

ΕΡΓΑ ΣΕ
ΑΝΑΜΟΝΗ

Επιμέλεια: Αλεξάνδρα Γούτα

Ο επισκέπτης σχεδόν αφιρνδιάστηκε. Η Θεσσαλονίκη στην οποία είχε μόλις περιηγηθεί ήταν εντελώς διαφορετική από εκείνη που είχε αφήσει πίσω του κάποια χρόνια πριν. Πρώτα από όλα, το πράσινο: έξι πρώην στρατόπεδα και το Γ' Σώμα Στρατού, κοντά 2.000 στρέμματα, είχαν μετατραπεί σε πάρκα, ενώ και η περιοχή του κέντρου της Θεσσαλονίκης, όπου παλιά βρισκόταν η ΔΕΘ, είχε πρασινίσει!

Μετά, το μετρό. Κινήθηκε από τη Σταυρούπολη μέχρι την Καλαμαριά με ένα υπερσύγχρονο συρμό, χωρίς οδηγό όπως τον πληροφορόρησαν, ενώ αργότερα πρόσεξε τα φουγάρα μιας υποθαλάσσιας αρτηρίας. Καλά, τόσο καιρό έλειπε; Η πόλη είχε αποκτήσει την υποθαλάσσια αρτηρία της; Ποιος θα το φανταζόταν λίγα χρόνια πριν!

Στα εστιατόρια της ανατολικής Θεσσαλονίκης πρόσεξε ότι έτρωγαν και διαπραγματεύονταν συμφωνίες πολλά ξένα στελέχη. Ρώτησε κι έμαθε: ήταν άνθρωποι που δούλευαν για τις εταιρίες –μεταξύ τους πασίγνωστες πολυεθνικές– που έδρευαν εντός της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας, η οποία μαζί με την «Τεχνόπολη» αποτελούσαν μια μικρή –αλλά εξαιρετικά κερδοφόρα (σε επίπεδο εσόδων, αλλά και διεθνούς προβολής της πόλης)– Silicon Valley!

Άλλωστε, όταν ακόμη ήταν στο αεροπλάνο, είχε συνομιλήσει για λίγο με μια ομάδα Αμερικανών, που ταξίδευαν προς Θεσσαλονίκη ακριβώς για να συζητήσουν με τους Έλληνες συναδέλφους τους –νεαρούς ερευνητές, «επιδοτούμενους» στην ουσία από το κράτος– κάποιο project, που έτρεχε εντός της ζώνης.

Κι ο ίδιος ο επισκέπτης είχε φτάσει αεροπορικώς στη Θεσσαλονίκη απευθείας από τις ΗΠΑ: η ολοκλήρωση της επέκτασης του διαδρόμου προσαρμογέσεων 10/28 είχε αναβαθμίσει το αεροδρόμιο της πόλης σε υποδοχέα υπερατλαντικών πτήσεων, ικανό να διακινεί 8.000.000 επιβάτες ετησίως!

Στο αεροδρόμιο πρόσεξε μια τεράστια διαφημιστική αφίσα: ήταν ένα υπερσύγχρονο σύμπλεγμα κτιρίων. Αρχικά νόμιζε ότι διαφήμιζε κάποιον προορισμό του εξωτερικού, αλλά όταν κοίταξε πιο προσεκτικά, συνειδητοποίησε ότι ήταν ...το νέο εκθεσιακό κέντρο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Είχε μεταφερθεί δυτικά, σε νέες εγκαταστάσεις και –όπως φαινόταν από την αφίσα– επρόκειτο να φιλοξενήσει την επόμενη ΕΧΡΟ.

Με το που έφτασε στο ξενοδοχείο του, αποφάσισε να κάνει μια βόλτα στην παραλία της πόλης. Έμεινε κι εκεί άναυδος: όλο το θαλάσσιο μέτωπο ήταν γεμάτο πάρκα –από ότι του είπαν είχε γίνει διαμόρφωσή του μέχρι το Αγγελοχώρι!– ενώ τα νερά του Θερμαϊκού (που ανέκαθεν τα θυμόταν ρυπαρά) έμοιαζαν πεντακάθαρα. Ακόμη και η ίδια η ατμόσφαιρα της Θεσσαλονίκης είχε αλλάξει. Διάβασε στην εφημερίδα τα πιο πρόσφατα στοιχεία για τους αέριους ρύπους και εξεπλάγη. Ήταν πλέον σημαντικά μειωμένοι.

Από συζητήσεις με κατοίκους είχε μάθει, εξάλλου, ότι το λιμάνι της πόλης είχε αναβαθμιστεί σημαντικά χάρη σε ένα μεγάλο πακέτο επενδύσεων με ίδια κεφάλαια κι ότι η Θεσσαλονίκη διέθετε πλέον μια εντυπωσιακή εξωτερική περιφερειακή οδό, που είχε ελαττώσει σημαντικά το κυκλοφοριακό κομφούζιο.

Μπορεί σήμερα να ακούγεται σαν σενάριο επιστημονικής φαντασίας, αλλά η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε ίσως σε λίγα χρόνια –αν υπάρξει αποφασιστικότητα, θέληση και συναίνεση– να είναι κάπως έτσι ή έστω να μοιάζει με την παραπάνω εικόνα. Δυστυχώς, πολλά από τα έργα που αναφέρονται παραπάνω, παραμένουν προς το παρόν «σε αναμονή», μια αναμονή, που για πολλά από αυτά κρατάει χρόνια.

Με την ευκαιρία της 74ης ΔΕΘ, το «Τ» υπενθυμίζει ποια έργα στην πόλη βρίσκονται ακόμη στο «περίμενε» και ποια έχουν προχωρήσει. Στόχος αυτού του μίνι απολογι-

σμού δεν είναι η άσκηση «στείρας» κριτικής, αλλά μια υπενθύμιση-αφύπνιση, για το τι πρέπει να γίνει, ώστε οι αναγκαίοι πόροι να διασφαλιστούν και τα έργα να επιταχυνθούν.

■ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΜΕ ΤΟ «ΚΛΕΙΔΙ ΣΤΟ ΧΕΡΙ» ΤΟ ...2003

Η Λισαβόνα, με τους 565.000 κατοίκους, έχει μετρό (με 46 σταθμούς και μήκος γραμμής 39 χλμ) από το 1959. Η Θεσσαλονίκη παραμένει η μοναδική πόλη στην Ε.Ε. με πληθυσμό μεγαλύτερο του ενός εκατομμυρίου που δε διαθέτει (ακόμη) Μέσο Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Τραμ, Μετρό κ.λπ.).

Ωστόσο, το μετρό, ένα από τα πολυπόθητα –και πολυδιαφημισμένα στην πορεία των ετών– έργα, έχει μπει πλέον για τα καλά στην «αφετηρία», έστω με καθυστερήσεις. Το έργο –που είχε δημοπρατηθεί το 1992– υποτίθεται ότι θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το ...2003, με βάση τουλάχιστον την υπογραφή του 1999 Σύμβαση Παραχώρησης. Ωστόσο, πέρασε από διαδοχικές συμπληγάδες. Το 2003, 11 χρόνια μετά τη δημοπράτησή του και περίπου μια πενταετία μετά την κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης από τη Βουλή, το έργο ακυρώθηκε. Το Σεπτέμβριο του 2003 αποφασίστηκε να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο με συγχρηματοδότηση από το Ελληνικό Δημόσιο και την ΕΕ. Προκλήθηκε διαγωνισμός, στον οποίο υπέβαλαν ενδιαφέρον πέντε κοινοπραξίες (ελλήνων και ξένων) και τελικά, ανάδοχος ανακηρύχθηκε η κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO - ANSALDO T.S.F. - SELI - ANSALDOBREDA. Ο αρχικός προϋπολογισμός του ανέρχεται σε 1.052.000.000 ευρώ, ενώ φορέας διαχείρισης του έργου, είναι η Αττικό Μετρό Α.Ε. Ο αρχικός χρόνος ολοκλήρωσης της κατασκευής του έργου εκτιμάται σε 75 μήνες.

Εκπρόσωποι του ΤΕΕ/ΤΚΜ (ΔΕ, επιτροπή έργων υποδομής και ομάδα εργασίας μετρό) επισκέφτηκαν εργοτάξιο του μετρό και ενημερώθηκαν αναλυτικά για το έργο. Μεταξύ άλλων, στην ενημέρωση αναφέρθηκε ότι η πρόοδος σε φυσικό αντικείμενο και η απορρόφηση κονδυλίων δεν ξεπερνούν το 10%.

Κατόπιν τούτων, η Ομάδα Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ εκτιμά ότι η πρόοδος βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, η καθυστέρηση στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου εκτιμάται σε περίπου ένα έτος, ενώ οι εκτεταμένες αρχαιολογικές έρευνες αποτελούν σοβαρή αιτία καθυστερήσεων. Υπάρχουν δε, επιπλέον πιθανές αιτίες καθυστέρησης, που δεν αναφέρθηκαν κατά την ενημέρωση της Αττικό Μετρό Α.Ε., όπως τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε μια εκ των Αναδόχων του έργου και οι περιορισμένες αρμοδιότητες της Υπηρεσίας της Αττικό Μετρό Α.Ε. στη Θεσσαλονίκη. (Για περισσότερα στοιχεία σχετικά με το μετρό βρείτε το πλήρες κείμενο της εργασίας της ομάδας στο site του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/OMADESERGASIAS/oe_metro_thessaloniki.pdf.)

Παρόλα αυτά, οι εξελίξεις τρέχουν, π.χ., στο μέτωπο της επέκτασης προς Καλαμαριά. Για το έργο, συνολικού προϋπολογισμού 465 εκατ. ευρώ, έχει εξασφαλισθεί χρηματοδότηση ύψους 400 εκατ. ευρώ από το Δ' ΚΠΣ. Οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2015, ενώ έξι κοινοπραξίες – εταιρίες υπέβαλαν φακέλους εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το πρώτο στάδιο του διαγωνισμού.

Εξάλλου, την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, ο «Κωστίκας» και ο «Γιωρίκας», συνέχιζαν το υπόγειο ταξίδι τους, με τον πρώτο να κατευθύνεται προς την Ίωνος Δραγούμης και το δεύτερο να έχει φτάσει στο Βαρδάρη.



Χάρτης από το site της Αττικό Μετρό

■ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΕΘ: ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Ο ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Για πολλά χρόνια, στα υπομνήματα του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τους εκάστοτε πρωθυπουργούς ενόψει της Διεθνούς Έκθεσης του Σεπτεμβρίου, το αίτημα μετεγκατάστασης της ΔΕΘ «φιγουράριζε» στην κορυφή της λίστας προτάσεων. Οι λόγοι προφανείς: η ανάγκη της πόλης να αποκτήσει ελεύθερους χώρους, να «ανασάνει», τα πεπαιλωμένα και ακατάλληλα περίπτερα, το κυκλοφοριακό κομφούζιο τις ημέρες των εκθέσεων, με αποκορύφωμα τη γενική του Σεπτεμβρίου...

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ δε σταμάτησε στα αιτήματα. Έσπευσε να επεξεργαστεί και να καταθέσει τεκμηριωμένη πρόταση για τη νέα χωροθέτηση της ΔΕΘ, μέσω της σύστασης ομάδας εργασίας, η οποία ολοκλήρωσε το πόνημά της βάσει χρονοδιαγράμματος στο τέλος του 2008 και το παρέδωσε στις αρχές του 2009. Η ομάδα είχε ταχθεί ξεκάθαρα υπέρ της χωροθέτησης στα δυτικά, επιστημονώντας ότι οι περιοχές Σίνδου και Λαγκαδά παρουσιάζουν περισσότερα πλεονεκτήματα, σε σχέση με τις υπόλοιπες «υποψήφιες» (δείτε το σύνολο της εργασίας της στο site του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/OMADESERGASIAS/oe_metegatastash_de8.pdf.)

Η επιτροπή φορέων που συστάθηκε υπό τον υπουργό Μακεδονίας-Θράκης, Σταύρο Καλαφάτη, για να γνωμοδοτήσει σε σχέση με τη χωροθέτηση της ΔΕΘ, στην οποία συμμετείχε και ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ, Τάσος Κονακλίδης, κατέληξε ομόφωνα –στις 30 Ιουλίου– στις ίδιες περιοχές: στο ΤΕΙ και στα όρια των Δήμων Λαγκαδά και Μυγδονίας.

Περιοίθησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι ότι η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ δυτικά θα ωφελήσει τόσο την ίδια –αφού θα μπορέσει να αναπτυχθεί σε μεγαλύτερο/καταλληλότερο χώρο– όσο και τη Θεσσαλονίκη, αφού θα δοθεί η δυνατότητα ισόρροπης ανάπτυξης, σε μια πόλη που μέχρι σήμερα αναπτύσσεται «υδροκέφαλα» προς Ανατολάς.

Ελπίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι ότι η πολιτεία θα υιοθετήσει τη γνωμοδότηση της Επιτροπής και ότι η μετεγκατάσταση θα γίνει το ταχύτερο δυνατόν, γιατί ο ανταγωνισμός στην εκθεσιακή αγορά τόσο εντός, όσο και εκτός των συνόρων, δεν αφήνει περιθώρια καθυστερήσεων. Ο χώρος του σημερινού εκθεσιακού κέντρου πρέπει οπωσδήποτε να αναπλαστεί σε μητροπολιτικό πάρκο, με διατήρηση κάποιων κτιρίων (πχ. «Παλέ Ντε Σπορ», Πύργος του ΟΤΕ).

Φυσικά, επειδή για πρώτη φορά, ένα μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας –και μάλιστα το δεύτερο μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημά της– εξασφαλίζει μία τόσο ευρεία ελεύθερη έκταση στο κέντρο του, ό,τι γίνει δεν πρέπει να γίνει «στο γόνατο». Ήδη από το Μάιο του 2006, το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει καταθέσει την πρότασή του για την ανάπλαση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης. Η πρόταση περιλάμβανε 16 στάδια και την προκήρυξη διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την ανάπλαση της περιοχής και είχε γίνει αποδεκτή από όλους τους συμμετέχοντες. Επίσης, ο συντονισμός όλων των διαδικασιών και του αναγκαίου διαλόγου απευθείας από το ΥΠΕΧΩΔΕ, μέσω της ίδρυσης ειδικής γραμματείας του, με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

■ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ: ΚΛΥΔΩΝΙΖΕΤΑΙ ΑΛΛΑ ΔΕ ...ΒΥΘΙΖΕΤΑΙ

Το έργο – που θα συνδέει τη δυτική είσοδο Θεσσαλονίκης με τη Μ. Αλεξάνδρου μέχρι την Πέτρου Συνδίκου– «ξεμύτισε» για τα καλά στην επικαιρότητα το 2002 και επρόκειτο αρχικά να ξεκινήσει το 2005. Στην πορεία δέχτηκε καιταγισμό προσφυγών (στο ΣΤΕ), αντιδράσεων (από κινήσεις πολιτών και όχι μόνο), διαμαρτυριών και αποφάσεων (π.χ., του ΚΑΣ).

Πριν από λίγους μήνες, απείλησαν την υλοποίησή του οι ίδιες οι τράπεζες που το ...χρηματοδοτούν. Τα 15 χρηματοπιστωτικά ιδρύματα υπενθύμισαν ότι, βάσει της σχετικής συμφωνίας, η ισχύς της χρηματοδοτικής σύμβασης για το έργο έληγε τον περασμένο Φεβρουάριο, και παρά το ότι δόθηκε παράταση έως το τέλος Μαΐου, δεν κατέστη δυνατή η έναρξή του.

Τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές, οι επόμενες εξελίξεις γύρω από το έργο αναμένονταν. Με βάση τα αρχικά οικονομικά στοιχεία του έργου, το κόστος της περιόδου μελετών και κατασκευών είχε υπολογιστεί στα 517,3 εκατ. ευρώ, με χρηματοδοτική συμβολή 96 εκατ. ευρώ από το δημόσιο, που πρέπει να καταβληθεί το 2011. Οι λοιπές εκτιμώμενες δαπάνες του δημοσίου (πχ. απαλλοτριώσεις) υπολογίστηκαν στα 33 εκατ. ευρώ, ενώ εκείνες που παρα-

χωρησιούχου στα 407,3 εκατ. ευρώ.

Η αρχική χάρση του έργου –και το κόστος του– άλλαξαν κατόπιν προσφυγών (μεταξύ άλλων ανακλήθηκε η κατεδάφιση τριών διατηρητέων κτιρίων στο λιμάνι). Η νέα χάρση της σήραγγας διέρχεται πλησίον των διατηρητέων του ΟΣΕ και των κτιρίων του Τελωνείου και των Προσκόπων. Προβλέπεται δε, η κατεδάφιση επτά αποθηκών του κτιρίου επιθεώρησης πλοίων και των «διδύμων» αποθηκών του ΟΛΘ. Την ίδια στιγμή, το έργο «ζητά» νέες μελέτες (πχ, περιβαλλοντικών επιπτώσεων) και άλλες αλλαγές, με αποτέλεσμα το κόστος του να αυξάνεται κατά 150 εκατ. ευρώ! Εξαιτίας δε, των καθυστερήσεων, καταβάλλονται σημαντικά ποσά για τόκους και αποζημιώσεις.

Αν και οι εφημερίδες έγραφαν προσφάτως ότι η ανάδοχος κοινοπραξία προχώρησε σε αποδέσμευση των περισσότερων εργαζομένων της στο εργοτάξιο στη δυτική πλευρά του λιμανιού της πόλης, ωστόσο το «γιαπί» παραμένει εκεί (μετά το υπαίθριο πάρκιγκ και την αποθήκη 15).

Το βασικό τμήμα της αρτηρίας έχει μήκος 3.780 μέτρα και το υποθαλάσσιο 1.240 μέτρα. Το μήκος των υπόγειων χερσαίων σπράγγων εκατέρωθεν του υποθαλάσσιου τμήματος φτάνει τα 2.140 μέτρα και το συνολικό μήκος των ανοικτών ραμπών στα άκρα 400 μέτρα. Στο βασικό τμήμα προστίθενται επιφανειακά 1.000 μέτρα στα δυτικά (στη δυτική είσοδο) και 1.300 μέτρα στα ανατολικά (λεωφόρος Μ. Αλεξάνδρου).

■ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΑ: ΕΛΠΙΔΕΣ ΓΙΑ ΔΙΠΛΑΣΙΟ ΠΡΑΣΙΝΟ, ΑΛΛΑ ...ΟΥΔΕΝ ΝΕΩΤΕΡΟΝ

«Το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να αποκτήσει διπλάσιο πράσινο ανά κάτοικο –στα περίπου 5 τ.μ. έναντι μόλις 2,27-2,5 τ.μ σήμερα– αν τα πρώην στρατόπεδα της πόλης μετατραπούν σε αστικά πάρκα». Η εκτίμηση αυτή διατυπώθηκε τον Απρίλιο του 2006, από ομιλήτες σε ημερίδα που είχαν διοργανώσει το ΤΕΕ/ΤΚΜ και ο ΣΑΘ.

Τα έξι στρατόπεδα –Παύλου Μελά στη Σταυρούπολη, Καρατάσου στην Πολίχνη, Μ. Αλεξάνδρου στους Αμπελόκηπους, Ζιάκα στο Κορδελιό, Νταλίπη και Κόδρα στην ανατολική Θεσσαλονίκη– συν ο χώρος του Γ' Σώματος Στρατού, βρίσκονται κοντά ή και μέσα σε γειτονιές και καταλαμβάνουν πάνω-κάτω 2.000 στρέμματα, που θα μπορούσαν να γίνουν πνεύμονας πρασίνου για την πόλη. Οι προθέσεις για την παραχώρηση των χώρων αυτών ήταν πάντα αγαθές, αλλά χρόνια τώρα ...ουδέν νεώτερον. Την κατάσταση περιπλέκει το ιδιοκτησιακό των στρατοπέδων.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, τόσο το ΤΕΕ/ΤΚΜ, όσο και οι εμπλεκόμενοι δήμοι και οι βουλευτές της Θεσσαλονίκης επιμένουν στη δημιουργία χώρων πρασίνου σε όλα τα πρώην στρατόπεδα. Τα στρατόπεδα πρέπει να αποδοθούν στους πολίτες, αντί οποιασδήποτε άλλης χρήσης.

Είναι γνωστή η καμπάνια που ξεκίνησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ το 2008, με στόχο να φέρει το δάσος μέχρι τη θάλασσα, με την ανάπτυξη ενός Ενοποιημένου Συνεχούς Δικτύου Πρασίνου στην πόλη (μέσω –μεταξύ άλλων– της αξιοποίησης των ρεμάτων, των πρώην στρατοπέδων και των χώρων του Γ' Σώματος Στρατού, της απομάκρυνσης της ΔΕΘ, της αποσυμφόρησης του ΑΠΘ και της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της).

Αλλωστε, πέραν της δυνατότητας μετατροπής τους σε πολυτιμους χώρους πρασίνου, τα στρατόπεδα «κρύβουν» και αξιόλογα κτίρια. Ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ κατέγραψε προ τριετίας 61 κτιριακές μονάδες, που καλύπτουν συνολικά 99 αυτοτελή κτίρια. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν το πλήρες κείμενο της εργασίας στο site του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHITES/OMADESERGASIAS/KATAGRAFH_AKSIOLOGWN_KTIRIWN.



Φωτογραφία από το site της ΔΕΘ ΑΕ

■ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ: ΜΙΑ SILICON VALLEY EN ΜΑΚΡΑ ΑΝΑΜΟΝΗ...

Την αποκάλεσαν «Silicon Valley» του Βορρά και «μικρή Ελβετία ανάπτυξης» για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Την εξήγγειλαν δύο κυβερνήσεις. Της έδωσαν «βαρύ» και διεθνώς αναγνωρίσιμο όνομα: «Αλεξάνδρεια». Προς το παρόν, όμως, μένει στα χαρτιά –αν και τους τελευταίους μήνες δείχνει να επιταχύνεται. Η Ζώνη Καινοτομίας στόχος είναι να συγκεντρώσει στη Θεσσαλονίκη μια κρίσιμη μάζα Hi-tech εταιριών από την Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά και τμήματα R&D πολυεθνικών εταιριών. Να κάνει τη Θεσσαλονίκη «τεχνολογική πόλη». Τι καλύτερο για να αξιοποιηθεί το επιστημονικό δυναμικό της πόλης με τρία πανεπιστήμια, στρατιές φοιτητών και ερευνητών και ήδη υφιστάμενες ερευνητικές και τεχνολογικές υποδομές, όπως το ΕΚΕΤΑ, οι θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων και η «Τεχνόπολη»; Κι όμως, οι ρυθμοί δημιουργίας της Ζώνης παραμένουν αργοί παρά την επιτάχυνση, γεγονός κρίσιμης σημασίας για μια υποδομή Καινοτομίας όπως αυτή, που η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι χρειάζεται περίπου 20 χρόνια για να «ωριμάσει».

Ο διευθύνων σύμβουλος της Ζώνης, Ιορδάνης Αρζιμάνογλου, διατύπωσε πρόσφατα την εκτίμηση ότι μέχρι τέλους 2009 θα υπάρξουν εξελίξεις σε όλα τα ανοικτά θέματα, που αφορούν το έργο. Στην παρούσα φάση σε εξέλιξη βρίσκεται η εκπόνηση της μελέτης για το χωροταξικό σχεδιασμό της Ζώνης, ενώ οι προτάσεις για τα κίνητρα προσέλκυσης επιχειρήσεων εξακολουθούν να αναμένουν το



Φωτογραφία από την ΟΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ

πράσινο φως από τις Βρυξέλλες. Το στρατηγικό σχέδιο για τη Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης έχει παραδοθεί από τον Δεκέμβριο του 2008, ενώ παραμένουν τα προβλήματα σε σχέση με τη μεταβίβαση στη Ζώνη των 1.000 στρεμμάτων του πρώην αεροδρομίου του ΣΕΔΕΣ (η οποία είχε ανακινωθεί επισήμως πως θα ολοκληρωνόταν μέχρι τις 15/8/2008, αλλά δεν έχει αρχίσει).

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει επανειλημμένως επισημάνει τη σημασία που αποδίδει στο έργο ως αναπτυξιακή ευκαιρία για τη Θεσσαλονίκη. Στα υπομνήματά του προς τον πρωθυπουργό, τόσο το 2008, όσο και το 2007, ζητούσε –σε σχέση με τη Ζώνη– την «ανάληψη δέσμευσης σε υψηλότερο επίπεδο για την επιτυχία του εγχειρήματος ως πιλοτικού σχεδίου για όλη τη χώρα και την άμεση προώθηση συγκεκριμένων μέτρων και υποδομών». Για περισσότερα στοιχεία σε σχέση με τα υπομνήματα βλέπε στην ιστοσελίδα του τμήματος, στις διευθύνσεις:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/THESEIS_TEETKM/ypomnima_prothipourgo_theth_07.pdf και

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/THESEIS_TEETKM/ypomnima_prim_de8_08.pdf

■ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ: ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΝΕΟ!

Οι αεροπορικές μεταφορές στη Θεσσαλονίκη λέγεται ότι μπορούν να αποκτήσουν «φτερά» με την επέκταση του διαδρόμου προσαπογειώσεων 10/28 –αλλά όχι μόνο. Το έργο της επέκτασης, προϋπολογισμού 246 εκατ. ευρώ, περιλαμβάνει την κατασκευή διαδρόμου και παράλληλου τροχοδρόμου από το άκρο 10 προς τη θάλασσα, κατά περισσότερα από 1.000 μέτρα (εκ των οποίων τα περισσότερα μέσα στη θάλασσα).

Με τον υφιστάμενο διάδρομο υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης μόνο του 22,64% των υφιστάμενων τύπων αεροσκαφών, ποσοστό που θα αυξηθεί στο 89,62% μετά την επέκταση. Έτσι, η επέκταση θα έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, καθώς –μεταξύ άλλων– δίδεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης υπερατλαντικών πτήσεων, χωρίς ενδιάμεση στάση (με τον τρόπο αυτό θα βοηθηθεί η καθιέρωση δρομολογίων μακρινών αποστάσεων, πχ, προς Αμερική, Αυστραλία και Ασία). Βάσει του χρονοδιαγράμματος, το έργο προβλέπεται να περατωθεί τον Ιούλιο του 2011.

Αλλά η επέκταση δεν αρκεί. **Στελέχη του ΤΕΕ/ΤΚΜ (της**

ΔΕ και των αρμόδιων ΜΕ), που επισκέφτηκαν το έργο, υπογράμμισαν εκ νέου την ανάγκη κατασκευής νέου αεροσταθμού, με βάση τα προβλεπόμενα από το παλαιότερο master plan. Υπενθυμίζεται ότι το έργο είχε προκαλέσει εξαρχικές αντιδράσεις από δήμους και οργανώσεις, με το επιχείρημα ότι οι αμμοληψίες και τα μπασζώματα για την υλοποίησή του απειλούν να ταραξουν τις οικολογικές ισορροπίες.

Αλλά ακόμη και οι παραπάνω λύσεις αποτελούν στην πράξη ημίμετρα. Το ιδανικό –που οι εξελίξεις των επόμενων χρόνων θα αναδείξουν ασφαλώς ως απαραίτητο και αναγκαίο– θα ήταν να **σχεδιαστεί ένα νέο αεροδρόμιο πριν ο ασφικτικός εναγκαλισμός αστικού ιστού ακυρώσει τη χρήση του υπάρχοντος.** Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι μέχρι την υλοποίησή του η πόλη θα εξυπηρετείται από τον τριτοκοσμικής κατάστασης υπάρχοντα αεροσταθμό.

■ ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ: ΔΙΑΣΩΣΗ ...ΜΕ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ

«Σύμφωνα με τις μετρήσεις του Εργαστηρίου Ελέγχου Ρύπανσης Περιβάλλοντος που έγιναν σε συνεργασία με το ΥΜΑΘ στη διάρκεια του περασμένου 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», έγραφε η εφημερίδα «Θεσσαλονίκη» στις 24/3/2008.

Η μόλυνση του Θερμαϊκού δεν είναι ...μυστικό. Για αυτό άλλωστε, το ΤΕΕ/ΤΚΜ είχε προτείνει από το 2006 τη σύσταση Φορέα Διαχείρισης του Θερμαϊκού Κόλπου, υπεύθυνου για την αειφόρο διαχείρισή του, ενώ είχε συγκροτήσει και σχετική ομάδα εργασίας (οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν το πλήρες κείμενο της εργασίας της ομάδας στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στη διεύθυνση:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHITES/OMADES_ERGASIAS_2004_6/diaxeirisi_thermaikou.pdf).

Το 2006 δεν ήταν το πρώτο έτος ενασχόλησης του ΤΕΕ/ΤΚΜ με το θέμα. Ήδη από το δεύτερο πακέτο Ντελέρ, το 1991-1992, το Τμήμα είχε ζητήσει την έγκριση ειδικού κονδυλίου για ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης για το Θερμαϊκό. Η πρόταση, αν και συνοδευόταν από πλήρη εισηγητική μελέτη και τεκμηριωμένη επιχειρηματολογία, δεν ευτύχησε καν να «περάσει» από την Περιφέρεια προς το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Το ΥΜΑΘ δημιούργησε τελικά τη Διεύθυνση Προστασίας και Ανάπτυξης του Θερμαϊκού Κόλπου, υπαγόμενη απ' ευθείας στον Υπουργό, με σκοπό την ανάδειξη, ανάλυση και μελέτη των τοπικών περιβαλλοντικών, τεχνικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και αναπτυξιακών προβλημάτων, αναγκών και προτεραιοτήτων.

Μιλώντας σε εκδήλωση που διοργάνωσε πέρυσι το Τμήμα, ο πρόεδρος της ΔΕ, Τάσος Κονακλίδης, επεσήμανε ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ δήλωσε εξαρχικές την πρόθεσή του να παρέχει πλήρη υποστήριξη και να συνεργαστεί με τη νέα διεύθυνση. «Εκτιμούμε ιδιαίτερα τις προσπάθειες των άξιων συναδέλφων και των άλλων επιστημόνων που τη στελεχώνουν. **Ωστόσο επιμένουμε στην ανάγκη ίδρυσης, υπό την εποπτεία του ΥΜΑΘ, όπως την προσδιορίζουμε, ενός ανεξάρτητου και αυτοδίοικτου φορέα**», πρόσθεσε. Σε κάθε περίπτωση, ότι γίνει πρέπει να γίνει τάχιστα, για να μην καταλήξει και ο Θερμαϊκός ...Κορώνεια...■



Φωτογραφία από το wikipedia