

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Την προσωπική παρέμβαση του πρωθυπουργού, ώστε να αρχίσει από την Κ.Μακεδονία ο σχεδιασμός και η εφαρμογή σειράς καινοτόμων δράσεων, οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν τελικά πιλοτικό σχέδιο για όλη τη χώρα, ζητά το ΤΕΕ/ΤΚΜ, στο φετινό του υπόμνημα προς τον κ.Κ. Καραμανλή, ενόψει της 74ης ΔΕΘ.

Η Κ.Μακεδονία μπορεί να αποτελέσει «πιλότο» για ένα πανελλαδικό πιλοτικό σχέδιο, καθώς: συγκεντρώνει όλες τις οικονομικές δραστηριότητες (π.χ, οικοδομή, βιομηχανία έστω φθίνουσα, τουρισμός), αποτελεί μεγάλη περιφέρεια (κεντρική και παραμεθόρια ταυτόχρονα) και περιλαμβάνει τη Ζώνη Καινοτομίας και ένα από τα δύο προβλεπόμενα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. «Το ΤΕΕ είναι έτοιμο να υποστηρίξει το παραπάνω σχέδιο», τονίζει το ΤΕΕ/ΤΚΜ και προσθέτει: «η Ζώνη Καινοτομίας θα μπορούσε να δώσει μεγάλη ώθηση [σε αυτό το εγχείρημα] εφόσον δεν περιοριστεί σε μοίρασμα γαιών, κελύφη και οικονομικές ενισχύσεις τρεχουσών δραστηριοτήτων».

Στο φετινό υπόμνημα προς τον πρωθυπουργό, το ΤΕΕ/ΤΚΜ εστιάζει επίσης στην αναμόρφωση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης μετά τη μετεγκατάσταση του εκθεσιακού κέντρου της ΔΕΘ και στην προώθηση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας.

Σε ό,τι αφορά το πρώτο θέμα, εισηγείται την προκήρυξη διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, αλλά και το συντονισμό όλων των διαδικασιών και του διαλόγου για το θέμα μέσω ΥΠΕΧΩΔΕ, επαναφέροντας την πρότασή του για την ίδρυση ειδικής γραμματείας του υπουργείου με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

Σε σχέση με το δεύτερο ζήτημα, ζητά την αξιοποίηση του ΕΣΠΑ 2007-2013 για την ταχεία προώθηση του έργου της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, με δεδομένο ότι το «τέταρτο πακέτο» αποτελεί ίσως την τελευταία ευκαιρία για την υλοποίησή της.

Παράλληλα, το ΤΕΕ/ΤΚΜ καταθέτει πρόταση για χωροθέτηση νέου αεροδρομίου στη Θεσσαλονίκη και επαναλαμβάνει τη θέση του υπέρ της διατήρησης του δημόσιου χαρακτήρα της ΕΥΑΘ και κατά της διάθεσης νέου πακέτου μετοχών και του μανάτζμεντ.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ τονίζει ακόμη ότι η δεκαετής απαξίωση της τεχνικής παιδείας έλαβε εσχάτως διαστάσεις εκποίησης και προσθέτει ότι η παιδεία χρειάζεται ειλικρινή δημόσιο διάλογο και κονδύλια, γιατί δεν παράγεται «μέσω σύμβασης παραχώρησης ή ΣΔΙΤ».

Σε ότι αφορά τα μέτρα αντιμετώπισης της διεθνούς κρίσης επισημαίνει ότι αυτά αφορούν μέχρι σήμερα βραχυπρόθεσμη συγκέντρωση κονδυλίων για άρση της δραματικής αναλογίας δημόσιου χρέους προς ΑΕΠ, χωρίς καμία διαρθρωτική αλλαγή για ανάπτυξη με ουσία και διάρκεια. Τονίζει δε, ότι πρέπει να ενισχυθούν η καινοτομία και ο εκσυγχρονισμός των παραγωγικών μοντέλων στους τομείς οικοδομής, μεταποίησης, τουρισμού και γεωργίας, καθώς τα τρέχοντα είναι πλέον παρωχημένα.

