. Σύνταξη κανονισμού οργάνωσης/λειτουργίας των τεχνικών υπηρεσιών. Για τον τρόπο σύνταξης του κανονισμού αυτού θα πρέπει να γίνουν οι παρακάτω ενέργειες:

α. Εντολή να συγκληθούν ολομέλειες που θα υποβάλουν εισηγήσεις σε συγκεκριμένο χρόνο, που θα περιέχουν:

1. Περιγραφή των στόχων της μονάδας, της ροής εργασίας και του τελικού προϊόντος: όπως είναι, όπως θα έπρεπε να είναι.
2. Επισημάνση των σημείων που γίνεται εμπλοκή στη συνεργασία με συναρμόδιους φορείς.
3. Περιγραφή του προσωπικού που υπάρχει και αναφορά στο προσωπικό που απαιτείται.
4. Απόψεις για τη λειτουργία των άλλων μονάδων της υπηρεσίας.
5. Εντοπισμό των αδυναμιών του υπάρχοντος οργανισμού.

Η συζήτηση στις ολομέλειες θα μπορούσε να μεθοδευθεί με την ύπαρξη κεντρικής εισηγήσης από τον προϊστάμενο που θα δίνεται για σχολιασμό και υποβολή προτάσεων στο υπόλοιπο προσωπικό.

β. Υποβολή στη διοίκηση (π.χ. γεν. γραμματεία) της άποψης της ολομέλειας, που περιέχει και αναφορά στις διαφορετικές απόψεις που εκφράστηκαν.

γ. Παράλληλα: α) Πρόσκληση στο σύνολο των εργαζομένων να ορίσει εκπροσώπους του - επιστήμονες κοινής αποδοχής - β) ορισμός ενός εκπροσώπου της διοίκησης, που συγκεντρώνουν τις εισηγήσεις των τεχνικών μονάδων, τις επεξεργάζονται και καταλήγουν σε πρόταση κανονισμού οργάνωσης.

δ. Κοινοποίηση της πρότασης: α) στους εργαζόμενους και επαναλαμβάνεται ο κύκλος των ολομελειών, β) στους φορείς που εμπλέκονται στα αντικείμενα δράσης για να εκφράσουν άποψη.

ε. Διαμόρφωση του τελικού κειμένου από την ίδια ομάδα εργασίας και προώθησή του για να καταστεί ισχυρό.

4. Άμεση επαναφορά του βαθμού του γενικού διευθυντή.

5. Μείωση του αριθμού των εισακτέων υποψηφίων μηχανικών στα Α.Ε.Ι., ώστε να «βγαίνουν» τόσοι μηχανικοί, όσους έχει ανάγκη η Ελλάδα.

6. Σωστός προγραμματισμός των έργων με βασική αρχή: «κάθε έργο ολοκληρώνεται σε τρία το πολύ χρόνια, ανεξάρτητα από τον προϋπολογισμό του». Εξαιρέση μπορεί να γίνεται για «ειδικά έργα» εθνικής κλίμακας. Οι προϊστάμενοι των Τ.Υ. συμμετέχουν υποχρεωτικά και με βαρύνουσα γνώμη στην κατάρτιση των ετήσιων προγραμμάτων εκτελεστέων έργων.

7. Δραστικός περιορισμός του συνολικού αριθμού έργων που εντάσσονται σε κάθε στάδιο Π.Π.Δ.Ε. και αυστηρή εφαρμογή των διατάξεων.

8. Δημιουργία προτύπων εργοταξίων στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. (ένα για κάθε κατηγορία έργου) όπου θα εκπαιδεύονται όλοι οι νεοδιοριζόμενοι στο δημόσιο τομέα μηχανικοί.

9. Παρακολούθηση στα Α.Ε.Ι. κύκλων συνεχιζόμενης εκπαίδευσης των μηχανικών.

10. Ενημερωτικές επισκέψεις σε έργα με ιδιαίτερη σημασία για την εθνική οικονομία, σε έργα στα οποία δεν εφαρμόζονται συνήθεις τεχνικές και σε έργα που δεν κατασκευάζονται σε μεγάλη κλίμακα.

