



“ Η σημαντικότερη αιτία για την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στη Θεσσαλονίκη συνεχίζει να είναι η καθυστέρηση σημαντικών έργων υποδομής ”

ρο, συχνότητα δυστυχημάτων που οφείλει να προβληματίσει τους αρμόδιους.

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 φαίνεται να έχει τεθεί σε δεύτερη προτεραιότητα και - με τις παρούσες συνθήκες - ο χρονικός ορίζοντας του 2014 φαίνεται ανέφικτος.

Με βάση τον παραπάνω προβληματισμό, το ΤΕΕ/ΤΚΜ ανέλαβε την πρωτοβουλία της συνεργασίας 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 την Θράκη και διέρχεται από την 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 τον 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 στην Μακεδονία και τη Θράκη (π.χ. βόρειος Ν. Έβρου, Καβάλα) και πόλοι έλξης μετακινήσεων (π.χ. ΒΙ.ΠΕ.Θ.).

Η Σιδηροδρομική Εγνατία δεν προτείνεται ως ανταγωνιστικό μέσο της αντίστοιχης οδικής αλλά σαν ένα νέο σημαντικό εργαλείο που θα συνδέσει περιοχές μη εξυπηρετούμενες, με χαμηλό οικονομικό, ενεργειακό και περιβαλλοντικό κόστος και υψηλότατο αναπτυξιακό όφελος.

Για το λόγο αυτό και με δεδομένο ότι οι χρηματοδοτικές δυνατότητες του Β' και Γ' ΚΠΣ ελάχιστα αξιοποιήθηκαν προς αυτή την κατεύθυνση, αυτή τη φορά πρέπει να εξασφαλιστούν οι πόροι από το Δ' ΚΠΣ (ΠΕΠ και τομεακό ΕΠ Προσπελασιμότητα) και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία (ΣΔΙΤ, Δημόσιες Επενδύσεις) αλλά και οι απαραίτητες διαδικασίες για την προώθηση της πρότασής μας και συνολικότερα, για τη διεύρυνση και τον εκσυγχρονισμό όλου του σιδηροδρομικού δικτύου.

■ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η Θεσσαλονίκη, αφού αλλοίωσε δραματικά

το σχεδιασμό της πυρκαϊστικής ζώνης από τον Εμπράρ, για την εξυπηρέτηση μικροσυμπερόντων, κατέληξε σήμερα να εμφανίζει τη μικρότερη αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο στην Ευρώπη και υψηλότερη ατμοσφαιρική ρύπανση. Η κεντρική της περιοχή συγκεντρώνει όλες τις υποδομές και τις δραστηριότητες που συνθέτουν την «ταυτότητα» της πόλης: Το Λευκό Πύργο, τη ΧΑΝΘ, τη ΔΕΘ, τα πανεπιστήμια, το Καυταντζόγλειο στάδιο, τα Θέατρα, το Τελλόγλειο Ίδρυμα, τα μουσεία, το Γ' Σώμα Στρατού και μελλοντικά το νέο Δημαρχείο, την έξοδο της υποθαλάσσιας αρτηρίας και τη διέλευση του Μετρό.

Κατά συνέπεια, η ανάπλάσή της δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται αποσπασματικά αλλά ως μοναδική ευκαιρία για μια πολεοδομική παρέμβαση μεγάλης κλίμακας, που θα βελτιώσει ριζικά τις λειτουργίες της πόλης και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, αφού μελέτησε το θέμα, κάλεσε τους αρμόδιους φορείς σε σύσκεψη η οποία κατέληξε στη συγκρότηση Επιτροπής η οποία θα αναλάβει το συντονισμό και την προώθηση όλων των απαιτούμενων ενεργειών, με βάση τους 16 στόχους - άξονες που θέτει η πρόταση του Επιμελητηρίου.

Τα βήματα για την υλοποίηση των στόχων είναι η διεκκίνηση του ακριβούς μεγέθους της παρέμβασης και σε πρώτη φάση η εκπόνηση προκαταρκτικής μελέτης, για τον καθορισμό των στόχων, των δεσμεύσεων και των προδιαγραφών του σχεδίου αστικής ανάπτυξης του χώρου.

