

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΕΩΝ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ & ΔΙΚΤΥΩΝ ΤΕΕ/ΤΚΜ
2017- 2019**

Η Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής & Δικτύων αφού συζήτησε αναλυτικά τον προγραμματισμό της Αντιπροσωπείας και το πλαίσιο αρχών, στόχων και δράσεων της Διοικούσας Επιτροπής (ΔΕ) του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την περίοδο 2017- 2019^[1], διατύπωσε, διαμόρφωσε και ομόφωνα ενέκρινε το περιεχόμενο του προγραμματισμού των δράσεων της ΜΕ, που εισηγείται στη Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την έγκρισή του.

Η συνεχιζόμενη δεινή οικονομική συγκυρία στην οποία έχει περιέλθει η χώρα μας, οι δημοσιονομικές και οικονομικές επιλογές σε συνδυασμό με τη γενική στασιμότητα των τελευταίων ετών λόγω των συχνών ή και αιφνιδιαστικών πολιτικών συνθηκών και μεταβολών στη χώρα (π.χ. συχνές εκλογικές διαδικασίες και κατά συνέπεια συχνές αλλαγές ηγεσιών Δημοσίου Τομέα, επιβολή Capital controls, αλλαγές στη νομοθεσία των δημοσίων μελετών και έργων, κατάργηση διαδικασίας απευθείας αναθέσεων, κ.λπ.) έχουν επιβάλλει νέες και περισσότερο απαιτητικές συνθήκες στον χώρο των μελετών και έργων, με αποτέλεσμα να πρέπει να διατυπωθούν, έπειτα από σοβαρή ωρίμανση και σκέψη, πολύ συγκεκριμένες (νέες ή/και παλιές) στοχεύσεις στο νέο προγραμματισμό της περιόδου 2017- 2019 με αναφορές πολλές φορές σε αναγκαίες υποδομές που απασχολούν την ΠΚΜ πάνω από μία εικοσαετία.

Για την κατάρτιση του Προγράμματος Δράσης, η Μόνιμη Επιτροπή έλαβε υπόψη: α) τα αναφερόμενα στο Πρόγραμμα Δράσης της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ, β) την αναπτυξιακή στρατηγική της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, όπως αποτυπώνεται στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας 2014-2020^[2], γ) το Πρόγραμμα Δράσης της προηγούμενης Μόνιμης Επιτροπής Χωροταξίας & Ανάπτυξης για την περίοδο 2014- 2016^[3], δ) τα προγραμματισμένα ή ήδη εκτελούμενα μεγάλα έργα υποδομών στην ΠΚΜ και ε) τις διαπιστωμένες ανάγκες σε δράσεις και υποδομές που κατά την προσεχή περίοδο επιβάλλεται να προωθηθούν.

Η υλοποίηση των δρομολογημένων υποδομών και δικτύων και ο σχεδιασμός νέων με ρεαλιστική προσέγγιση, έπειτα από τεκμηριωμένη εκτίμηση του κόστους- οφέλους, θα δημιουργήσουν τις συνθήκες- προϋποθέσεις για ένα νέο, παραγωγικό πρότυπο, τόσο για την ΠΚΜ, όσο και την μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, για να τις αναδείξουν σε πόλο έλξης επιχειρηματικής καινοτομίας δραστηριότητας, κέντρο επιχειρήσεων παραγωγής, εμπορίου και μεταποίησης, παροχής προηγμένων υπηρεσιών, έρευνας και τεχνολογίας.

Λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω θεώρηση, τα θέματα που απασχολούν την ΠΚΜ και τις ανάγκες που διαπιστώνονται, για την επόμενη περίοδο θα ήταν χρήσιμο η ΜΕ Έργων Υποδομής & Δικτύων να εστιάσει στις εξής θεματικές ενότητες¹:

Ενότητα Α: Κτηριακές υποδομές- Διαχείριση δομημένου περιβάλλοντος

¹ Η παρουσίαση των θεματικών ενότητων είναι τυχαία, όχι με βαθμό σημαντικότητας

Το δομημένο περιβάλλον αποτελείται από κατασκευές με φέροντα σύστημα διαφόρων τύπων και υλικών. Οι κατασκευές αυτές έχουν διάφορες ηλικίες, η βιωσιμότητα των οποίων εξαρτάται από την κατάσταση του φέροντος συστήματος και άλλων μερών τους.

Ως υλικά δόμησης του φέροντος συστήματος των υφιστάμενων κατασκευών διακρίνονται οι λίθοι, οι φέρουσες τοιχοποιίες, ο δομικός χάλυβας, το σκυρόδεμα. Οι κατασκευές από σκυρόδεμα αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του δομημένου περιβάλλοντος της χώρας.

Σε πολλές περιπτώσεις κατασκευών έχει υπερβληθεί ο κύκλος ωφέλιμης ζωής τους. Παράλληλα έχουν διαμορφωθεί καταστάσεις παθολογίας των υλικών με δυσμενείς συνέπειες στην υπολογιστική αντοχή και στη διαθέσιμη ανθεκτικότητα. Τα θέματα που χρήζουν διερεύνησης είναι:

- Προσδιορισμός καταστάσεων παθολογίας και λύσεις αποκατάστασης.
- Διαθέσιμη αντοχή, παρεχόμενη ασφάλεια. Αξιοποίηση πειραματικών δοκιμών.
- Τεχνοοικονομικά θέματα (κόστος ενίσχυσης, κόστος αποκατάστασης)

Βάσει των παραπάνω θα γίνουν προτάσεις προς τους φορείς λήψης αποφάσεων και διαχείρισης του δομημένου περιβάλλοντος, που θα αφορούν σε λύσεις για τους ιδιοκτήτες ακινήτων, τους κατασκευαστές και την Πολιτεία. Δεδομένου ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ επιδιώκει την προώθηση δράσεων, πρωτοβουλιών και προγραμμάτων βελτίωσης του υφιστάμενου κτηριακού κεφαλαίου (περιβαλλοντικό αποτύπωμα, αντισεισμική συμπεριφορά, επιχειρηματική αξιοποίηση)^[1] προτείνεται να συσταθεί ειδική Ομάδα Εργασίας.

Ενότητα Β: Υποδομές υδραυλικών έργων

Δεδομένου ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει την καταγραφή και προώθηση των αναγκαίων έργων προστασίας του περιβάλλοντος και προώθησης της αειφόρου ανάπτυξης για την ΠΚΜ^[1], σε συνδυασμό με α) την παρακολούθηση των υπό εξέλιξη έργων στην ΠΚΜ, β) τη σύνταξη, τεκμηρίωση προτάσεων για νέα έργα και γ) το θεσμικό πλαίσιο προτείνεται να εξεταστούν από ΟΕ τα παρακάτω ζητήματα:

- Το γενικό ρυθμιστικό σχέδιο (master plan) αντιπλημμυρικής προστασίας και αποχέτευσης ομβρίων Ν. Θεσσαλονίκης σε συνδυασμό με την πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ του 2009^[4] και τυχόν άλλα στοιχεία: πορεία υλοποίησης, προβλήματα, αδυναμίες, κ.λπ.
- Η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου αδειών των λιμενικών υποδομών.
- Διευθετήσεις των ρεμάτων: Θεσμικό πλαίσιο διαδικασιών, προβλήματα.

Η ΟΕ προτείνεται να συγκροτηθεί σε συνεργασία με την διαρκή ΟΕ για τις φυσικές, τεχνολογικές και άλλες καταστροφές στο φυσικό και αστικό περιβάλλον.

Ενότητα Γ: Εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης δημοσίων επενδύσεων

Στους άξονες προγραμματισμού της Διοικούσας Επιτροπής ΤΕΕ/ΤΚΜ προβλέπεται η δημιουργία συνεργιών και η εξεύρεση κονδυλίων για τον σχεδιασμό, την ανάδειξη και την υλοποίηση νέας γενιάς δράσεων και έργων.

Προτείνεται η σύσταση ΟΕ σε συνεργασία με την Μ.Ε. Ανταγωνιστικότητας- Επιχειρηματικότητας- Καινοτομίας για τη διατύπωση νέων ή/και εναλλακτικών τρόπων χρηματοδότησης των δημοσίων υποδομών (π.χ. ΣΔΙΤ, παραχωρήσεις). Στα πλαίσια της συγκεκριμένης θεματικής ενότητας προτείνεται να πραγματοποιηθεί εντός του 2018 σχετική ημερίδα.

Ενότητα Δ: Έργα υποδομής & δικτύων ΠΣΘ και λοιπών αστικών κέντρων

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης θεματικής ενότητας, βασικό στόχο της θα αποτελέσει καταρχήν η παρακολούθηση όλων των υπό εξέλιξη μεγάλων έργων υποδομής του ΠΣΘ (π.χ. μετρό, λιμάνι, αεροδρόμιο). Επιπλέον, προτείνεται να συμπεριληφθούν σε σχετικές διαδικασίες (Ομάδες Εργασίας) η αξιολόγηση διαφόρων προτάσεων και η διατύπωση- προώθηση νέων έργων, στα πλαίσια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τόσο για το ΠΣΘ, όσο και για τα λοιπά αστικά κέντρα της ΠΚΜ.

Για το λόγο αυτό προτείνεται να συσταθεί ΟΕ για τη διατύπωση θέσεων στα φλέγοντα ζητήματα: α) των προδιαγραφών και των μελετών των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) των πόλεων (σε συνεργασία με την ΜΕ Επαγγελματικών Θεμάτων και Τεχνικής Παιδείας) και των σχετικών προτάσεών τους, β) της επαναξιολόγησης του ενιαίου στρατηγικού σχεδίου υποδομών μεταφορών της Θεσσαλονίκης^[5].

Δ.1 Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

Τα θέματα που αφορούν στο ΠΣΘ είναι πολλά, γνωστά, σύνθετα και μακροχρόνια. Σε αυτά περιλαμβάνονται σημαντικά έργα υποδομών (μετρό, σταθμοί αυτοκινήτων, λιμάνι, αεροδρόμιο) αλλά και λειτουργικά- οργανωτικά θέματα (π.χ. γραμμές ΟΑΣΘ, λεωφορειολωρίδες, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, φορτοεκφορτώσεις, κ.λπ.). Με βάση τον βαθμό εκτέλεσης ή/και ωρίμανσής τους, καθώς και τη σημασία τους για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται, προτείνεται η επικέντρωση στα εξής:

Δ.1.1 Μετρό

Το μετρό αποτελεί έργο πρώτης προτεραιότητας για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Είναι ευρέως γνωστό, ότι η κατασκευή της κεντρικής γραμμής αντιμετώπιζε σημαντικά τεχνικά, χρονικά, οικονομικά προβλήματα λόγω της εξ αποστάσεως διοίκησης, των διαφωνιών μεταξύ Πολιτείας και Αναδόχου, του θέματος των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου, κ.λπ. Είναι κρίσιμο, να διασφαλιστεί η πλήρης χρηματοδότηση των επεκτάσεων του έργου κατά προτεραιότητα από οποιοδήποτε άλλο έργο μεταφορικών υποδομών στο ΠΣΘ.

Μεταξύ των θεμάτων που πρέπει κατά προτεραιότητα να εξεταστούν και να προωθηθούν είναι, τόσο ο ρόλος και η λειτουργία του νέου φορέα αστικών συγκοινωνιών (πρώην ΟΑΣΘ) μετά την έναρξη λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ, όσο και τα ζητήματα περίξ των σταθμών επιβίβασης (π.χ. σταθμός Ν. Ελβετία, Πόντου, Μίκρα) και των χώρων στάθμευσης πλησίον των σταθμών του μετρό.

Τα θέματα αυτά δυστυχώς τα είχαν αγγίξει επιδερμικά στο ΣΑΣΘ και την Αττικό Μετρό, ενώ έπρεπε ήδη να έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες για την προώθηση μελετών και τη διατύπωση προτάσεων, τόσο για την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών με τροφοδοτικές γραμμές προς το Μετρό, όσο και για τους χώρους στάθμευσης.

Το ΤΕΕ/ ΤΚΜ πρέπει να αναδείξει τα παραπάνω ζητήματα και να πιέσει για την προώθησή τους. Για το λόγο αυτό προτείνεται να υπάρξει μία διαρκής Ομάδα Εργασίας μελών της ΜΕ που θα παρακολουθεί

τα συγκεκριμένα θέματα. Την ΟΕ δύναται να συνδράμουν και ειδικοί επί του θέματος εκτός της ΜΕ, ενώ θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία με τους κατά τόπους Δήμους για την επισήμανση των διαθέσιμων χώρων και για άλλα θέματα.

Δ.1.2 Σταθμοί αυτοκινήτων (πλησίον μετρό)

Το εν λόγω θέμα είναι απόλυτα συμπληρωματικό με το Μετρό (ενότητα Δ.1.1). Ενώ ήδη υπάρχει στην Αττικό Μετρό ΑΕ η αρνητική εμπειρία της Αθήνας, και ενώ έγκαιρα είχε τεθεί η ανάγκη δημιουργίας σταθμών αυτοκινήτων πλησίον των σταθμών του Μετρό, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση του μέσου και να υπάρχει περιορισμός της χρήσης ΙΧΕΑ στην πόλη, το συγκεκριμένο θέμα δεν έχει αντιμετωπιστεί σοβαρά.

Η ΜΕ θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε το συγκεκριμένο ζήτημα να επανέλθει έγκαιρα στην επικαιρότητα. Προτείνεται να συσταθεί ΟΕ (ίδια με του Μετρό) προκειμένου:

- Να διερευνήσει το αντικείμενο και να προτείνει τους χώρους στάθμευσης που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν κατά προτεραιότητα.
- Να διερευνήσει τους λόγους καθυστέρησης υλοποίησης των σχετικών μελετών και έργων.
- Να προτείνει αναθεωρήσεις του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου αναφορικά με θέματα όπως οι αρμοδιότητες κατασκευής και η απλοποίηση των πολεοδομικών διαδικασιών χωροθέτησης σταθμών.
- Να προτείνει εργαλεία και πηγές χρηματοδότησης.
- Να προτείνει παράλληλα και συμπληρωματικά μέτρα για τη βελτίωση της ελκυστικότητάς τους (λ.χ. πεζοδρομήσεις, έλεγχος της στάθμευσης).

Στόχος της ΟΕ δεν είναι να παράσχει έτοιμες μελέτες και λύσεις στους αρμόδιους φορείς, αλλά να αναδείξει το θέμα στην διοίκηση της Αττικό Μετρό και του Υπουργείου, στα ΜΜΕ και να έχει διαμορφωμένη άποψη, προκειμένου να παρεμβαίνει συντονιστικά στο διάλογο που συνεχίζεται.

Δ.1.3 Αστικές- θαλάσσιες συγκοινωνίες

Το ζήτημα και το μέλλον των αστικών μεταφορών της πόλης της Θεσσαλονίκης έχουν τεθεί εκ νέου ως σημαντικά προβλήματα μέχρι και τις πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις που υπήρξαν (κατάργηση ΟΑΣΘ και ΣΑΣΘ).

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει ορίσει ήδη μία ΟΕ για το εν λόγω θέμα. Βάσει των πορισμάτων της εν λόγω ΟΕ, προτείνεται να συνεχιστεί η επέκταση του αντικειμένου, είτε της υφιστάμενης ΟΕ, είτε με σύσταση νέας ΟΕ, που θα εξετάσει τόσο επιπλέον θέματα των αστικών συγκοινωνιών (π.χ. σε σχέση και με το μετρό), όσο και τρέχοντα ζητήματα (π.χ. μελέτες σκοπιμότητας υφιστάμενων ή και προτεινόμενων λεωφορειολωρίδων, αξιολόγηση διαφόρων προτάσεων: π.χ. ερευνητικό πρόγραμμα REMEDIO, προτάσεις, κ.λπ.).

Δ.1.4 Λιμάνι - Σιδηροδρομικές μεταφορές - Logistics

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ, ο σχεδιασμός του νέου ρόλου- χαρακτήρα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης από τον ιδιώτη επενδυτή, η απαραίτητη αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και η εκ νέου

ανακοινωθείσα "Σιδηροδρομική Εγνατία" θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση και ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Το ίδιο επιδιώκεται και από τα υπόλοιπα λιμάνια της Β. Ελλάδος (Ηγουμενίτσα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη) με απώτερο στόχο τη μεταξύ τους "σύνδεση" αφού θα γίνεται γρήγορα και με ασφάλεια η διακίνηση των φορτίων στο εσωτερικό και εξωτερικό.

Για το λόγο προτείνεται να υπάρξει μία Ομάδα Εργασίας μελών της ΜΕ που θα παρακολουθεί το συγκεκριμένο θέμα αλλά και θα εξετάσει επιπλέον ζητήματα που θα προκύψουν. Ενδεικτικά προς εξέταση θέματα είναι:

- α) τα σημαντικά προβλήματα φθορών των υποδομών (τεχνικά, οδικό δίκτυο) που έχουν προκληθεί στην πέριξ του λιμανιού περιοχή,
- β) η διερεύνηση αξιοποίησης- σύνδεσης του στρατοπέδου Γκόνου με το λιμάνι,
- γ) η διερεύνηση αξιοποίησης- σύνδεσης της βιομηχανικής περιοχής Θεσσαλονίκης με το λιμάνι,
- δ) η ύπαρξη ή μη ρεαλιστικών αναγκών διαμετακομιστικού κέντρου Logistics και οι δυνατότητες ή μη ανάπτυξης του σχετικού κέντρου λαμβανομένων υπ' όψιν των υφιστάμενων οικονομικών συνθηκών,
- ε) η εκτίμηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων και η αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων με την προσδοκώμενη άνοδο των αφίξεων των πλοίων και των επισκεπτών.