11. Συμμετοχή σε συνέδρια που έχουν ως αντικείμενο θέματα συναφή με την απασχόληση του μηχανικού στην εργασιακή μονάδα του, συμμετοχή των μηχανικών σε σεμινάρια ημερίδες κ.λπ.

12. Συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα για την πραγματοποίηση σεμιναρίων επιμόρφωσης μηχανικών.

13. Τέλος, για την αξιοποίηση της πληροφορικής, προτείνονται:

- Εκπόνηση προγράμματος για την καταγραφή των αναγκών σε πληροφορική των τεχνικών υπηρεσιών. Καταγραφή της σημερινής κατάστασης - προτάσεις για προμήθεια υλικοτεχνικής υποδομής - προτάσεις για κάλυψη των αναγκών από άποψη ανθρώπινου εξειδικευμένου προσωπικού - εκτίμηση οικονομικών απαιτήσεων για τα παραπάνω.

- Εγκατάσταση μηχανογράφησης σε όλες τις τεχνικές υπηρεσίες για την κάλυψη των άμεσων αναγκών μέχρι την εκπόνηση ολοκληρωμένου προγράμματος

για την εγκατάσταση πληροφορικής (μηχανογράφηση αρχείων - παρακολούθηση τεχνικών έργων).

- Επιμόρφωση των υπαλλήλων των τεχνικών υπηρεσιών (μηχανικών και διοικητικών) σε θέματα χρήσεως ηλεκτρονικού υπολογιστή, και προγραμμάτων που αφορούν τη λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών.

3.2. Προτάσεις που θέλουν νομοθετική ρύθμιση

1. Αντικατάσταση του Ν. 4663/30 και όλων των διαταγμάτων για τα επαγγελματικά δικαιώματα των τεχνικών, όπου κατ' αρχήν μπορεί να αντιμετωπισθούν μόνο τα θέματα των μηχανικών και ύστερα άλλων βαθμίδων τεχνικών.

2. Συμπλήρωση του Π. Δ/τος για τα δημόσια έργα, ώστε να καθίστανται υπεύθυνοι με την υπογραφή τους οι βοηθοί επιβλέποντες (υπομηχανικοί, εργοδηγοί ή έμπειροι σχεδιαστές) για τα στοιχεία που παραλαμβάνουν (ελάττωση της απασχόλησης του μηχανικού, ενασχόλησή του με πιο σοβαρά θέματα).

3. Θεσμικό πλαίσιο για ενοποίηση των τεχνικών υπηρεσιών σε επίπεδο νομού, έτσι ώστε να μειωθεί το φαινόμενο της υποαπασχόλησης και, κατά συνέπεια, της ετεροαπασχόλησης.

4. Τροποποίηση και βελτίωση της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων, σύμφωνα με τις προτάσεις της Ο.Ε. του ΤΕΕ που ασχολείται με το θέμα.

5. Νομοθετική κατοχύρωση της επιθεώρησης των δημοσίων έργων κατά τακτά χρονικά διαστήματα (κατ' έτος ή τουλάχιστον μια φορά κάθε δυο χρόνια). Αύξηση του αριθμού των επιθεωρητών δημοσίων έργων με σύγχρονη καθιέρωση ηθικών και οικονομικών κινήτρων για την προσέλευση στο σώμα επιθεωρητών άξιων και ικανών στελεχών.

6. Άμεση νομοθετική καθιέρωση της απαραίτητης σύνδεσης μεταξύ των κρίκων της αλυσίδας: «Προγραμματισμός - μελέτη - επίβλεψη - κατασκευή - συντήρηση», για όλα τα δημόσια έργα.

7. Καθιέρωση της διαθέσεως ποσοστού 3% του ετήσιου προϋπολογισμού των έργων κάθε Τ.Υ. για την υλικοτεχνική υποστήριξη των έργων.

8. Νομοθετική ρύθμιση της απαγόρευσης επίβλεψης από κάθε μηχανικό πέραν των επτά (7) έργων ετησίως.

9. Ανασύνταξη της νομοθεσίας περί αναθέσεως και συντάξεως μελετών και καθιέρωση της υποχρέωσης ύπαρξης πλήρους οριστικής μελέτης σε στάδιο μελέτης, σε στάδιο μελέτης -εφαρμογής, σαν απαραίτητου όρου για τη δημοπράτηση των έργων προϋπολογισμού άνω των 10.000.000 δρχ.

10. Νομοθετική ρύθμιση της δαπάνης των οδοιπορικών εξόδων και της ημερήσιας εκτός έδρας αποζημίωσης σε τέτοιο ύψος που να καλύπτει τα πραγματικά έξοδα των μετακινούμενων. Αυστηρός έλεγχος της πραγματοποίησης των μετακινήσεων με ευθύνη των προϊσταμένων των Τ.Υ. (με κατάργηση πλασματικών μετακινήσεων).

11. Όσον αφορά την επιμόρφωση των μηχανικών προ-

τείνεται:

- Επιστημονική αναβάθμιση του Ι.Δ.Ε., ώστε να αποκτήσει συγκεκριμένο περιεχόμενο σπουδών που θα αντιστοιχεί στις ανάγκες των τεχνικών υπηρεσιών με αυστηρό καθορισμό των επιστημονικών προσόντων του διδακτικού προσωπικού.

- Εξέταση του ενδεχόμενου να συγκροτηθεί εθνικός φορέας επιμόρφωσης και εξειδίκευσης με πυρήνα το ΕΛ.ΚΕ.ΠΑ. και σύνδεσή του με τις πολυτεχνικές σχολές της χώρας. Στον φορέα αυτόν θα ενταχθούν σταδιακά όλοι οι φορείς που ασκούν επιμόρφωση και θα συνδέεται με την παιδεία και την παραγωγή στα πλαίσια του εθνικού σχεδιασμού.

- Θεσμοθέτηση κύκλου σπουδών σχετικού με τη Δημόσια Διοίκηση στο Ε.Μ.Π. και στις πολυτεχνικές σχολές, τόσο σε προπτυχιακό, όσο και σε ένα ολοκληρωμένο μεταπτυχιακό κύκλο.

- Δημιουργία στην Ελλάδα σχολής για την παραγωγή διευθυντικών στελεχών.

12. Τέλος, για την αξιοποίηση της πληροφορικής, βασική πρόταση είναι η κεντρική υποστήριξη με επιστημονικά ινστιτούτα και οργανισμούς για τον προγραμματισμό και την ανάπτυξη της πληροφορικής, στον τομέα παραγωγής τεχνικών έργων στα πρότυπα ανάλογων οργανισμών που λειτουργούν στο εξωτερικό. Τέτοιοι οργανισμοί είναι π.χ. στη Γαλλία το CAST (Centre d' assistance au Calcul Technique) και στη Γερμανία RIB (Rechen - und Entwicklungsinstitut für EDV im Bauwesen) και το GAEB (Gemeinsamer Ausschuss Elektronik in Bauwesen).

3.3. Προτάσεις που θέλουν οικονομικά μέσα

1. Καθιέρωση μόνιμων προγραμμάτων επιμόρφωσης και εξειδίκευσης των μηχανικών, αλλά εν γένει των τεχνικών υπαλλήλων.

2. Πλήρης εξοπλισμός των Τ.Υ. σε όργανα και μέσα (άνετα κτίρια, γραφεία, αυτοκίνητα (1 ανά 2 μετακινούμενους υπαλλήλους), τηλέφωνα (1 ανά 2 υπαλλήλους και ένα με απευθείας κλήση υπεραστικού αριθμού), τοπογραφικά όργανα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές, πλήρη βιβλιοθήκη (τουλάχιστον μία ανά νομαρχία), αρχειοθήκες και συστήματα αρχειοθέτησης, κ.λπ.).

3. Τέλος, για την αξιοποίηση της πληροφορικής προτείνονται:

- Υλοποίηση προγράμματος εγκατάστασης της πληροφορικής σε όλο το φάσμα των τεχνικών υπηρεσιών σε εκτέλεση της σχετικής πρότασης που αναφέρονται στην παρ. 3.1.13. με σύγχρονη αίτηση οικονομικής κάλυψης του αντικειμένου από την ΕΟΚ.