Η οικοδομή και οι κατασκευές για παράδειγμα, χρειάζεται να υπερβούν το μοντέλο που να μην κινητοποιούσε τόσα χρόνια την εγχώρια οικονομία, αλλά ευθύνεται για πάσης φύσεως αυθαιρέσιες, την καταπατημένη ύπαιθρο, την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την προβληματική ποιότητα των περισσότερων ιδιωτικών έργων, καθώς και των μικρών και μεσαίων δημόσιων. Το Εθνικό χωροταξικό, το ΕΣΠΑ και οι νέες μεγάλες προκλήσεις των Ρυθμιστικών Σχεδίων των δύο Μητροπολιτικών Κέντρων, το ΜΗΚΙΕ και οι αειφόρες πρακτικές (πχ, εξοικονόμησης ενέργειας), μπορούν να συντείνουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Το πλήρες κείμενο του υπομνήματος ακολουθεί:

“Κύριε Πρωθυπουργέ,

Το γεγονός ότι εισερχόμαστε στο δεύτερο χρόνο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης δημιουργεί αυξημένες προσδοκίες από τις φετινές σας εξαγγελίες αλλά και ισάριθμους φόβους για ενδημικότητα της κρίσης στην Ελληνική οικονομία.

Τα μέτρα που έως τώρα έχουν ληφθεί αφορούν τη βραχυπρόθεσμη συγκέντρωση κονδυλίων για άρση της δραματικής αναλογίας δημόσιου χρέους προς ΑΕΠ, χωρίς καμία διαρθρωτική αλλαγή για αύξηση του ΑΕΠ με ουσία και διάρκεια.

Για το ΤΕΕ αυτός είναι ο στόχος και η προσέγγισή του είναι μονοσήμαντη.

Χρειάζεται διεύρυνση και ενίσχυση της περιορισμένης οικονομικής βάσης, με εισαγωγή της καινοτομίας, της εκσυγχρονισμού των παραγωγικών δεδομένων και στους τρεις τομείς. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Η οικοδομή και γενικότερα ο κατασκευαστικός τομέας χρειάζεται να υπερβούν το μοντέλο που να μην κινητοποιούσε τόσο χρόνια την εγχώρια οικονομία, αλλά ευθύνεται για πάσης φύσεως αυθαιρέσιες, τις μη βιώσιμες πόλεις, την καταπατημένη ύπαιθρο, την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, τη μέτρια έως κακή ποιότητα της πλειονότητας των ιδιωτικών καθώς και των μικρών και μεσαίων δημόσιων έργων.

Το Εθνικό χωροταξικό, το ΕΣΠΑ και οι νέες μεγάλες προκλήσεις των Ρυθμιστικών Σχεδίων των δύο Μητροπολιτικών Κέντρων της Χώρας είναι σημαντικές ευκαιρίες για διαμόρφωση και εφαρμογή ορθολογικής πολιτικής γης. Η εξοικονόμηση ενέργειας και γενικώς οι αειφόροι πρακτικές θα δώσουν νέα ώθηση στον κατασκευαστικό κλάδο αλλά και στην ποιότητα ζωής των πολιτών. Το ΜΗΚΙΕ και η εφαρμογή συστημάτων ποιότητας στην κατασκευή θα αποδώσουν καλύτερα έργα.

Τέλος, ο όρος υποδομή δεν μπορεί να αναφέρεται μονίμως και αποκλειστικά σε τόνους ασφάλτου.