Επόμενο βήμα θα είναι η προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού ιδεών, με τον οποίο θα εξασφαλισθεί όχι μόνο η οργάνωση της περιοχής, αλλά και η δημιουργία ενός έργου γοήτρου-συμβόλου.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για να προχωρήσει το εγχείρημα αλλά και να έχει αποτέλεσμα χωρίς χρόνιες αντιπαραθέσεις είναι η συναίνεση, η διάθεση για συνεργασία και οπωσδήποτε, αυτή τη φορά, η πολιτική βούληση.

■ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η εξασφάλιση σύγχρονων υποδομών μαζικής μετακίνησης είναι μείζον παράγοντας για την οργάνωση των αστικών κέντρων και την ανάπτυξή τους σε όλους τους τομείς.

Στη Θεσσαλονίκη ως Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, εννοούμε μόνο τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ και το εικοσαετές όραμα του ΜΕΤΡΟ.

Ωστόσο, ένα μέσο σταθερής τροχιάς τόσο περιορισμένου βελπνεκούς, ούτε το πρόβλημα των μετακινήσεων ενός αστικού κέντρου μπορεί να λύσει, ούτε, πολύ περισσότερο, να εξασφαλίσει τη σύνδεση ενός Μητροπολιτικού κέντρου με την ενδοχώρα του, προϋπόθεση για ισόρροπη ενδοπεριφερειακή ανάπτυξη. Με αυτό το δεδομένο, το ΤΕΕ/ΤΚΜ προχώρησε στη μελέτη και σύνταξη προτάσεων για την υλοποίηση Προαστιακού Σιδηροδρόμου στο πλαίσιο των παρακάτω κατευθύνσεων:

- Συγκρότηση συνολικής και συντονισμένης συγκοινωνιακής πολιτικής σε σύνδεση με τον χωροταξικό σχεδιασμό του ΠΣΘ και της Κεντρικής Μακεδονίας
- Προώθηση αειφόρων μορφών μεταφοράς στην αυξανόμενη περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης και επίλυση του κυκλοφοριακού από τις παρυφές της πόλης προς το κέντρο
- Εξυπηρέτηση και ημιαστικών περιοχών, χώρων εργασίας (ΒΙΠΕ) και μαζικών μετακινήσεων (ΤΕΙ, αεροδρόμιο).
- Εξασφάλιση ταχείας και οικονομικής πρόσβασης των πληθυσμών της Θεσσαλονίκης και των γειτονικών αστικών κέντρων (Έδεσσα, Σκύδρα, Βέροια, Κατερίνη, Κιλκίς, Σέρρες, Πολύγυρος, Μουδανιά) στις δραστηριότητες αυτών των πόλεων.

Η πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει συνταχθεί από το 2003, χωρίς να έχει γίνει, μέχρι σήμερα, κάποια τεχνοοικονομική μελέτη από τον ΟΣΕ, για την δυνατότητα αξιοποίησης τουλάχιστον του υπάρχοντος δικτύου.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ επαναλαμβάνει την πρόταση του, ενόψει της τέταρτης προγραμματικής περιόδου, ευελπιστώντας ότι αυτή τη φορά, ο σχεδιασμός θα προχωρήσει ένα βήμα πιο πέρα από το δίδυμο ΜΕΤΡΟ - Υποθαλάσσια, συμπεριλαμβάνοντας ένα έργο πνοής για τη Θεσσαλονίκη και ένα μεγάλο τμήμα της Κεντρικής Μακεδονίας

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Ακόμα και αν ήταν στις προθέσεις μας, δεν υπήρχαν περιθώρια πρωτοτυπίας. Γι' ακόμα μια φορά εκθέσαμε πράγματα αυτονόητα και κάθε φορά η επανάληψη της διεκδίκησης όπως και της αντίστοιχης εξαγγελίας γίνεται όλο και πιο επίπονη.

Αυτή τη φορά, όπως επαναλαμβάνεται σε όλες τις παραγράφους του κειμένου, ελπίζουμε η πολιτική βούληση να γίνει πολιτική πράξη, γιατί διαρκώς ελαττώνονται οι πιθανότητες να υπάρξει άλλη φορά.

Με αυτή την ανοιχτή επιστολή, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επιβεβαιώνει τη θέλησή του να είναι συνεργάτης σας για την επιτυχή ολοκλήρωση των παραπάνω στόχων στην περιοχή εμβέλειάς του, αλλά και των ευρύτερων και συνολικότερων που εσείς θα θέσετε.

“ Η ανάπλαση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελέσει ευκαιρία για μια πολεοδομική παρέμβαση μεγάλης κλίμακας, που θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων ”