

Άρχισε η δημόσια διαβούλευση υπό το συντονισμό του ΤΕΕ -Τμήματος Κ. Μακεδονίας και ολοκληρώνεται μέχρι το τέλος του χρόνου για το Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει έργα ύψους 8,4 δισ. ευρώ έως το 2020



Η Θεσσαλονίκη έχει ανάγκη από έργα

Αρχισε η δημόσια διαβούλευση για την εκπόνηση του Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών (ΣΣΥΜ) 2010 - 2020 της Θεσσαλονίκης και της Ευρύτερης Περιοχής της, η οποία θα διαρκέσει μέχρι τα τέλη του 2010 υπό το συντονισμό του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ.

Πρόκειται για το master plan της Θεσσαλονίκης, που έχει ως βασικό κορμό το μετρό της πόλης, έργο για το οποίο καταβάλλονται προσπάθειες να απεμπλακεί από τις καθυστερήσεις στην κατασκευή του και να ολοκληρωθεί. Περιλαμβάνει, δε, συγκοινωνιακές, οδικές και μεταφορικές παρεμβάσεις. Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, ο προϋπολογισμός των έργων υπολογίζεται σε 8,4 δισ. ευρώ. Τα 2,4 δισ. ευρώ είναι δεσμευμένα σε έργα που υλοποιούνται ή είναι ώριμα για να ξεκινήσει η κατασκευή τους. Αναζητούνται 6 δισ. ευρώ για την επόμενη δεκαετία. Τα χρήματα εκτιμάται ότι θα εξευρεθούν, μέσω δανειοδότη-

σης από την ΕΤΕπ, το ΠΔΕ, νέους κοινοτικούς πόρους και ΣΔΙΤ.

Ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, **Δημήτρης Ρέππας**, παρουσίασε τους βασικούς άξονες του σχεδίου, σε ειδική εκδήλωση που έγινε στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ/ΤΚΜ, παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Το Προκαταρκτικό Σχέδιο εκπόνησε Επιτροπή Εμπειρογνομημόνων που συγκρότησε το υπουργείο και η οποία αποτελούνταν από τους καθηγητές **Γ. Γιαννόπουλο, Ν. Καλογήρου, Σ. Λαμπρόπουλο, Α. Μουρατίδη, Ν. Μουσιόπουλο, Π. Παπαϊωάννου, και Π. Σταθακόπουλο.**

Ο κ. Ρέππας τόνισε ότι η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι τα τέλη του 2010, έτσι ώστε στις αρχές του επόμενου χρόνου η Πολιτεία να είναι σε θέση να ξεκινήσει την εφαρμογή των τμημάτων του σχεδίου που παρουσιάζουν την ανάλογη ωριμότητα. Επίσης, αναφέρθηκε στην πρόθεση των

συναρμόδιων υπουργείων να υπογράψουν τις επόμενες ημέρες μνημόνιο συνεργασίας, με στόχο την ταχύτερη υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου.

Η αναθεωρημένη προσέγγιση περί υποθαλάσσιας σήραγγας προβλέπει ένα τμήμα μικρό, το οποίο θα φθάνει μέχρι το κτίριο της Ηλεκτρικής και ένα δεύτερο, μεγαλύτερο, έως το ύψος της Καλαμαριάς, περικλείοντας τον εσωτερικό δακτύλιο της Θεσσαλονίκης.

Το προκαταρκτικό σχέδιο προβλέπει, επίσης, και μια σειρά από άλλα έργα μεγάλης κλίμακας με δεκαετή ορίζοντα υλοποίησης, που «θα αλλάξουν την εικόνα της Θεσσαλονίκης». Μεταξύ αυτών, η ζεύξη του Θερμαϊκού (Αξιός - Αγγελοχώρι), η ανασχεδιασμένη εξωτερική περιφερειακή, πλήρης δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, προσοστιακός), που θα έχει έως και πέντε επεκτάσεις, αναβάθμιση αεροδρομίου, κ.ά. Ήδη, η σχετική εργασία έχει εξασφαλίσει το «πράσινο φως» από τη Διυπουργ-

Επιμέλεια: **ΒΑΣΩ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**



και ανάπτυξη

Το ΤΕΕ - ΤΚΜ εγγυητής της διαβούλευσης

Στη δημόσια διαβούλευση για το προκαταρκτικό ΣΣΥΜ και το ρόλο του ΤΕΕ αναφέρθηκε ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ, **Τάσος Κονακλίδης**. Κηρύσσοντας την έναρξη της διαδικασίας, επανέλαβε την πάγια θέση του Επιμελητηρίου για την ανάγκη συνολικού σχεδιασμού. «Για ακόμη μία φορά ξεκινάμε με κατακερματισμένο αντικείμενο. Αυτό που παρουσιάζεται σήμερα δεν είναι προκαταρκτικό Στρατηγικό Σχέδιο. Η εξειδίκευση στις υποδομές μεταφορών ακυρώνει τον όρο κι αποκαλύπτει το επιμέρους του πονήματος. Τουλάχιστον, ας προχωρήσουν κάποια έργα αναγκαία όχι για το μέλλον, εγγύς ή μακρινό, αλλά για σήμερα, ή μάλλον για χθες, είτε χαρακτηριστικά. Ο ίδιος τόνισε ότι θα περίμενε από ένα Στρατηγικό Σχέδιο: Να προδιαγράφει το αναπτυξιακό πλαίσιο για την περιοχή επιρροής του, να εντάσσει αυτό το πλαίσιο στον ευρύτερο αναπτυξιακό σχεδιασμό που αφορά την επικράτεια, να προδιαγράφει τα έργα και τις δράσεις ανά τομέα που θα υποστηρίζουν τους αναπτυξιακούς στόχους και να προβλέπει τη μεταξί τους συνεργία, να θέτει προτεραιότητες και χρονοδιαγράμματα και να προβλέπει τουλάχιστον τα απολύτως απαραίτητα (χρηματοδοτικά εργαλεία, θεσμικούς διοίκησης και συνεργασίας των εμπλεκόμενων και Δημόσια Διοίκηση).

«Το ΤΕΕ/ΤΚΜ θα σηκώσει το μεγάλο βάρος της διαβούλευσης, με το κύρος, την τεχνογνωσία και την εμπειρία που διαθέτει, για να έχουμε άριστα αποτελέσματα» είπε χαρακτηριστικά ο **κ. Ρέπ-**

πας, ο οποίος τόνισε «την ανάγκη για μία πολιτική ευθύνης και ρεαλισμού, που εκτός των άλλων συμπεριλαμβάνει τις παραδοχές, τις αντιλήψεις και τις προσδοκίες των ανθρώπων που γνωρίζουν την πόλη και έχουν συλλάβει στο μυαλό τους το μέλλον της Θεσσαλονίκης».

Από την πλευρά του, ο υφυπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, **Γιάννης Μαγκριώτης**, αναφέρθηκε στην ευθύνη που αναλαμβάνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ για το συντονισμό της κοινωνικής διαβούλευσης, που αποδεικνύει τη δική του σοβαρότητα και υπευθυνότητα, αλλά και την πρόθεση της κυβέρνησης αυτή η διαβούλευση να μην είναι στημένη, ούτε υφαρπαγή γνωμών.

Την αναλυτική παρουσίαση του προκαταρκτικού ΣΣΥΜ έκαναν τα μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομητών. Η έκθεση αποτελεί την αρχή και όχι το τέλος μιας διαδικασίας, που θα δώσει στην πόλη ένα συναινετικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των υποδομών και μεταφορών που - επειδή ακριβώς θα τυγχάνει γενικότερης αποδοχής από τους φορείς και οργανισμούς της περιοχής αλλά και την τοπική κοινωνία γενικότερα - θα έχει τις μεγαλύτερες πιθανότητες ολοκλήρωσης και λειτουργίας στο μέλλον.

Το σχέδιο που παρουσιάστηκε και στην ουσία αποτελεί τη βάση της διαβούλευσης που θα ακολουθήσει, στηρίζεται σε τρεις πυλώνες που συνθέτουν το σύστημα των μεταφορών: δημόσιες συγκοινωνίες, οδικές υποδομές και στάθμευση.

γική Επιτροπή Μεγάλων Έργων και Υποδομών.

Με βάση τα πορίσματα της δημόσιας διαβούλευσης και τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Θεσσαλονίκης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, θα δρομολογηθούν τους επόμενους μήνες όλες οι αναγκαίες μελέτες για την οριστικοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου, τη σύνταξη του αναγκαίου χρηματοδοτικού προγράμματος και την κατάστρωση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησής του.

«Η Θεσσαλονίκη έχει Master Plan, έχει Επιχειρησιακό Σχέδιο από το 2002, το οποίο ετέθη, και στην πρώτη φάση και στην επικαιροποίησή του, υπόψη τόσο των φορέων της πόλης όσο και των κυβερνήσεων. Και το σημαντικότερο: Έχει όραμα και στόχους για το μέλλον» αντέτεινε με ανακοίνωση Τύπου ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης, **Βασίλης Παπαγεωργόπουλος**, τονίζοντας ότι η Θεσσαλονίκη έχει ανάγκη από έργα και από ανάπτυξη.

“ Από τις αρχές του 2011 θα δρομολογηθούν οι αναγκαίες μελέτες για την οριστικοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου ”

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Για το σύστημα των δημόσιων συγκοινωνιών προβλέπεται ένα δίκτυο υποδομών που αποτελείται από μέσα σε σταθερή τροχιά (μετρό, προαστιακός, τραμ), λεωφορειακές γραμμές κατάλληλα διαρθρωμένες γύρω από αυτά ή και αυτοδύναμες και άλλες γραμμές μαζικής μεταφοράς, εφόσον κριθούν αναγκαίες και βιώσιμες (π.χ. θαλάσσια συγκοινωνία).

Σε σχέση με τα μέσα σε σταθερή τροχιά προτείνονται:

- Η επέκταση της υπό κατασκευήν γραμμής μετρό προς Καλαμαριά και κατασκευή αμαξοστασίου στη Μίκρα.
- Η μελέτη των επεκτάσεων της κε-

ντρικής γραμμής του μετρό μέχρι το αεροδρόμιο «Μακεδονία», το νοσοκομείο «Παπαγεωργίου», το δήμο Ευόσμου και δημιουργία δευτέρου κλάδου της γραμμής προς Τούμπα - Χαριλάου - Πυλαία.

• Τερματικοί σταθμοί, με τη μορφή ολοκληρωμένων πολυτροπικών συγκοινωνιακών κέντρων σε ΝΣΣ, Μίκρα και στρατόπεδο «Καρατάσου»/Νοσοκομείο «Παπαγεωργίου».

• Σύνδεση της Σίνδου με το κέντρο μέσω της υπάρχουσας χάραξης της γραμμής του ΟΣΕ.

• Μελέτη των δύο συνδεδημένων γραμμών τραμ προς δυτική και ανα-

τολική Θεσσαλονίκη.

Το υπόλοιπο σύστημα μαζικών δημόσιων συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να καλυφθεί από λεωφορειακές γραμμές κατάλληλα αρθρωμένες, ώστε να συμπληρώνουν και να τροφοδοτούν τα μέσα σε σταθερή τροχιά. Η δημιουργία εκτεταμένου και αυστηρά αστυνομευόμενου δικτύου λεωφο-

ρειωριδίων θεωρείται πρωταρχικής σημασίας. Σε συνδυασμό με τις υποδομές που προτείνονται, θεωρείται αναγκαία η δημιουργία φορέα σχεδιασμού, συντονισμού και ανάπτυξης των υποδομών και ελέγχου (μετεξέλιξη του ΣΑΣΘ) του όλου συστήματος των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Το στρατηγικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης απαρτίζεται από τον Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕσοΔ), τον Εξωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕξοΔ), τμήματα των διερχόμενων κύριων εθνικών οδικών αξόνων (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, κήθετοι άξονες), τους συνδετήριους κλάδους (ακτινικές συνδέσεις), μεταξύ των δύο δακτυλίων. Μεταξύ άλλων, το Σχέδιο προτείνει τη μελέτη της λεγόμενης «υποθαλάσσιας» στο βασικό της κορμό, δηλαδή, παράλληλα με τη λεωφόρο Νίκης, αλλά και το ενδεχόμενο κατασκευής α-

κόμη μίας με τελικό προορισμό την Καλαμαριά, την κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής από την Ευκαρπία μέχρι Αγγελοχώρι και τη λεγόμενη «ζεύξη του Θερμσιού» (Αγγελοχώρι - ΠΑΘΕ). Η Επιτροπή πρότείνει συγκεκριμένα «έργα προτεραιότητας», δεδομένων των περιορισμένων πόρων και με βάση συγκεκριμένα κριτήρια επιλογής, τα οποία σχετίζονται με την αναβάθμιση του σημερινού εσωτερικού δακτυλίου και με νέα έργα, στη λογική της δημιουργίας και ολοκλήρωσης των δύο δακτυλίων και των συνδετηρίων τους.