- Η μεταποίηση δεν μπορεί να ασκείται με όρους προηγούμενων δεκαετιών, δηλαδή τη βραχυπρόθεσμη μεγέθυνση του κέρδους, την αποφυγή επενδύσεων για εκσυγχρονισμό και καινοτομία, την αποχή από κάθε έννοια αειφορίας όταν δεν επιβάλλεται ή δεν ελέγχεται, τη στρεβλή χρήση των οικονομικών κινήτρων. Η Κεντρική Μακεδονία πλήττεται βαρύτερα από ανεργία και αποβιομηχάνιση και χρειάζεται ορθολογικά κίνητρα για νέους επιχειρηματίες, στροφή των παλαιών στις αρχές του νέου επιχειρείν αλλά και αυστηρότατους ελέγχους σε όλα τα επίπεδα: προστασία

του περιβάλλοντος, εξασφάλιση και διατήρηση θέσεων εργασίας, ανταγωνιστικότητα, εφαρμογή καινοτομίας.

- Ο τουρισμός επίσης χρειάζεται να υπερβεί το παρωχημένο μοντέλο του παράκτιου θερινού, με όλα τα συνεπαγόμενα όπως: αυθαίρετα (που με πρόσφατη νομοθεσία νομιμοποιεί μονομερώς ο ΕΟΤ), υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες.

- Το ίδιο ισχύει για τη γεωργία και γενικά για τον πρωτογενή τομέα, όπου χρειάζεται να εγκαταλειφθεί το τρέχον υδροβόρο και γενικά αντιπεριβαλλοντικό μοντέλο. Ένα μοντέλο που επιβιώνει λόγω των κρατικών επιδοτήσεων και στην Κεντρική Μακεδονία, για παράδειγμα, έχει συμβάλει στην απώλεια της Κορώνειας και στη διαρκή υποβάθμιση του Θερμαϊκού. Η λύση είναι και πάλι, εννήμερωση, κατάλληλα κίνητρα για άρση του κοινωνικού κόστους και αυστηροί έλεγχοι.

Για τα παραπάνω απαιτούνται:

Καινοτομία σε όλες τις μορφές άσκησης επιχειρηματικότητας και σε όλους τους τομείς παραγωγής προϊόντος, έργου, υπηρεσίας. Η αδυναμία εξειδίκευσης του όρου σε συγκεκριμένες δράσεις, παρά τις επανειλημμένες πλην γενικόλογες εξαγγελίες των δύο τελευταίων ΚΠΣ και του τρέχοντος ΕΣΠΑ, ευθύνεται και για τις καθυστερήσεις της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας αλλά και για την ανάθεση της «ερμηνείας» των εξαγγελιών και κατ'επέκταση της υλοποίησής τους, στο σαφώς συντηρητικό χρηματοπιστωτικό σύστημα της χώρας. Μας στοιχίζει δε βαρύτερα σε μονάδες ΑΕΠ, ανταγωνιστικότητα, προοπτικές ανάπτυξης.

Σύγχρονη Δημόσια Διοίκηση για καλή διαχείριση όλων των παραπάνω και μείωση της γραφειοκρατίας γιατί με την τρέχουσα είναι αδύνατος οποιοσδήποτε στόχος ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας. Ανεξάρτητη, αποκεντρωμένη και ικανή ώστε να μπορεί να ασκεί έλεγχο, εφοδιασμένη με σύγχρονο, εύχρηστο και απλό θεσμικό πλαίσιο που δε θα ευνοεί την αυθαιρεσία, όπως το υπάρχον.

Τα παραπάνω ισχύουν για όλο τον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα, όπου εκσυγχρονισμός όμως δε σημαίνει απεμπόληση των δημόσιων αγαθών στην ιδιωτική εκμετάλλευση, όπως στην περίπτωση της ΕΥΑΘ. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει εκφράσει τη θέση του υπέρ του δημόσιου χαρακτήρα της Εταιρείας και κατά της εκχώρησης επιπλέον πακέτου μετοχών και του μανάτζμεντ.

Παιδεία υψηλής ποιότητας

Τα αποτελέσματά μιας σοβαρής πολιτικής στο θέμα της παιδείας θα είναι μεσο-μακροπρόθεσμα ορατά στην έρευνα, την παραγωγή, την επιχειρηματική αντίληψη, την κοινωνική συμπεριφορά.

