



Φωτογραφία: Π. Χαραμόγλου

σημαντικά συγκροτήματα της βιομηχανικής μας κληρονομιάς, θα πρέπει να προστατευθούν και να αναβιώσουν επαναχρησιμοποιούμενα, με σεβασμό στα ιστορικά κελύφη, αλλά και στο διατηρούμενο μηχανολογικό τους εξοπλισμό.

#### • Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Θεσσαλονίκης

Το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από έντονη οικιστική πυκνότητα, η οποία καθιστά εξαιρετικά πολύτιμη την ύπαρξη δημόσιων ανοικτών χώρων. Η πλούσια ιστορική στρωματογραφία της πόλης προσφέρει απλόχερα την ανάδυση αρχαιολογικών ευρημάτων μέσα στη σύγχρονη δομή του ιστορικού κέντρου. Οι αρχαιολογικοί χώροι, είτε εκτεταμένοι είτε ως αρχαιολογικά θραύσματα, εμφανίζονται, ως τα μοναδικά πλέον κενά μέσα στο συνεχές του αστικού ιστού.

Η ένταξη στον αστικό ιστό των αρχαιολογικών χώρων, που σήμερα λειτουργούν αποσπασματικά, τόσο σε σχέση με το άμεσο περιβάλλον τους, όσο και μεταξύ τους, είναι απαραίτητη για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

Η ενιαία διαχείριση των χώρων αυτών μπορεί να επιτευχθεί από ένα θεσμοθετημένο όργανο, στο πρότυπο της εταιρίας «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε.» (Ε.Α.Χ.Α. Α.Ε.) με στόχο την ενότητα αρχαιολογικών χώρων - σύγχρονου αστικού ιστού.

Οι ποιοτικές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, όπως η ενοποίηση και ανάδειξη αξόνων με ιστορική σημασία, η διαμόρφωση αρχαιολογικών περιπάτων, η ποιοτική αναβάθμιση και διασύνδεση παραδοσιακών περιοχών της Θεσσαλονίκης όπως της Άνω Πόλης, των αγορών κλπ. θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο του φορέα αυτού.

#### ■ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΩΝ

Η συνεχιζόμενη πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και η ανυπαρξία στόχων και προτεραιοτήτων, συνεπικουρούμενη από την έλλειψη πόρων έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση ή την ακύρωση αναγκαίων υποδομών και του σχεδιασμό νέων.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ ζητάει την θεσμοθέτηση της αιρετής Μητροπολιτικής Διοίκησης στην Θεσσαλονίκη, ως άμεση προτεραιότητα, εφόσον:

- Ενώ είναι το δεύτερο μεγαλύτερο Πολεοδομικό συγκρότημα της Ελλάδας, η απόστασή της από τα κέντρα λήψης αποφάσεων αφαιρεί τη δυνατότητα άμεσων ενεργειών των Υπουργείων για την επίλυση των προβλημάτων της.
- Διαιρείται σε 16 Δήμους, αποκομμένους μεταξύ τους, που η δραστηριότητά τους περιορίζεται σε μικρές κλίμακας αναπλάσεις και στην ανάδειξη τοπικών προβλημάτων που δεν εντάσσονται σε ένα συνολικό σχέδιο.
- Η πόλη δεν μπορεί να διαχειριστεί συνολικά λειτουργίες όπως τις συγκοινωνίες, την ύδρευση, την αποχέτευση και αναπτυξιακά

εργαλεία όπως η λιμενική και η εκθεσιακή της δραστηριότητα.

- Ακόμη δεν μπορεί να χαράξει πορεία συγκράτησης και ενίσχυσης του επιστημονικού, επιχειρηματικού και ανθρώπινου δυναμικού της και ανάδειξης των εγγενών χαρακτηριστικών της.

Επίσης, κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων χρόνων, το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει επανειλημμένα ζητήσει την ανάληψη σε κυβερνητικό επίπεδο της πολιτικής ευθύνης για το συντονισμό του σχεδιασμού και της υλοποίησης των έργων της Θεσσαλονίκης, μέσω Ειδικής Γραμματείας του ΥΠΕΧΩΔΕ με έδρα τη Θεσσαλονίκη, για τους παρακάτω λόγους:

- Σύμφωνα με τις εξαγγελίες, το παρόν και το μέλλον της πόλης είναι εθνικής σημασίας.
  - Όλα τα έργα είναι και οφείλουν να είναι συμπληρωματικά και συνεργαζόμενα. Απαιτούν συνεπώς συνολικό σχεδιασμό και δεν είναι σκόπιμη η εμπλοκή πολλών υπουργείων και πολλαπλάσιων υπηρεσιών που καταλήγει σε αδυναμία υλοποίησης.
  - Οι καθυστερήσεις τους δεν πρέπει να αποδίδονται προσχηματικά μόνο στην έλλειψη κοινής άποψης των τοπικών φορέων.
  - Δεν είναι δυνατόν έργα πνοής για τη Θεσσαλονίκη να σχεδιάζονται εκ του μακρόθεν, χωρίς γνώση των πραγματικών συνθηκών και των αντικειμενικών αναγκών της πόλης.
- Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, επαναφέρει το θέμα εφόσον, ο συντονισμός των έργων σε συνδυασμό με τη Μητροπολιτική Διοίκηση του ΠΣΘ και με δεδομένη, αυτή τη φορά, την πολιτική Βούληση, μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αναμόρφωση της Θεσσαλονίκης.

#### ■ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΡΩΝ

Η λογική ενός συγκροτημένου αναπτυξιακού σχεδίου είναι η εξασφάλιση κονδυλίων για την κάλυψη των αναγκών αντί του τόσα έχω τόσα κάνω. Το Δ' ΚΠΣ είναι ένα σημαντικό χρηματοδοτικό πρωτόκολλο αλλά προφανώς δεν αρκεί για τη χρηματοδότηση όλων των αναγκαίων υποδομών, δεδομένου μάλιστα ότι η Κ. Μακεδονία είναι εκτός στόχου 1.

Σε προηγούμενα υπομνήματα προβλέπαμε την παραπομπή του ΜΕΤΡΟ και της Υποθαλάσσι-ας στο Δ' ΚΠΣ και δικαιωθήκαμε εφόσον τα δύο έργα θα χρηματοδοτηθούν κατ' εξαίρεση από το προσεχές ΠΕΠ.

Σήμερα, για έργα που δεν μπορούν να ενταχθούν (κατ' εξαίρεση ή όχι) στο ΠΕΠ και σε τομειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, απαιτείται:

- Να εξαντληθούν όλες οι δυνατότητες χρηματοδότησής τους μέσω ΣΔΙΤ
- Να δεσμευτούν εθνικοί πόροι, οι οποίοι θα οδεύσουν στην Περιφέρεια και αυτή τη φορά θα παραμείνουν εκεί.

#### ■ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗ ΤΗΣ EXPO

Η εμπειρία από τους Ολυμπιακούς αγώνες 2004 απέδειξε ότι η ανάληψη μεγάλων διο-

γνώσεων και η ύπαρξη αυστηρών προθεσμιών είναι συνθήκες ικανές να παρέχουν σε μία πόλη τις αναγκαίες υποδομές για να επιβιώσει και να εξελιχθεί.

Διεκδίκηση της EXPO, λοιπόν, σημαίνει ένα επιπλέον κίνητρο για:

- Εξασφάλιση σύγχρονων υποδομών πρόσβασης, υποδοχής, φιλοξενίας και μετακίνησης στην πόλη κατοίκων και επισκεπτών.
- Ανάδειξη της ιστορικής, της πολιτιστικής και της σύγχρονης προσωπικότητας της πόλης.
- Ανάπλαση της υποβαθμισμένης Δυτικής Θεσσαλονίκης για την υποδοχή των εγκαταστάσεων της EXPO και δημιουργία ενός νέου αναπτυξιακού πόλου.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει τεκμηριωμένη πρόταση για την περιοχή «Λαχανόκηποι», η οποία μπορεί να αναδειχθεί σε νέο πόλο ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης κατά τα πρότυπα των Ευρωπαϊκών Μητροπόλεων και των πόλεων που φιλοξένησαν EXPO.

Ο χρόνος διεξαγωγής της πρέπει να είναι την επόμενη δεκαετία, χρόνος ικανός για να μπορέσει η Πολιτεία να υπηρετήσει, αυτή τη φορά με τη δέουσα σοβαρότητα, την απόφασή της.

#### B. «ΝΕΑ» ΕΡΓΑ

Τα παρακάτω έργα δεν είναι στην πραγματικότητα νέα. Οι χώρες της Ευρώπης και οι πόλεις τους τα θεωρούν προ πολλού δεδομένα ενώ και στα καθ' ημάς έχουν θεθεί συχνά ως ζητήματα. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, θεωρεί ότι θα καλύψουν ουσιαστικές ανάγκες γι' αυτό και προχώρησε σε αναλύσεις, για καθένα από αυτά και κατέληξε σε τεκμηριωμένες προτάσεις:

#### ■ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι προτεραιότητα των συγκοινωνιακών πολιτικών, διεθνώς και στην ΕΕ, όπως τονίζεται στη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών (2002).

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

Οι ελλείψεις υποδομές και η κατάστασή 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 τηλεδιό-κηση και τη σηματοδότηση, έχουν ως αποτέλεσμα την απογοητευτική συμμετοχή του σιδηροδρόμου στις επιβατικές (κάτω του 3%) και στις εμπορευματικές μεταφορές (κάτω του 2%) και το σημαντικότε-

“Προαστιακός Σιδηρόδρομος: Όρα να προχωρήσουμε ένα βήμα πιο πέρα από το δίδυμο μετρό- υποθαλάσσια, που δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες της πόλης και να φέρει ισόρροπη ενδοπεριφερειακή ανάπτυξη”