Σχέδιο δεκαετίας

«Το Προκαταρκτικό Σχέδιο στο οποίο καταλήξαμε είναι σχέδιο δεκαετίας και υπηρετεί τον συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Συζητήθηκε στη Διυπουργική Επιτροπή Μεγάλων Έργων και Υποδομών και υιοθετήθηκε καταρχήν» τόνισε στην ομιλία του ο υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, **Δημήτρης Ρέππας** και πρόσθεσε ότι για τη διαμόρφωση αυτού του Σχεδίου, αλλά και για το γενικότερο συντονισμό της υλοποίησης των έργων που αυτό θα περιέχει, συγκροτήθηκε, με πρωτοβουλία του υπουργείου και σε συνεργασία με το ΥΠΕΚΑ, «Συντονιστική Ομάδα», η οποία θα μεριμνήσει για την ιεράρχηση της υλοποίησης των έργων, στοχεύοντας στην ταχεία και έγκαιρη ωρίμανσή τους στη βάση συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης.

Οι εργασίες της **Συντονιστικής Ομάδας** ξεκίνησαν πριν πέντε μήνες. Στην επιτροπή συμμετέχουν τρεις Γενικοί Γραμματείς του υπουργείου μας, η Γενική Γραμματέας Χωροταξίας του ΥΠΕΚΑ, η Γενική Γραμματέας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, οι πρόεδροι της «Εγνατία Οδός ΑΕ», του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, του ΣΑΣΘ και της «Αττικό Μετρό».

Συντονιστής της Ομάδας είναι ο υφυπουργός **Γιάννης Μαγκριώτης**, υπό τη διεύθυνση του ο-

ποίου διεξάγονται δεκαπενθήμερες συνεδριάσεις στη Θεσσαλονίκη.

Για την υποστήριξη της Συντονιστικής Ομάδας συγκροτήθηκε Επιτροπή Εμπειρογνομόνων από καθηγητές - επιστήμονες εγνωσμένου κύρους για την υποστήριξη, τον εμπλουτισμό και την εξειδίκευση του Στρατηγικού Σχεδίου του Υπουργείου μας.

Στόχος της Επιτροπής των Εμπειρογνομόνων ήταν η σύνταξη ενός ενιαίου προκαταρκτικού **Στρατηγικού Σχεδίου** για την ανάπτυξη των Υποδομών Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης. Στην ουσία πρόκειται για τη σύνθεση ενός **«Συναινετικού Πλαισίου Αναφοράς»** που θα αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και εξειδίκευσης, αλλά παράλληλα θα υποβοηθήσει την υλοποίηση έργων «ώριμων» (με την έννοια της γενικότερης αποδοχής και ύπαρξης μελετητικής προετοιμασίας) ώστε να αξιοποιηθούν κονδύλια που είναι άμεσα διαθέσιμα από το ΕΣΠΑ.

Η διαδικασία που ακολουθείται συνδέεται και συνεχίζει τη διαδικασία που άρχισε με την πρώτη μελέτη Στρατηγικού Σχεδιασμού του 2000 και γίνεται σε πλήρη συνεργασία και συνεννόηση με το ΥΠΕΚΑ και τις αρμόδιες πολεοδομικές - χωροταξικές αρχές, στο πλαίσιο και τη διαδικασία επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης.

Η έκθεση που παρουσιάζεται, αποτελεί συνεπώς την αρχή και όχι το τέλος μιας διαδικασίας που θα δώσει στην πόλη ένα συναινετικό Στρατηγικό Σχέδιο ανάπτυξης των Υποδομών Μεταφορών που -επειδή ακριβώς θα τυγχάνει γενικότερης αποδοχής από τους φορείς και οργανισμούς της περιοχής, αλλά και την τοπική κοινωνία γενικότερα- θα έχει τις μεγαλύτερες δυνατές πιθανότητες ολοκλήρωσης και λειτουργίας στο μέλλον.

Ο κ. Ρέππας τόνισε χαρακτηριστικά ότι το σύστημα των δημόσιων συγκοινωνιών πρέπει να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά του όλου συστήματος υποδομών. Η φιλοσοφία πάνω στην οποία βασίζεται η όλη διαμόρφωση ενός Στρατηγικού Σχεδίου οφείλει να είναι αυτή που προωθεί και η ΕΕ για την παροχή «βιώσιμης κινητικότητας», δηλαδή η παροχή πλήρους και περιβαλλοντικά συμβατής αυξημένης κινητικότητας στους μετακινούμενους με όλα τα μεταφορικά μέσα.

Για το σύστημα των δημόσιων συγκοινωνιών της περιοχής επιβάλλεται να στοχεύουμε σε ένα δίκτυο υποδομών που θα αποτελείται από μέσα σε σταθερή τροχιά (Μετρό, προαστιακός, τραμ), λεωφορειακές γραμμές κατάλληλα διαρθρωμένες γύρω από αυτά ή και αυτοδύναμες και άλλες γραμμές μαζικής μεταφοράς (π.χ. θαλάσσια συγκοινωνία). Επιβάλλεται επίσης η δημιουργία εκτεταμένου και αυστηρά αστυνομευόμενου δι-

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Μέσα από τις πολλές προτάσεις και μελέτες για χώρους στάθμευσης εκτός οδού, η Επιτροπή προτείνει την κατά προτεραιότητα προώθηση των παρακάτω έργων, που συγκεντρώνουν σχετική «ωριμότητα» και/ή αυξημένη σημασία και χρησιμότητα:

- Υπόγειος χώρος της οδού Ανθέων.
 - Περιοχή στρατοπέδου «Καρατάσου»/Νοσοκομείου «Παπαγεωργίου».
 - Χώρος στρατοπέδου «Παύλου Μελά».
 - Χώρος περιοχής Λαχανόκηπων μεταξύ της οδού Γιαννισών και της οδού 26ης Οκτωβρίου.
 - Πλατεία Χημείου ΑΠΘ.
 - Περιοχή της οδού Μ. Ψελλού, Νέα Ελβετία.
 - Θέατρο Γης.
 - Περιοχή Μίκρας.
- Απαραίτητο συμπλήρωμα των υποδομών στάθμευσης είναι η άμεση ολοκλήρωση - υλοποίηση ενός Ενιαίου

Σχεδίου Στάθμευσης για όλο το δήμο Θεσσαλονίκης ή τουλάχιστον την κεντρική του περιοχή και η δημιουργία ενός σύγχρονου και αποδοτικού συστήματος παρακολούθησης και επιβολής των απαγορεύσεων στάθμευσης στο πλευρό του δρόμου.

Ο γγ. Συγκρηματοδοτούμενων Έργων, **Σέργιος Λαμπρόπουλος**, εκτίμησε το κόστος των έργων στο κείμενο που κατατέθηκε προς διαβούλευση σε **8,4 δισεκατομμύρια ευρώ**. Από αυτά, το ένα δισεκατομμύριο αναφέρεται σε απαλλοτριώσεις, τα 200 εκατομμύρια σε μελέτες, τα 1,85 δισ. στα έργα της εξωτερικής περιφερειακής, τα 1,35 δισ. στα έργα της εσωτερικής περιφερειακής, τα 900 εκατομμύρια στις συνδέσεις των δύο περιφερειακών, τα 550 εκατομμύρια στις συνδέσεις με τα εθνικά δίκτυα, τα 3,4 δισ. στα έργα μέσω σταθερής τροχιάς και τα 150 εκατομμύρια στα πάρκινγκ και τα συγκοινωνιακά κέντρα. Στον παραπάνω εκτιμώμενο προϋπολογισμό δεν έχει υπολογιστεί ο

ΦΠΑ. Σύμφωνα με το Σχέδιο, τα 2,4 δισεκατομμύρια ευρώ είναι δεσμευμένα σε έργα που υλοποιούνται ή είναι ώριμα για να ξεκινήσει η κατασκευή τους. Επομένως, «αναζητούνται» έξι δισεκατομμύρια ευρώ για την επόμενη δεκαετία. Τα χρήματα εκτιμάται ότι θα εξευρεθούν μέσω δανειοδότησης από την ΕΤΕπ, το ΠΔΕ, νέους κοινοτικούς πόρους και ΣΔΙΤ.

Μετά την ολοκλήρωση της παρουσίασης ακολούθησαν διευκρινιστικές παρατηρήσεις και παρεμβάσεις.

Να σημειωθεί ότι το προκαταρκτικό σχέδιο για τις υποδομές μεταφορών, θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ με πρόσκληση για αποστολή προτάσεων και απόψεων εντός συγκεκριμένου χρόνου. Οι φορείς, οι οργανισμοί και τα Επιμελητήρια θα κληθούν και εγγράφως να συμμετάσχουν. Στη συνέχεια, θα οργανωθούν συναντήσεις εργασίας για επιμέρους ζητήματα, ώστε να αξιοποιηθούν όλες οι δυνατότητες σύγκλισης των απόψεων. Το ΤΕΕ έχει άποψη, η οποία και θα διατυπωθεί στο πλαίσιο της διαβούλευσης και δια-

θέτει τα εκέγγα για την εξασφάλιση ενός δημοκρατικού, εξοικονομικού, αλλά, ταυτόχρονα, αποτελεσματικού διαλόγου.

Στην εκδήλωση παραβρέθηκαν, μεταξύ άλλων: οι βουλευτές Θεσσαλονίκης **Θωμάς Ρομπόπουλος** και **Κώστας Γκιουλέκας**, ο γγ. Δημοσίων Έργων **Γιάννης Οικονομίδης**, η γγ. της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας **Μαρία Λιονή**, ο πρόεδρος του ΕΒΕΘ **Δημήτρης Μπακατσέλος**, ο πρύτανης του ΑΠΘ **Γιάννης Μυλόπουλος**, ο πρόεδρος του Οργανισμού Ρυθμιστικού **Πάνος Σταθακόπουλος**, ο πρόεδρος της «Εγνατία Οδός ΑΕ» **Αναστάσιος Μουρατίδης**, ο διευθύνων σύμβουλος της «ΕΥΑΘ ΑΕ» **Νίκος Παπαδάκης**, οι δήμαρχοι Θέρμης **Θεόδωρος Παπαδόπουλος**, Καλαμαριάς **Θεοδόσης Μπακογλίδης** και Εχεδώρου **Σπύρος Σταμακάκης**, ο πρώην δήμαρχος Θεσσαλονίκης **Μίμης Δημητριάδης**, ο υποψήφιος δήμαρχος Θεσσαλονίκης **Σάκης Τζακόπουλος** και τα μέλη της διοίκησης του ΤΕΕ/ΤΚΜ και της «Α».

κτύου λεωφορειολωρίδων.

Σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των υποδομών, είναι αναγκαία και η δημιουργία φορέα σχεδιασμού, συντονισμού και ανάπτυξης των υποδομών και ελέγχου του όλου συστήματος των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Το στρατηγικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης που προτείνεται απαρτίζεται από τον Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕσΟΔ), τον Εξωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕξΟΔ), τμήματα των διερχόμενων κύριων εθνικών οδικών αξόνων (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, κάθετοι άξονες), τους συνδετήριους κλάδους (ακτινικές συνδέσεις) μεταξύ των 2 δακτυλίων (μερικοί των οποίων συμπύπνουν με τμήματα των αξόνων της προηγούμενης κατηγορίας), το λοιπό βασικό οδικό δίκτυο της αστικής περιοχής και το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τις πρωτεύουσες των νομών της Κεντρικής Μακεδονίας.

Επίσης, επιβάλλεται η δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού, με προτεραιότητα στις παρυφές των κεντρικών περιοχών της πόλης, γιατί ενθαρρύνει τη μετεπιβίβαση και χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών και γενικά την ισορροπημένη χρήση των οδικών υποδομών. Απαραίτητο συμπλήρωμα των υποδομών στάθμευσης πρέπει να είναι η άμεση ολοκλήρωση - υλοποίηση ενός Ενιαίου Σχεδίου Στάθμευσης για το Δήμο Θεσσαλονίκης και τους άλλους Δήμους, καθώς και η δη-

μιουργία ενός σύγχρονου και αποδοτικού συστήματος παρακολούθησης και επιβολής των απαγορεύσεων στάθμευσης στο πλευρό του δρόμου.

Τρεις είναι οι βασικοί άξονες δράσεων του υπουργείου για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της Θεσσαλονίκης:

- **Η εκπόνηση του Συναινετικού Σχεδίου Αναφοράς Έργων Υποδομών Μεταφορών** του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής.

- **Η συγκρότηση κατάλληλων οργανωτικών δομών** που θα εξειδικεύσουν το Στρατηγικό Σχέδιο, με την εκπόνηση των αναγκαίων εξειδικευμένων μελετών και στη συνέχεια θα προγραμματίζουν, συντονίζουν και θα διαχειρίζονται την εκτέλεση των έργων.

Ήδη υφιστάμενοι φορείς θα αναλάβουν τους ακόλουθους ρόλους σε συμφωνία με τα αντίστοιχα υπουργεία:

- Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (ΟΡΘ) τον στρατηγικό χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, τόσο της Θεσσαλονίκης, όσο και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

- Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) την υποστήριξη του ΟΡΘ με επικαιροποιημένα συγκοινωνιακά δεδομένα.

- Η «Εγνατία Οδός ΑΕ» τον προγραμματισμό,

το συντονισμό και τη διαχείριση των έργων.

- Η «Αττικό Μετρό» το σχεδιασμό και την κατασκευή των μέσων σταθερής τροχιάς.

- Επίσης, σημαντικό ρόλο θα έχουν οι αναβαθμισμένες τεχνικές υπηρεσίες της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

- **Η εξασφάλιση των κατάλληλων χρηματοδοτικών πηγών.** Η χρηματοδότηση των μελετών και έργων θα βασίζεται σε ένα αξιόπιστο μείγμα δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Θα αξιοποιηθούν όλοι οι διατιθέμενοι πόροι, τόσο των Τομεακών Προγραμμάτων του υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του υπουργείου Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, όσο και του ΠΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας, τα περιθώρια του ΠΔΕ, οι δυνατότητες των ΣΔΙΤ και των Συμβάσεων Παραχώρησης, ενώ ο δανεισμός από την ΕΤΕ είναι μέσα στις βασικές επιλογές των χρηματοδοτικών πηγών.

«Πρακτικές ανευθυνότητας της ΝΔ, που έταξε τρεις και τέσσερις φορές τους πόρους που είχε στη διάθεσή της, δεν έχουν καμία σχέση με τη δική μας φιλοσοφία» τόνισε ο κ. Ρέππας. Και πρόσθεσε ότι σε συνεννόηση με το ΥΠΟΙΑΝ, διερευνάται η δυνατότητα ενίσχυσης του προγράμματος δράσεων και έργων από το ΠΔΕ, ενώ θα αξιοποιηθούν χρηματοδοτικές πρωτοβουλίες όπως το «Jessica».

Τα άμεσα έργα

Ο κ. Ρέππας αναφέρθηκε στα έργα που μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα και σε οριζόντια τετραετία, με πλήρη διασφαλισμένους πόρους:

1. Αναβάθμιση των Κόμβων της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής από Κ16 (Κόμβος Λαχαναγοράς) έως Κ5.

Ο Κόμβος Κ16 ήδη έχει ενταχθεί στο ΕΣΠΑ με χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας με προϋπολογισμό **100 εκατ. ευρώ** και θα δημοπρατηθεί εντός του 2011.

Οι υπόλοιπες επεμβάσεις συνίστανται στην ανάγκη αντιστοίχισης των κύριων κινήσεων των έξι βασικών Κόμβων του Δυτικού Τμήματος της Εσωτερικής Περιφερειακής, με προϋπολογισμό **100 εκατ. ευρώ**.

2. Αναβάθμιση της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής από Κ5 έως Κ12 (Κόμβος με την ΕΟ Θεσσαλονίκης - Μουδανιών) και της σύνδεσής της με το αεροδρόμιο.

Εξετάζεται η διαπλάτυνση, κατά μία επιπλέον λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, του τμήματος από τον κόμβο Κ5 («Παπαγεωργίου») έως και τον κόμβο Κ12 (ΕΟ Θεσσαλονίκης - Μουδανιών), καθώς και η διαπλάτυνση - αναβάθμιση της ΕΟ Θεσσαλονίκης - Μουδανιών έως τον Κόμβο Αεροδρομίου.

Διερευνάται η κατασκευή υπερυψωμένης οδικής αρτηρίας, κατά μήκος της Εσωτερικής Περιφερειακής, από τον Κόμβο Ευκαρπίας μέχρι Κωνσταντινοπολίτικα.

Το συνολικό κόστος των παρεμβάσεων στην ανατολική εσωτερική περιφερειακή εκτιμάται σε περίπου 200 εκατ. ευρώ. Η κατασκευή μπορεί να ξεκινήσει εντός του 2011 και να ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη του 2013.

3. Η κατασκευή της βασικής γραμμής του Μετρό της Θεσσαλονίκης και η υλοποίηση της επέκτασής της, αφενός προς Καλαμαριά και αεροδρόμιο και αφετέρου προς τις δυτικές συνοικίες.

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης το χαρακτήρισαμε έργο αιχμάλωτο των προβλημάτων που μας κληρονόμησε η Ν. Δ. Ακούστε γιατί:

- Τέσσερα και πλέον χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης κατασκευής (7.4.2006), δηλαδή με αναλωμένο το 64% του συμβατικού χρόνου, έχει κατασκευαστεί μόνον το 14,5% του οικονομικού αντικείμενου του έργου.

- Μέχρι τώρα, οι καθυστερήσεις είναι πάνω από 2,5 χρόνια.

Οι συζητήσεις με την ανάδοχο κοινοπραξία κατασκευής έχουν προχωρήσει και πλέον είμαστε αισιόδοξοι για την πορεία του έργου. Το αίσιο τέλος των συζητήσεων αυτών σηματοδοτήθηκε με την επανεκκίνηση των Μετροπόντικων στις 2/8/2010.

Όσον αφορά στην επέκταση προς την Καλαμαριά, με απόφαση της νέας διοίκησης της «Αττικό Μετρό ΑΕ», η μελέτη εκπονείται από την εταιρεία με βοήθεια από ειδικούς συμβούλους σε ειδικά θέματα. Βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο η εκπόνηση προωθημένης προμελέτης των σταθμών, των σιδηρόδρομων και των φρεάτων, που καλύπτει κοινωνικοπολιτικά, στατικά, αρχιτεκτονικά, ηλεκτρομηχα-

νολογικά, σιδηροδρομικά και λειτουργικά θέματα. Οι μελέτες θα ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του 2010.

Σε εξέλιξη βρίσκεται η διαδικασία προεπιλογής αναδόχου για τα έργα πολιτικού μηχανικού και τα βασικά ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα.

Στο πέρας της γραμμής στην περιοχή της Μίκρας μπορεί να χωροθετηθεί το αμαξοστάσιο, το οποίο θα έχει τη δυνατότητα της εξυπηρέτησης της βασικής γραμμής, αλλά και των άλλων επεκτάσεων.

Επίσης, εξετάζονται σε επίπεδο προκαταρκτικής μελέτης οι επεκτάσεις προς Σταυρούπολη (Δημοκρατίας - Ευκαρπία - Νοσοκομείο «Παπαγεωργίου»), προς Εύοσμο (ΝΣΣ - Εύοσμος) και προς Αεροδρόμιο (για την επέκταση αυτή, εξετάζεται η δυνατότητα κατασκευής της επέκτασης με υπέργειο μέσο σταθερής τροχιάς, τύπου Monorail).

4. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός του αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία».

Το έργο της επέκτασης του διαδρόμου του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης αποτελεί ακόμη μια κληρονομιά παγιδευμένου στα προβλήματα έργου. Ανώριμο κατά τη δημοπράτησή του, ήταν βέβαιο ότι θα είχε προβλήματα εξεύρεσης υλικών και περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων.

Το έργο έχει συμβατικό προϋπολογισμό 137 εκ. ευρώ και ημερομηνία ολοκλήρωσης 27.7.2011. Το έργο εμφανίζει πολύ μεγάλες καθυστερήσεις και μικρή οικονομική α-



ποροφορτικότητα (η απορρόφηση βρίσκεται στο 34% του συμβατικού αντικείμενου). Ήδη εγκρίθηκε παράταση της συνολικής προθεσμίας περαίωσης των εργασιών έως 31.12.2012.

5. Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης.

Το στρατόπεδο Γκόκου στη Θεσσαλονίκη προσφέρεται για τη δημιουργία σύγχρονου και μεγάλου εμπορευματικού κέντρου που θα καταστήσει την πόλη διαμετακομιστικό κόμβο - πύλη στην Ευρώπη και στα Βαλκάνια. Ο χώρος που απαιτείται σύμφωνα με τις μελέτες και προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ξεπερνά τα 600 στρέμματα, να έχει πρόσβαση στο λιμάνι και στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Στόχος είναι μέχρι το τέλος του 2010 να έχει προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός.

Αναγκαία η συναινετική διαμόρφωση του Μάστερ Πλαν

Στην «αναγκαιότητα της συναινετικής διαμόρφωσης και τις προτεραιότητες του Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών και Μεταφορών», αναφέρθηκε στην ομιλία του ο υφυπουργός **Γιάννης Μαγκριώτης**, ο οποίος τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι το σχέδιο που παρουσιάζεται, περιλαμβάνει έργα σε εξέλιξη που πρέπει να επιταχυνθούν και επιταχύνονται, έργα που μπορούν να μελετηθούν και να δημοπρατηθούν άμεσα και έργα που σχεδιάζεται να μελετηθούν και να ξεκινήσουν τα επόμενα χρόνια.

Υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, όπου το κάθε έργο «κουμπώνει» στο συνολικό σχεδιασμό. Το έργο δεν αναιρεί το άλλο, όπως πολλές φορές συνέβαινε τα προηγούμενα χρόνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η Υποθαλάσσια Αρτηρία.

Τώρα το Δημόσιο καλείται να πληρώσει πολλά εκατομμύρια, περισσότερα και από αυτά που θα κόστιζε το έργο. Αυτά τα λάθη δεν πρέπει να ξαναγίνουν, γι' αυτό δουλεύουμε συναινετικά και έτσι πρέπει να συνεχίσουμε.

Κεντρικό τμήμα του σχεδιασμού είναι τα μέσα σταθερής τροχιάς και οι δύο συγκοινωνιακοί δακτύλιοι, η

Εσωτερική Περιφερειακή και η ζεύξη του Θερμαϊκού.

Το σχέδιο περιέχει ακόμη την πρόταση για το δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων που θα συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τις πρωτεύουσες των νομών της Κεντρικής Μακεδονίας.

Πολύ μεγάλη σημασία έχει και το δίκτυο του προαστιακού. Δύο άλλες σημαντικές υποδομές για την εξωστρέφεια της Θεσσαλονίκης είναι το λιμάνι και το αεροδρόμιο της πόλης.



Έργα, δράσεις και παρεμβάσεις για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας ζητά και εφέτος το ΤΕΕ-ΤΚΜ, με υπόμνημα που απέστειλε προς τον Πρωθυπουργό, Γιώργο Παπανδρέου, ενόψει της 75ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης.



Τα βασικά σημεία παρουσίασε ο πρόεδρος, κατά τη συνάντηση του πρωθυπουργού με τους φορείς της πόλης.

Στο υπόμνημα αναφέρεται ότι τα έργα και οι παρεμβάσεις με ιδιαίτερη σημασία για τη Θεσσαλονίκη και την Περιφέρεια παραμένουν σε μεγάλο βαθμό τα ίδια, όπως και πριν μία δεκαετία, ενώ οι συνθήκες έχουν αλλάξει δραματικά. Για το λόγο αυτό, το ΤΕΕ ζητεί την προσωπική δέσμευση του πρωθυπουργού, ώστε το 2011 να γίνει απολογισμός και όχι επανάληψη του ίδιου προγραμματισμού, καθώς μέχρι σήμερα «το ισοζύγιο εξαγγελιών και έργων που τελικά πραγματοποιούνται είναι τραγικά ελλειμματικό».

Στο κείμενο των 9 σελίδων, μετά από μία σύντομη αναφορά στην ιστορική συγκυρία, ακολουθούν τα επιμέρους κεφάλαια:

A. Θεσσαλονίκη - Κεντρική Μακεδονία

1. Προκαταρκτικός Στρατηγικός Σχεδιασμός Υποδομών και Μεταφορών

Αναφέρονται οι αρχές που πρέπει να διέπουν ένα Στρατηγικό Σχέδιο, καθώς και οι ενστάσεις του Τμήματος, όπως διατυπώθηκαν α-

μέσως μετά την πρώτη εξαγγελία του συνολικού προγράμματος κατά την επίσκεψη του κ. Ρέππα στη Θεσσαλονίκη, στις 9.07.2010.

Το ΤΕΕ, πάντως, αποδέχτηκε την πρόταση να αναλάβει το συντονισμό της δημόσιας διαβούλευσης, δεδομένου ότι θεωρεί ορθή την ένταξη του συνόλου των παρεμβάσεων και έργων σε ένα ενιαίο σχέδιο, ωστόσο σημειώνει ότι το προκαταρκτικό σχέδιο όπως

νάπτυξη της πόλης η έλλειψη συνολικού σχεδιασμού, η εμπλοκή πολλών υπουργείων και η εκ του μακρόθεν μελέτη και λήψη αποφάσεων, αλλά και η αδυναμία να λυθεί το πρόβλημα με τις σημερινές επιλογές.

Η άποψη του ΤΕΕ είναι ότι η μόνη σύγχρονη και βιώσιμη λύση για ένα πολεοδομικό συγκρότημα του διαμετρήματος της Θεσσαλονίκης και των αξιώσεων του ρόλου της, είναι η θεσμοθέτηση αιρετής μητροπολιτικής

περί περιορισμού του χρόνου και του κόστους των μελετών. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη θεσμοθέτηση της ελεύθερης έκπτωσης ως μοναδικού κριτηρίου για την ανάθεση των συμβάσεων μελετών και υπηρεσιών, η οποία έχει ήδη δοκιμαστεί στις αναθέσεις των έργων και έχει αποτύχει. Η αποτυχία θα είναι ακόμη μεγαλύτερη στην περίπτωση των μελετών, με δυσμενείς συνέπειες στην ποιότητα των παραγόμενων έργων.

Ανάπτυξη ζητά το ΤΕΕ-ΤΚΜ

παρουσιάστηκε δεν πληροί βασικές αρχές.

2. Έργα - Δράσεις

Επαναλαμβάνονται οι προτάσεις και οι θέσεις του Τμήματος για τα παρακάτω βασικά έργα:

Λιμάνι, Μετρό, Υποθαλάσσια, Μεταφορά των εγκαταστάσεων της ΔΕΘ, Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, Περιβάλλον, με ιδιαίτερη έμφαση στο φορέα διαχείρισης του Θερμαϊκού, στη Σιδηροδρομική Εγνατία, στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία».

3. Συντονισμός έργων και δράσεων

Παρουσιάζονται τα μακροχρόνια προβλήματα που προκάλεσε στην α-

διοίκησης, που θα διαχειρίζεται ενιαία τις λειτουργίες της, θα αξιοποιεί τις αναπτυξιακές της δυνατότητες και θα σχεδιάζει το μέλλον της.

B. Δημόσια έργα

1. Θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης μελετών και παροχής υπηρεσιών

Το κείμενο παραπέμπει στην ολοκληρωμένη πρόταση του τμήματος, η οποία έχει κατατεθεί στο υπουργείο και η οποία συντάχθηκε λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σημεία, όπου ο νόμος 3316/2005 παρουσίαζε προβλήματα και ελλείψεις, ενώ καλύπτει τους στόχους περί διασφάλισης της ποιότητας των μελετών, διαφάνειας και αξιοκρατίας στις αναθέσεις, καθώς και

2. Θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης έργων

Οι άξονες που έθεσε το υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ κατά την ανακοίνωση της βούλησής του για αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης έργων, δηλαδή η διασφάλιση ποιότητας των παραγόμενων έργων, η σύντηξη του χρόνου και του κόστους παραγωγής των έργων, η διαφάνεια και αξιοκρατία στις αναθέσεις, η προστασία του περιβάλλοντος και ο βέλτιστος συνδυασμός δαπανών και ποιότητας έργου, είναι αποδεκτοί από το σύνολο των εμπλεκόμενων στην παραγωγή του δημόσιου έργου.

Πέραν αυτού και επειδή οι προτάσεις του νομοσχεδίου περί δημόσιων

έργων περιλαμβάνουν σημαντικές μεταβολές για τις ισχύουσες διαδικασίες, απαιτείται μεγαλύτερος χρόνος για τη διαβούλευση.

Παράλληλα με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου που δίπτε τις μελέτες και τα έργα, είναι απαραίτητη η αναβάθμιση των τεχνικών υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αναφέρεται και παρακάτω, και η προώθηση διατάξεων με αναπτυξιακό χαρακτήρα

3. Χρηματοδοτικά προγράμματα

Δεδομένων των ασφυκτικών οικονομικών συνθηκών και παράλληλα των τεράστιων ελλείψεων της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας γίνεται σαφές ότι η χρηματοδότηση των έργων και δράσεων πρέπει να βασίζεται στην αύξηση του ΠΔΕ και σε έναν αξιόπιστο συνδυασμό δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης, που θα προκύπτει από τη διαθεσιμότητα των κονδυλίων, καθώς και από το βαθμό προτεραιότητας και το χαρακτήρα των επεμβάσεων, σε συνδυασμό με τις πολιτικές και τους στόχους της κυβέρνησης.

Για την ορθολογική αξιοποίηση των ΣΔΙΤ προϋπόθεση είναι η επανεξέταση του πλαισίου, των διαδικασιών και των προϋποθέσεων της εφαρμογής τους, σύμφωνα με την πλήρη και τεκμηριωμένη πρόταση που έχει καταθέσει το ΤΕΕ/ΤΚΜ.

4. Δημόσια Διοίκηση

Παράλληλα με τα φαινόμενα της διάλυσης και της αποδυνάμωσης που ταλανίζουν ολόκληρη τη Δημόσια Διοίκηση, η συγκρότηση ΑΕ για τα σημαντικά έργα, στέρεσε από τις Τεχνικές Υπηρεσίες την πρόσληψη τεχνολογίας και την εξέλιξη του στελεχικού τους δυναμικού. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ επαναλαμβάνει τη θέση του ότι η αναβάθμιση της Δημόσιας Διοίκησης εντάσσεται στα μεγάλα έργα και το ΕΣΠΑ είναι η τελευταία δυνατότητα για να υλοποιηθεί.

Γ. Ανάπτυξη και οικονομία

1. Ανταγωνιστικότητα - Επιχειρηματικότητα - Καινοτομία

Γίνεται αναφορά στο παρωχημένο μοντέλο της εγχώριας επιχειρηματικότητας και στην έλλειψη παρέμβασης τόσο από τα ΚΠΣ όσο και από

τους εκάστοτε αναπτυξιακούς νόμους.

Η οικονομική κρίση και η έλλειψη δυναμικής αντίδρασης, παράλληλα με την ανεργία, το κλείσιμο επιχειρήσεων και την αποβιομηχάνιση, προκάλεσε την κατάλυση βασικών εργασιακών δικαιωμάτων στο όνομα του μνημονίου, χωρίς εγγυήσεις ότι θα λειτουργήσει ως κίνητρο για επενδύσεις αντί ως μοχλός διόγκωσης του οικονομικού προϊόντος, που θα οδεύσει στο εξωτερικό.

Στον υπό διαβούλευση αναπτυξιακό νόμο είναι φανερή η προσπάθεια για την ενίσχυση της συμμετοχής των περιβαλλοντικών δεικτών και της ποιότητας, την προώθηση των clusters, τη μείωση της γραφειοκρατίας, τη χωρική οργάνωση της προσέλευσης επενδύσεων. Ωστόσο χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια και όχι μόνο από το συγκεκριμένο θεσμικό εργαλείο, για την ανατροπή παγιωμένων καταστάσεων.

2. Ανάπτυξη και οικονομία στη Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία

Γίνεται αναφορά στα παραγωγικά χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες της περιοχής, αλλά και στα σοβαρά προβλήματα, όπως η σταθερή αφάμαξη του δυναμικού της από το κέντρο, η αποβιομηχάνιση και η ανεργία που σοβούσαν στην πόλη και την περιφέρεια και προ της κρίσης, με αποτέλεσμα τη δραματική τους επιδείνωση. Τα ζητούμενα είναι προφανή: Να αποκεντρωθούν δομές και εξουσία, να αρθούν οι αντιξοότητες που οφείλονται σε στρεβλές επιλογές και να ενισχυθούν τα συγκριτικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας. Το ΤΕΕ θεωρεί θετική τη χωρική κατανομή των κινήτρων, ενώ για την αποτελεσματικότητά τους και την τοπική επιχειρηματικότητα ισχύουν όσα και για όλη τη χώρα. Ειδικά για την περιοχή της Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αναπτυχθούν και να ενισχυθούν μεταποιητικές επιχειρήσεις που συνάδουν με την ύπαρξη εξυπηρετήσεων μητροπολιτικού επιπέδου. Παράλληλα, χρειάζεται να προωθηθούν άμεσα, αλλά οργανωμένα και σοβαρά η Αλεξάνδρεια Ζώνη και ο Πόλος Καινοτομίας,

Το ΤΕΕ επαναφέρει την πρότασή του: Να ξεκινήσει από την Κεντρική Μακεδονία ο σχεδιασμός και η εφαρμογή καινοτόμων δράσεων, που θα αποτελέσουν πιλοτικό σχέδιο για όλη τη χώρα.

3. Το τεχνικό έργο ως μοχλός ανάπτυξης της οικονομίας

Για να αναστραφούν τα προβλήματα που προϋπήρχαν της κρίσης, αλλά μετά οδήγησαν τον κλάδο σε κανονική ύφεση, η λύση είναι και πάλι η επίσπευση του ΕΣΠΑ και η αύξηση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, ακόμα και στις σημερινές συνθήκες οικονομικής ασφυξίας.

Σε ότι αφορά στο ιδιωτικό έργο, το οικονομικό προϊόν της οικοδομικής δραστηριότητας, όπως τη γνωρίζαμε μέχρι τώρα, δεν πρέπει να εκλείψει, αλλά να παραχθεί από δραστηριότητες σύγχρονες, αειφόρες και, ταυτόχρονα, αποδοτικές, όπως η βελτίωση του ενεργειακού και γενικότερα του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του υφιστάμενου κτιριακού κεφαλαίου, η αντισεισμική ενίσχυση των υφιστάμενων κατασκευών, οι αστικές αναπλάσεις κ.ά.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα στο επιχειρηματικό και οικονομικό τοπίο είναι το μαζικό κλείσιμο τεχνικών εταιρειών και γραφείων. Χρειάζονται άμεσα μέτρα για να αναστραφεί το κλίμα και να ενισχυθεί ο τεχνικός επιχειρηματικός ιστός. Ιδιαίτερα απαιτείται η δυναμική υποστήριξη του τοπικού τεχνικού δυναμικού (μελετητικού και κατασκευαστικού) τόσο για την επιβίωσή του όσο και για τη διεύρυνση του επαγγελματικού του ορίζοντα προς τα Βαλκάνια.

Κλείνοντας το υπόμνημα, το ΤΕΕ/ΤΚΜ αναφέρεται στο μείζον θέμα της Παιδείας, ως εξής:

«Οι επιλογές της Πολιτείας, που αφορούν τις δομές της Παιδείας, αλλά και την αξιοποίηση των επιστημόνων, είναι συχνά αδικαιολόγητες έως αλλοπρόσαλλες. Αποκαλυπτικό είναι το γεγονός ότι εισάγονται σε ιδρύματα, που το κράτος ονομάζει και θεωρεί "Ανώτατα", υποψήφιοι με βαθμολογία ίση και μικρότερη της μονάδας.

Με αυτή την αφορμή επανερχόμαστε στον κίνδυνο απώλειας επιστημονικού δυναμικού και ιδιαίτερα από

τον κλάδο των Ελλήνων Μηχανικών.

Η ανεργία των τελευταίων χρόνων, η έλλειψη σταθερού ασφαλιστικού συστήματος, αλλά και οι επί δεκαεπταετία απόπειρες μείωσης του επισημονικού και επαγγελματικού τους κύρους, είναι επαρκείς λόγοι ώστε οι νέοι να εγκαταλείψουν τη χώρα, ενώ οι μεγαλύτεροι να περιοριστούν στο βιοπορισμό.

Για να υποστηρικθούν όλα όσα εκθέσαμε, για να μπορέσουμε να σχεδιάσουμε ανάπτυξη και να κατασκευάσουμε ασφαλείς υποδομές στη χώρα μας, με την περιορισμένη παραγωγική βάση και την έντονη σεισμική δραστηριότητα, χρειαζόμαστε υψηλής ποιότητας Τεχνική Παιδεία, αξιόμαχο και αξιόπιστο τεχνικό δυναμικό, στελέχη ενεργά και δραστήρια, με διαθέσιμο κύρος.

Για το Τεχνικό Επιμελητήριο το θέμα είναι λυμένο: Ο ορθολογικός αναπτυξιακός σχεδιασμός δεν επιτρέπει περιθώρια για λογικές ήσσονος προσπάθειας στην ανάδειξη των μηχανικών, ούτε ανοχή στην υποβάθμισή τους. Ο τεχνικός τομέας είναι ευρύτατος και χρειάζεται όλους τους τεχνικούς ενταγμένους σε μία ορθολογική πυραμίδα δεξιοτήτων και αντίστοιχων επαγγελματικών δικαιωμάτων».

Και καταλήγει:

«Κύριε πρωθυπουργέ,

Σε ότι αφορά στα θέματα της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας, η αποτυχία από πλευράς μας να πρωτοτυπήσουμε, κάθε χρόνο, οφείλεται στην αδυναμία της κεντρικής εξουσίας να ανταποκριθεί στις προηγούμενες εξαγγελίες της.

Φέτος, γνωρίζουμε εκατέρωθεν ότι τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα και αυτός είναι ένας καλός λόγος να μιλήσουμε με ανοικτά χαρτιά.

Γνωρίζουμε, επίσης, ότι όταν δεν μπορούν να γίνουν έργα, γίνονται σχέδια επί χάρτου. Αυτά τα σχέδια, όμως, μπορούν για μια φορά να επικυρώνονται από προτεραιότητες, τοποθετημένες ρεαλιστικά στη γραμμή του χρόνου, με εγγυήσεις για την υλοποίησή τους.

Σε αυτή τη διαδικασία και σε κάθε ειλικρινή προσπάθεια ανάπτυξης και εξόδου από την κρίση το ΤΕΕ/ΤΚΜ θα είναι παρόν».