Κυρίως θα είναι ορατά στη συνειδητή πολιτική συμπεριφορά, πολιτών που:

- παράγουν σύγχρονο προϊόν και αμείβονται ανάλογα,
- συνεισφέρουν στο κοινό καλό μέσω ορθολογικής φορολόγησης,
- απαιτούν και απολαμβάνουν σύγχρονες κοινωνικές υπηρεσίες,
- εμπιστεύονται την Πολιτεία και συναλλάσσονται έντιμα μαζί της,
- διατηρούν την αξιοπρέπειά τους.



Σε ότι αφορά την **Τεχνική Παιδεία**, είμαστε μάρτυρες μιας δεκαετούς, τουλάχιστον, προσπάθειας απαξίωσής της, που τον τελευταίο χρόνο έλαβε διαστάσεις εκπόνησης:

- Με την προσπάθεια ταύτισης Πανεπιστημίων και ΤΕΙ που:

- Αίρει την εξασφάλιση ότι το ανώτατο πεδίο τεχνικής ευθύνης φέρουν οι διπλωματούχοι μηχανικοί. Τα αποτελέσματα είναι πολλαπλά στην **ασφάλεια της καθημερινότητας του Πολίτη και στο Δημόσιο Συμφέρον** εφόσον δεν κατοχυρώνεται η ποιότητα, η ασφάλεια, η ακεραιότητα, η αξιοπιστία, η αναπτυξιακή, περιβαλλοντική, οικονομική και ενεργειακή διάσταση έργων, προϊόντων, διεργασιών ενώ πλήττεται και η αξιοπιστία των τεχνικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό.

- Δημιουργεί ένα σημαντικό κενό στην τεχνολογική εκπαίδευση και αντίστοιχα στην επαγγελματική πυραμίδα των τεχνικών, το οποίο καλείται η ίδια η Πολιτεία να καλύψει με τη δημιουργία νέων ΤΕΙ, εκτός αν στόχος είναι η κάλυψη του εν λόγω κενού από επερχόμενα ιδιωτικά μορφώματα.

Υπάρχει βέβαια και το ηθικό ζήτημα της παραπλάνησης, για ψηφοθηρικούς λόγους, γονέων, υποψηφίων και φοιτητών. Οι τελευταίοι, με το στρεβλό κίνητρο της ήσσονος προσπάθειας, οδηγούνται σε μία αμείλικτη αγορά που δεν έχει κανένα λόγο, δεδομένης της υπερπροσφοράς, να προτιμήσει τους αποφοίτους ΤΕΙ από τους αποφοίτους Πανεπιστημίων.

Εάν η Πολιτεία θεωρεί ότι η αναλογία 1 μηχανικού ανά 100 κατοίκους και 3,6 ΑΕΙ ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους (όταν στις ΗΠΑ είναι 1,6 και στην υπόλοιπη Ε.Ε. 2,4) δεν επαρκεί, ας κάνει τα ΤΕΙ Πανεπιστήμια, με ότι αυτή η διαδικασία απαιτεί σε υψηλής στάθμης διδακτικό προσωπικό, εγκαταστάσεις, δυνατότητες έρευνας, προοπτικές και βεβαίως **κονδύλια**.

- Με την προσπάθεια ανωτατοποίησης των ΚΕΣ.

Σε αυτή την περίπτωση, η Πολιτεία με στόχο την εξυπηρέτηση απαιτητικών συμφερόντων και την άγρια ψήφων ανενημέρωτων πολιτών και με πρόσχημα τη γραφειοκρατική υπακοή σε επιταγές της ΕΕ, επιχειρεί ευθέως κατά των ιδίων των πολιτών και του μέλλοντός της.

