

Ανέφικτη λύση αποτελεί η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης, ενώ ο μάταιος σχεδιασμός του έργου καθυστερεί όλες τις υπόλοιπες υποδομές μεταφορών. Την εκτίμηση αυτή διατυπώνει, μιλώντας στο «Τεχνογράφημα» ο πρόεδρος της Ένωσης Πολιτών για το Περιβάλλον και τον Πολιτισμό, Αντώνης Μανιτάκης. Ο ίδιος επισημαίνει ότι αυτό που προέχει στην παρούσα φάση είναι η κατασκευή τραμ από την ανατολική μέχρι τη δυτική Θεσσαλονίκη. «Τώρα αμέσως να γίνει συνολικός σχεδιασμός για μέσο σταθερής τροχιάς, σε συνδυασμό με την υποθαλάσσια αρτηρία και τη θαλάσσια συγκοινωνία», τονίζει.

Αναφερόμενος στο θέμα του ΦΙΞ, ο κ.Μανιτάκης υπενθυμίζει ότι σχηματίστηκε ήδη μια επιτροπή και, σε συνεργασία με το Τεχνικό Επιμελητήριο, έγινε καταγραφή της κατάστασης. «Ετοιμαζόμαστε να διαμορφώσουμε ρεαλιστικές προτάσεις που θα απευθύνουμε προς τις αρχές, για την αξιοποίηση και την ήπια εκμετάλλευση του κτιριακού συγκροτήματος, με χρήσεις συμβατές προς τον προστατευτέο χαρακτήρα του», σημειώνει ο γνωστός συνταγματολόγος, συμπληρώνοντας ότι πρόκειται για ένα δύσκολο θέμα, που απαιτεί έξυπνους και αποφασιστικούς χειρισμούς.

Ερωτηθείς, τέλος, σχετικά με την πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τη μελλοντική αξιοποίηση των εκτάσεων της ΔΕΘ και του Γ' Σώματος Στρατού, ως χώρων πρασίνου και μητροπολιτικών πάρκων, ο κ.Μανιτάκης υπογραμμίζει ότι τη θεωρεί «εξαιρετική και πραγματοποιήσιμη».

στερεί όλα τα άλλα. Τώρα αμέσως να γίνει συνολικός σχεδιασμός για μέσο σταθερής τροχιάς, σε συνδυασμό με την υποθαλάσσια αρτηρία και τη θαλάσσια συγκοινωνία.

Το τελευταίο διάστημα, με την "έκρηξη" του τομέα του real estate στην Ελλάδα, πληθαίνουν οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν να «μεταμορφώσουν» παραδοσιακά ή διατηρητέα κτιριακά συγκροτήματα για εμπορικούς και επιχειρηματικούς σκοπούς (π.χ ΜΥΛΟΙ ΑΛΛΑΤΙΝΗ, ΦΙΞ κτλ). Πώς σχολιάζετε αυτή την εξέλιξη, ειδικά για την περίπτωση των δύο προαναφερθέντων κτιρίων της Θεσσαλονίκης, αλλά και γενικότερα;

Σχετικά με το ΦΙΞ απετράπη ο αποχαρκτηρισμός του δικαστικά, χάρις στη δράση δύο ενώσεων, την ένωσης πολιτών για το περιβάλλον και τον πολιτισμό και της ελληνικής



ΑΝΤΩΝΗΣ ΜΑΝΙΤΑΚΗΣ

Ανέφικτη λύση το μετρό Θεσσαλονίκης



Οι ενώσεις πολιτών και γενικότερα οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί, πληθαίνουν παγκοσμίως, αλλά συχνά οι προτάσεις τους προσκρούουν σε ώτα μη ακουόντων και οι αποφάσεις των κυβερνήσεων λαμβάνονται ...ερήμην. Πώς μπορούν οι πολίτες να «πείσουν» τα κέντρα λήψης αποφάσεων, για να δούμε καλύτερες μέρες; Γενικά, ποιο ρόλο πρέπει να διεκδικήσουν οι ενώσεις πολιτών και οι ΜΚΟ στα επόμενα χρόνια;

Δεν θα πρέπει κατ' αρχήν να υπερεκτιμούμε τον ρόλο των μη κυβερνητικών οργανώσεων και να περιμένουμε από την δράση τους να διορθωθούν πολλά κακώς κείμενα στην κοινωνία ή στο κράτος. Ούτε να τρέφουμε προσδοκίες αναντίστοιχες προς τις δυνατότητές τους. Οι Ενώσεις πολιτών δεν μπορούν παρά να δρουν παραπληρωματικά, αναπληρώνουν εν μέρει την αδρανούς κοινωνία, αλλά δεν μπορούν και δεν πρέπει να την υποκαταστήσουν ούτε να δρουν για λογαριασμό της. Μπορούν να ευαισθητοποιούν την κοινή γνώμη και να κινητοποιούν πολίτες και ομάδες για προβλήματα κοινά ή συλλογικού ενδιαφέροντος και να ασκούν έτσι πίεση στις δημόσιες αρχές και στους αρμόδιους αλλά δεν μπορούν να εξαναγκάσουν –διότι δεν έχουν τα μέσα– τη διοίκηση ή τους κυβερνητικούς παράγοντες να ακούσουν τα αιτήματά τους και να δράσουν σύμφωνα με τις υποδείξεις τους. Οι ενώσεις πολιτών είναι εξάλλου δημιουργία αυθόρμητο της κοινωνίας και εναπόκειται στα μέλη τους να αποφασίσουν την

ίδρυσή τους. Ως εθελούσιο δημιούργημα, εξαρτάται η ίδρυση και δράσης τους από την ίδια την κοινωνία και τους πολίτες τους. Στην Ελλάδα πάντως οι ενώσεις, κυρίως αυτές που ασχολούνται με το περιβάλλον έχουν κάνει αισθητή την παρουσία τους και έχουν παίξει έναν ενεργό και αποφασιστικό ρόλο, απέτρεψαν δυσμενείς για το περιβάλλον αποφάσεις των Αρχών και κινητοποίησαν αποτελεσματικά την κοινή γνώμη, κέρδισαν δίκες και προστάτευσαν το περιβάλλον.

Οι δράσεις τους και η ενέργειά τους δεν μπορεί παρά να είναι μερικές και αποσπασματικές και δεν λύνουν συνολικά το πρόβλημα ούτε το εξαφανίζουν. Το περιορίζουν και μετριάζουν και αυτό είναι πολύ θετικό. Η δράση και το βάρος τους βαίνουν συνεχώς αυξανόμενα και η απήχισή τους μεγαλώνει. Δεν πρόκειται φυσικά να σώσουν το περιβάλλον, απλώς να αποτρέψουν τα χειρότερα.

Η Θεσσαλονίκη «πάσχει» από κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο υποτίθεται ότι κάποτε θα αντιμετωπιστεί με το μετρό, το τραμ, την υποθαλάσσια αρτηρία και τη θαλάσσια συγκοινωνία. Εν αναμονή των εξελίξεων, σε ποιο από τα παραπάνω έργα και παρεμβάσεις πιστεύετε ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα, ενόψει ιδίως της EXPO 2008;

Συνδυασμός μέσων. Προέχει όμως το τραμ από την ανατολική μέχρι την δυτική Θεσσαλονίκη. Το μέτρο πιστεύω πως είναι ανέφικτη λύση και ο μάταιος σχεδιασμός του καθυ-

εταιρίας προστασίας του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Σχηματίστηκε μια επιτροπή και με την συμμετοχή του Τεχνικού Επιμελητηρίου έγινε καταγραφή της κατάστασης και ετοιμαζόμαστε να διαμορφώσουμε ρεαλιστικές προτάσεις που θα απευθύνουμε προς τις αρχές για αξιοποίηση και ήπια εκμετάλλευση του κτιριακού συγκροτήματος και χρήσεις συμβατές με τον προστατευτέο χαρακτήρα του.

Η διαμόρφωση ρεαλιστικών προτάσεων είναι δύσκολη υπόθεση διότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το ιδιοκτησιακό καθεστώς και να γίνεται πάντα με την συναίνεση των ιδιοκτητών που βέβαια αποβλέπουν στην όσο πιο κερδοφόρα εκμετάλλευσή τους. Το θέμα είναι δύσκολο και χρειάζεται έξυπνους και αποφασιστικούς χειρισμούς. Θα πρέπει όμως να ενδιαφερθούν έμπρακτα οι δημοτικές αρχές και άλλοι φορείς της πόλης και φυσικά το Υπουργείο Πολιτισμού.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει τη μελλοντική αξιοποίηση των εκτάσεων της ΔΕΘ και του Γ' Σώματος ως χώρων πρασίνου και μητροπολιτικών πάρκων. Πώς σχολιάζετε αυτή την πρόταση;

Ως ένωση πολιτών το είχαμε προτείνει από πολύ παλιά και είχαμε κάνει και σχέδια. Θέωρώ την πρόταση εξαιρετική και πραγματοποιήσιμη. Μπορεί κανείς αν επισκεφθεί την ιστοσελίδα της Ένωσης πολιτών και να δει τις προτάσεις μας WWW. Cuth.org.

Αλεξάνδρα Γούτα