- Εξειδίκευση τεχνικού προσωπικού και στον κλάδο ανάλυσης προγραμματισμού, σε θέματα που αφορούν τις τεχνικές υπηρεσίες.

4. Συμπεράσματα - γενικές παρατηρήσεις

Απ' όλα τα προαναφερθέντα συμπεραίνεται ότι οι πηγές, οι παράγοντες και τα αίτια της κακοδαιμονίας

των Δ.Τ.Υ. είναι:

1. Ο συγκεντρωτισμός και οι παρεμβάσεις της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας στη δουλειά των υπηρεσιών (νομοθεσία, χωροταξική διάρθρωση Τ.Υ., αρμοδιότητες, στελέχωση, κ.λπ.).

2. Η αναξιοκρατία και το ρουσφέτι που επικρατούν σαν κριτήριο στις προσλήψεις, στις προαγωγές, στις τοποθετήσεις, στις μετακινήσεις.

3. Ο νομικισμός και η πολυνομία.

4. Η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και η αλληλοκάλυψη των αρμοδιοτήτων.

5. Το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο και η έλλειψη προγραμμάτων μετεκπαίδευσης.

6. Οι σκόπιμες αποδοχές πείνας.

7. Η ανυπαρξία προγραμματισμού.

8. Η χαμηλή υλικοτεχνική υποδομή και ο μικρός βαθμός μηχανογράφησης των δημοσίων υπηρεσιών.

9. Η άναρχη και απρογραμμάτιστη, όσον αφορά την υπηρεσία και τις ειδικότητες, κατανομή του προσωπικού.

10. Η ελάχιστη αξιοποίηση στη διοίκηση των σύγχρονων μεθόδων της διοικητικής επιστήμης (management).

11. Ο σημαντικός βαθμός ανευθυνότητας που χαρακτηρίζει ορισμένο αριθμό εργαζομένων.

12. Οι γενικότερες αδυναμίες του γραφειοκρατικού μοντέλου, όπως η τυπολατρεία, η αναποτελεσματικότητα, το χαρτοβασιλείο, η αποξένωση από την κοινωνία.

13. Η μετατροπή του εργαζόμενου σε τμήμα, σε γρανάζι ενός συστήματος, η υποβάθμιση της προσωπικότητας σαν παράγοντα στη δουλειά και στη δράση.

Έτσι, το γενικό συμπέρασμα που αβίαστα εξάγεται είναι ότι η κατάσταση στις τεχνικές υπηρεσίες του δημοσίου τομέα κυμαίνεται από μέτρια έως απαράδεκτη. Υπάρχουν σοβαρές θεσμικές και διαρθρωτικές αδυναμίες που εξασθενίζουν και εμποδίζουν το τεράστιο «δυναμικό» των τεχνικών υπηρεσιών να εκδηλωθεί και να παράγει «αποτελέσματα» που τόσο τα έχει ανάγκη το ελληνικό κράτος. Αποτελέσματα που έχουν άμεση σχέση με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, που αποτελεί το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημά της.

Εξάλλου, η κατάσταση των τεχνικών υπηρεσιών δεν μπορεί παρά να ακολουθεί τη γενική κατάσταση που επικρατεί σε ολόκληρη την ελληνική κοινωνία.

Όταν οι ηθικές αξίες απορρίπτονται σαν «μίσμα», όταν αυτοί που τις ενστερνίζονται θεωρούνται -επιεικώς- «βλάκες», όταν παντού επικρατεί ο λαϊκισμός, ο «ωχαδελφισμός», ο εύκολος πλουτισμός και το κακώς εννοούμενο προσωπικό συμφέρον, είναι «δονκιχωτισμός» να περιμένουμε από τις Τεχνικές Υπηρεσίες να δουλέψουν αποδοτικά, στηριζόμενες στον πατριωτισμό και στο φιλότιμο των τεχνικών υπαλλήλων που τις συγκροτούν.

Όταν όλα «γκρεμίζονται» γύρω σου, είναι πολύ δύσκολο –αν όχι ακατόρθωτο– εσύ να «χτίζεις».

Όμως, η Ελλάδα δεν έχει πλέον την πολυτέλεια να βαδίζει με βήμα σημειωτόν. Η Ελλάδα αλλά και ο κόσμος ολόκληρος έχει ήδη συναισθανθεί την επιτακτική ανάγκη να «τρέχει ολοταχώς» προς το μέλλον, ακολουθώντας τη σύγχρονη αλματώδη τεχνολογική πρόοδο, η οποία δεν επιτρέπει ενδιάμεσες στάσεις.

Ένα σοβαρό, όσο και καίριο ρόλο σ' αυτή την προσπάθεια ανάκαμψης της πορείας του ελληνικού κράτους θα κληθούν να παίξουν οι τεχνικές υπηρεσίες του δημόσιου τομέα, που θα αναλάβουν την υλοποίηση, τόσο των εθνικών, όσο και των κοινοτικών προγραμμάτων ανάπτυξης, στο τμήμα τους που αφορά τον προγραμματισμό, σχεδιασμό και εκτέλεση των έργων υποδομής.

Πρέπει, λοιπόν, η ηγεσία του κράτους να σκύψει με προσοχή, να εντοπίσει τα ποικιλόμορφα προβλήματα των τεχνικών υπηρεσιών του και να επιλύσει βραχυπρόθεσμα μεν αυτά που δεν έχουν δυσβάστακτο οικονομικό κόστος, μακροπρόθεσμα δε όλα τα υπόλοιπα.

Προς την κατεύθυνση του εντοπισμού και της πρότασης λύσεως για τα παραπάνω προβλήματα ευελπιστεί ότι συμβάλλει και η ομάδα εργασίας με το έργο της. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος: Ευχαριστούμε την κυρία Χατζοπούλου και παρακαλώ τον κύριο Βερίλλη, να μας αναπτύξει το θέμα του. Ο κύριος Βερίλλης είναι πρόεδρος του Συλλόγου Τεχνικών του Υπουργείου Εσωτερικών.

Θέμα: Τ.Υ.Δ.Κ. – μηχανικοί Υπουργείου Εσωτερικών.

Εισηγητής: **Δ. Βερίλλης**, πρόεδρος Δ.Σ. Συλλόγου Τεχνικών Υπουργείου Εσωτερικών.

Εισαγωγή

Διάχυτη είναι η αγωνία, η οργή και η αγανάκτηση όλων των μηχανικών για τη συνεχή υποβάθμιση των τεχνικών υπηρεσιών, για τη συνεχή υποβάθμιση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων των διπλωματούχων μηχανικών του δημόσιου τομέα σε μια κρίσιμη για τη χώρα μας περίοδο.

Η χώρα μας, πράγματι, ιδιαίτερα μετά τη συμφωνία του Μάαστριχτ βρίσκεται σε μια δύσκολη και αποφασιστική καμπή και θα πρέπει στα επόμενα χρόνια να επιτύχει πολύ δύσκολους στόχους, να πραγματοποιή-

ήσει πολύ μεγάλες προσαρμογές.

Κρίσιμο θέμα, καθοριστικό σημείο, τελευταία ίσως ελπίδα μας, για τον εκσυγχρονισμό της οικονομίας μας και την ένταξη στην 3η και τελική φάση της οικονομικής και νομισματικής ένωσης αποτελεί η μεγάλη και γρήγορη απορρόφηση κοινοτικών πόρων, ιδιαίτερα του 2ου πακέτου Ντελόρ. Πέρα, όμως, από το ύψος των κοινοτικών εισφορών, που είναι πολύ σημαντικό στοιχείο, περισσότερο σημαντικός είναι ο τρόπος αξιοποίησής τους, δηλαδή, αν αξιοποιούνται οι πόροι στο βαθμό που πρέπει. Η αποτελεσματικότητα, η αναπτυξιακή σκοπιμότητα, η συμβολή στον εκσυγχρο-