Η Παιδεία είναι πρώτιστο Δημόσιο αγαθό, με άμεσες και κυρίως μόνιμες αποδόσεις στο Εθνικό προϊόν αλλά **όχι μέσω της πώλησης αδειών εκτύπωσης πτυχίων**. Ως δημόσιο αγαθό χρειάζεται ειλικρινή δημόσιο διάλογο αλλά και κονδύλια γιατί δεν μπορεί να παραχθεί ούτε με σύμβαση παραχώρησης ούτε με ΣΔΙΤ.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Σχετικά με τις αναγκαίες υποδομές και δράσεις για την ανάπτυξη της πόλης και της περιφέρειας, τα αιτήματα και οι προτάσεις του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ παραμένουν αυτά που αναγράφονται στο Υπόμνημα του 2008 και του 2007. Υπενθυμίζουμε ενδεικτικά και συνοπτικά:

- ΜΕΤΡΟ

Παρατηρήθηκαν καθυστερήσεις που προκάλεσαν επί πλέον προβλήματα στην οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Στόχος η απρόσκοπτη ολοκλήρωσή του, εντός του προσδιορισμένου χρονοδιαγράμματος.

- Υποθαλάσσια

Το ΤΕΕ/TKM είχε ταχθεί υπέρ της κατασκευής του έργου εκφράζοντας παράλληλα τις ανησυχίες του για τον τρόπο δημοπράτησης και την ωριμότητα των μελετών. Πέρσι οι καθυστερήσεις δημιουργούσαν ερωτηματικά για την πορεία του έργου. Φέτος τα ερωτηματικά έγιναν βεβαιότητες αφού ο κατασκευαστικός όμιλος έχει απολύσει, από 01.07.09, το προσωπικό που απασχολούσε

στη Θεσσαλονίκη ενώ διεκδικούνται υπέρογκες αποζημιώσεις].

- Αεροδρόμιο Μακεδονία

Είναι αναγκαίο να ξεκινήσει άμεσα και να προχωρήσει ταχύτατα η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου ώστε να αρθούν οι συνθήκες δυσλειτουργίας του και εξυπηρέτησης των χρηστών του.

- Λιμάνι

Χρειάζεται να αξιοποιηθεί ως παράγοντας ανάπτυξης των γεωγραφικών πλεονεκτημάτων της πόλης και της διεθνούς θέσης της ελληνικής ναυτιλίας. Για αυτό απαιτείται άμεσα η αναβάθμισή του, η ολοκλήρωση του 6^{ου} προβλήτα και η σύνδεσή του με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα.

Δραματικά επίκαιρες είναι και οι **προτάσεις που είχε υποβάλει το ΤΕΕ με αφορμή τις πυρκαγιές του 2007** για πράγματα αυτονόητα, που φέτος εξακολουθούν να είναι και προτάσεις και αυτονόητα. Φέτος τέλος, επιλέγουμε να δώσουμε ιδιαίτερη βαρύτητα και πάλι σε δύο παλαιότερες προτάσεις μας, επίκαιρες όσο ποτέ, υψηλής αναπτυξιακής και περιβαλλοντικής αξίας με μακροχρόνια θετικά αποτελέσματα στην ποιότητα ζωής των πολιτών αλλά και στο ΑΕΠ:

Αναμόρφωση της Κεντρικής περιοχής Θεσσαλονίκης

Μετά την προσωπική σας παρέμβαση δρομολογήθηκε η λύση ενός χρονίζοντος ζητήματος της πόλης και διαρκούς –τις τελευταίες δεκαετίες– αιτήματος του ΤΕΕ/TKM: η απομάκρυνση των εγκαταστάσεων της Έκθεσης από το κέντρο της πόλης.

Ζητούμε και πάλι την προσωπική σας παρέμβαση για να μη χαθεί μία μοναδική ευκαιρία, να αποκτήσει η πόλη ένα Μητροπολιτικό πάρκο αντίστοιχο του μεγέθους και του ρόλου της και ταυτόχρονα τον πυρήνα ενός επαρκούς δικτύου ελεύθερων χώρων. Επίσης, για να μη χαθεί ένα μέγα στοιχείο σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού, πιλότου και πρότυπου για τα αστικά κέντρα όλης της επικράτειας.

Οι λόγοι για το αίτημά μας είναι οι εξής:

- 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**. Επομένως, όντως το εγχείρημα είναι εθνικής σημασίας.

- Υπάρχει πικρή εμπειρία από τον στραγγαλισμό των δημόσιων ελεύθερων χώρων, με παραχωρήσεις σε ιδιώτες, αλλαγή χρήσης, ανεξέλεγκτη εμπορευματοποίηση, εις βάρος τους, εκτόνωση των αναγκών κυκλοφορίας και στάθμευσης. Οπότε και σε αυτή την περίπτωση θα ενεργοποιηθούν ισχυρά ιδιωτικά συμφέροντα αλλά και πελαταιακού χαρακτήρα απαιτήσεις και διεκδικήσεις του χώρου από δημόσιους φορείς.

- Για την ορθολογική, μακρόπνοη και ολιστική προσέγγιση αυτού του μεγάλου πιλοτικού σχεδίου θα συμπεριληφθούν το Campus του ΑΠΘ, που χρήζει άμεσα αποσυμφόρησης και το Γ' Σώμα Στρατού. Άλλωστε η κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει και τις υπόλοιπες υποδομές και δραστηριότητες που συνθέτουν την

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ

➤ ταυτότητα της πόλης: το Λευκό Πύργο, τη ΧΑΝΘ, το Καυταντζόγλειο στάδιο, τα Θέατρα, το Τελλόγλειο Ίδρυμα, τα μουσεία, το νέο Δημαρχείο. **Επίσης ζητούμε το συντονισμό όλων των διαδικασιών και του αναγκαίου διαλόγου απευθείας από το ΥΠΕΧΩΔΕ.** Επαναφέρουμε δηλαδή την πρότασή μας για ίδρυση Ειδικής Γραμματείας του ΥΠΕΧΩΔΕ με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

Αφενός η κλίμακα της πολεοδομικής παρέμβασης και το μεγάλο περιβαλλοντικό αντίκρουσμα του έργου, αφετέρου η ανυπαρξία Μητροπολιτικής Διοίκησης – την αναγκαιότητα της οποίας έχουμε επισημάνει επανειλημμένα – και η θεσμική αδυναμία του Οργανισμού Ρυθμιστικού να αναλάβει ουσιαστικό ρόλο λόγω έλλειψης αρμοδιοτήτων, είναι επαρκή επιχειρήματα και για αυτή την πρότασή μας.

Για τη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης του εγχειρήματος, υπενθυμίζουμε την πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την ανάπλαση της Κεντρικής Περιοχής, που παρουσιάστηκε και συζητήθηκε με όλους τους αρμόδιους φορείς το Μάιο του 2006. Η πρόταση, η οποία περιλαμβάνει 16 στάδια και προκήρυξη **διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού**, είχε γίνει αποδεκτή από όλους τους συμμετέχοντες και μάλιστα συγκροτήθηκε διαρκής επιτροπή υπό την εποπτεία του ΟΡΘΕ, η οποία ουδέποτε λειτούργησε.

Υπενθυμίζουμε επίσης την καμπάνια του ΤΕΕ/ΤΚΜ του 2007 για τη δημιουργία ενός δικτύου ελεύθερων χώρων, με πυρήνα τη ΔΕΘ, το ΑΠΘ και το ΓΣΣ και βραχιόνες τις κοίτες των ρεμάτων, τους ιστορικούς άξονες και τους αρχαιολογικούς χώρους, ώστε να συνδεθεί το περιαστικό δάσος με το μέτωπο της παραλίας που θα αποδοθεί σε όλο του το μήκος στην πόλη. Στόχος είναι η ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος αλλά και η ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η πρόταση δεν είναι θέσφατο του ΤΕΕ, υπάρχουν σχετικές μελέτες που σκονίζονται στα συρτάρια του Οργανισμού Ρυθμιστικού και του ΑΠΘ.

Σιδηροδρομική Εγνατία

Η μείωση των καταναλισκόμενων στις μεταφορές ενεργειακών πόρων και η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι προτεραιότητα των συγκοινωνιακών πολιτικών, διεθνώς και στην ΕΕ και άμεσος στόχος του ΕΣΠΑ.

Στην Ελλάδα, χώρα ενεργειακά εξαρτημένη, παρότι ο σιδηρόδρομος είναι το λιγότερο ενεργό βόρο και το πλέον φιλικό προς το περιβάλλον Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, για πολλές δεκαετίες έχει αφαιρεθεί στην τύχη του.

Η απογοητευτική συμμετοχή του σιδηροδρόμου στις επιβατικές (κάτω του 3%) και στις εμπορευματικές μεταφορές (κάτω του 2%) καθώς επίσης και ανεπίτρεπτη συχνότητα δυστυχημάτων οφείλονται στις ελλείψεις υποδομής και στην κατάσταση τους, με κυριότερα προβλήματα:

- το περιορισμένο δίκτυο
- τη γραμμική (χωρίς βρόγχους) μορφή του δικτύου,
- το εύρος της γραμμής (μόνο το 64% να είναι κανονικού εύρους),
- το χαμηλό ποσοστό ηλεκτροκίνησης
- τις ελλείψεις σε ότι αφορά την τηλεδιοίκηση και τη σηματοδότηση
- τις ισόπεδες διαβάσεις, φυλασσόμενες και αφύλακτες

Στη Βόρεια Ελλάδα, παρά τη συσσώρευση όλων των παραπάνω προβλημάτων και ενώ είχαν εξαγγελθεί οι μελέτες για διασύνδεση της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας, το θέμα έχει εγκαταλειφθεί.

Με βάση αυτό τον προβληματισμό, το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ, ανέλαβε το 2004 την πρωτοβουλία, σε συνεργασία με τα Περιφερειακά Τμήματα, Ανατολικής και Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Θράκης, και Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας, και προχώρησε στη μελέτη και τη σύνταξη προτάσεων για τη δημιουργία Σιδηροδρομικής Εγνατίας.

Ο όρος «Σιδηροδρομική Εγνατία» αναφέρεται σε ένα δίκτυο που εκτείνεται από την Ήπειρο ως τη Θράκη και διέρχεται από τη Δυτική, Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία. Ο κεντρικός άξονάς της, περίπου παράλληλος με τον αντίστοιχο της οδικής Εγνατίας, καθορίζεται από τα δύο άκρα του, δηλαδή δυτικά το λιμένα της Ηγουμενίτσας και ανατολικά το Πύθιο. Το δίκτυο συμπληρώνουν οι γραμμές που εξυπηρετούν και άλλες περιοχές εκατέρωθεν του κεντρικού αυτού άξονα, όπως περιφέρειες (π.χ. τη Θεσσαλία), πόλεις στη Μακεδονία και τη Θράκη (π.χ. Βόρειος Ν. Έβρου, Καβάλα) και πόλους έλξης μετακινήσεων.

Η Σιδηροδρομική Εγνατία δεν προτείνεται ως ανταγωνιστικό μέσο της αντίστοιχης οδικής αλλά σαν ένα νέο σημαντικό εργαλείο που θα συνδέσει περιοχές ελάχιστα ή και καθόλου εξυπηρετούμενες από μέσα μαζικής μεταφοράς, με χαμηλό οικονομικό, ενεργειακό και περιβαλλοντικό κόστος και υψηλότερο αναπτυξιακό όφελος.

Για το λόγο αυτό και με δεδομένο ότι το Β' και Γ' ΚΠΣ αγνόσαν σχεδόν το σιδηρόδρομο, χρειάζεται να αξιοποιηθεί η –τελευταία ίσως– ευκαιρία του ΕΣΠΑ και να προχωρήσουν οι απαραίτητες διαδικασίες με ταχείς ρυθμούς για να υλοποιηθεί το έργο αλλά και να διευρυνθεί και εκσυγχρονιστεί συνολικά το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Τις δύο παραπάνω προτάσεις συμπληρώνει και περιλαμβάνει μία γενικότερη: **Να αρχίσει, με δική σας προσωπική παρέμβαση, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή καινοτόμων δράσεων από την Κεντρική Μακεδονία, που μπορούν να αποτελέσουν πιλοτικό σχέδιο για όλη τη χώρα:** Επειδή φιλοξενεί όλες τις οικονομικές δραστηριότητες με μεγάλες δυνατότητες βελτίωσης και ανάπτυξης:

- Σημαντική οικοδομική δραστηριότητα. Η ανάπτυξη του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης και η κλίμακα των άλλων αστικών κέντρων επιτρέπουν ή μάλλον απαιτούν τη χρησιμοποίηση

της διεθνούς εμπειρίας για τη μελέτη και εφαρμογή ριζοσπαστικής πολεοδομικής πολιτικής.

- Βιομηχανία φθίνουσα και αντιστοίχως αυξανόμενη ανεργία που απαιτούν καλά μελετημένα κίνητρα και ελέγχους. Η Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας θα μπορούσε να δώσει μεγάλη ώθηση εφόσον δεν περιοριστεί σε μοίρασμα γαιών, κελύφη και οικονομικές ενισχύσεις για τις τρέχουσες δραστηριότητες.

- Τουρισμό, κλασσικό, παράκτιο αλλά και σημαντικό – πλην ασύνδετο και αναξιοποίητο – μνημειακό πλούτο και περιοχές φυσικού κάλλους, μεταξύ των οποίων 3 από τις 10 της χώρας που προστατεύονται από τη συνθήκη Ραμσάρ.

- Τη μεγαλύτερη γεωργική δραστηριότητα στη χώρα που ο τρόπος άσκησης της συνέβαλλε στην εξάντληση και την υποβάθμιση των οικοσυστημάτων της Περιφέρειας, αλλά και σημαντική αλιεία και κτηνοτροφία.

Επειδή είναι μία μεγάλη περιφέρεια, ταυτόχρονα κεντρική και παραμεθόρια:

- Μπορεί με κατάλληλη αποκέντρωση εξουσίας, δομών και υπηρεσιών να «διαχειριστεί» τις οικονομικές – κοινωνικές – πολιτισμικές σχέσεις με τα Βαλκάνια.

- Μπορεί να «σταθεί» αυτόνομα λόγω του μεγέθους της, του παραγωγικού δυναμικού της και της σύνδεσής της με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές περιφέρειες και με κατάλληλη ανάδειξη των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων να τις ανταγωνιστεί εμάς.

Επειδή περιλαμβάνει ένα από τα δύο προβλεπόμενα Μητροπολιτικά Κέντρα της χώρας το οποίο μπορεί να διευρύνει αυτό το ρόλο και στην εκτός συνόρων γύρω περιοχή, το μεγαλύτερο Πανεπιστήμιο της χώρας και σημαντικές κοινωνικές υποδομές.

Δεδομένης μάλιστα της διαδικασίας αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού είναι ευκαιρία να ξεπεράσουμε την πεπατημένη της θεσμικής παραδοχής παγωμένων καταστάσεων και για πρώτη φορά να προβλέψουμε και να σχεδιάσουμε με βάση σενάρια ρεαλιστικά και σύμφωνα με την ανάπτυξη που επιθυμούμε. Για παράδειγμα μπορούμε να χωροθετήσουμε και να σχεδιάσουμε ένα νέο αεροδρόμιο πριν ο ασφυκτικός 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.

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Οι Έλληνες Μηχανικοί έχουν ακόμα την επιστημονική επάρκεια να σχεδιάσουν ένα τόσο μεγάλο πρόγραμμα και να το υλοποιήσουν με ασφάλεια, οικονομία και σεβασμό προς το περιβάλλον.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο είναι **αποφασισμένο** να υπερασπιστεί την αξιοπιστία του επιστημονικού δυναμικού της χώρας όπως είναι **έτοιμο** να υποστηρίξει το παραπάνω σχέδιο, αλλά και κάθε αναπτυξιακή πρωτοβουλία: έντιμα, αναστερόβουλα, με υψηλής ποιότητας τεκμηριώσεις και μοναδικό κριτήριο το κοινό καλό." ■