Δ.1.5 Αεροπορικές μεταφορές

Οι επιβατικές και εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές της ΠΚΜ εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο μαζί με άλλα 13 της χώρας πέρασε έπειτα από ατέρμονες διαδικασίες σε ιδιώτη (όμιλος FRAPORT) και σύντομα θα αρχίσουν τα εργοτάξια να λειτουργούν. Ήδη όμως βρισκόμαστε σε νέες συζητήσεις για την κατασκευή ή μη της διασταύρωσης των δύο διαδρόμων 16/34 (που λειτουργεί) και 10/28 (που δεν έχει ολοκληρωθεί), την εξέλιξη στο έργο της επέκτασης του διαδρόμου 10/28 προς τη θάλασσα, τις εργασίες αναβάθμισης του χερσαίου τμήματος του διαδρόμου και τις τυχόν διεκδικήσεις αποζημιώσεων από πλευράς ιδιώτη.

Για το λόγο προτείνεται να υπάρξει μία Ομάδα Εργασίας μελών της ΜΕ (ίδια με της Δ.1.4 για ΟΛΘ, ΟΣΕ) που θα παρακολουθεί το συγκεκριμένο θέμα.

Δ.2 Λοιπά αστικά κέντρα

Σε συνεργασία με τις αντίστοιχες Νομαρχιακές Επιτροπές της ΠΚΜ και μέλη της ΜΕ θα συλλεγούν οι σχετικές προτάσεις των διαφόρων φορέων (π.χ. τεχνικό πρόγραμμα Δήμων) που αφορούν σε έργα υποδομών, σε αστικές αναπλάσεις, συντήρησης, κ.λπ. Οι προτάσεις αυτές θα αναπτυχθούν όσο το δυνατόν λεπτομερέστερα και θα δημιουργηθεί ειδικό τεύχος για την τεκμηριωμένη παρουσίαση και υποβολή του.

Δ.3 Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα- Αστικές παρεμβάσεις

Κρίσιμη παράμετρος για την ανάδειξη ενός brandname για την Θεσσαλονίκη αλλά και τις υπόλοιπες πόλεις της ΠΚΜ αποτελεί η υλοποίηση παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας στον αστικό ιστό τους. Πρόκειται για μια λογική από την οποία οι πόλεις της ΠΚΜ υπολείπονται σημαντικά σε σχέση με άλλες

(π.χ. Αθήνα), όπου ήδη υλοποιείται ή έχει δρομολογηθεί μεγάλος αριθμός έργων βιώσιμης κινητικότητας.

Το σύνολο των νέων προτεινόμενων αστικών έργων πρέπει να αξιολογηθεί και με όρους βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ειδικά στην περίπτωση χρηματοδότησης των έργων από ευρωπαϊκά προγράμματα.

Προτείνεται να γίνει ΟΕ που θα διατυπώσει θέσεις και θα δώσει τις σχετικές κατευθύνσεις, θα υποστηρίξει επιστημονικά καταρχήν τους ΟΤΑ και θα συνδράμει στη διατύπωση:

- α) των αναμενόμενων προδιαγραφών για τις μελέτες των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) των πόλεων (σε συνεργασία με την ΜΕ Επαγγελματικών Θεμάτων και Τεχνικής Παιδείας) και των σχετικών προτάσεών τους και
- β) της επαναξιολόγησης του ενιαίου στρατηγικού σχεδίου υποδομών μεταφορών της Θεσσαλονίκης^[5].

Η ΟΕ οφείλει να αναδείξει (σε συνεργασία με την ΜΕ Χωροταξίας & Ανάπτυξης) μεταξύ άλλων και συγκεκριμένα θέματα αστικών αναπλάσεων και βιώσιμης αστικής κινητικότητας (π.χ. ποδηλατόδρομοι, πλατεία Δημαρχείου), θέματα αστικών παρεμβάσεων μητροπολιτικής κλίμακας (π.χ. μετεγκατάσταση ΔΕΘ, αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας του δημοσίου κ.λπ.)

Ενότητα Ε: Αστικές – Υπεραστικές οδικές υποδομές

Είναι κρίσιμο να υπάρξει αυστηρή ιεράρχηση των οδικών έργων που θα εκτελεστούν, δεδομένου ότι εφεξής καλούμαστε να διαχειριστούμε την ανάπτυξή τους με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο, υπό συνθήκες δημοσιονομικής στενότητας. Ακόμη και για έργα, όπως αυτά των διασυνδέσεων μεταξύ πόλεων θα πρέπει να υπάρξουν προτεραιότητες, με βάση τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της Περιφέρειας ή των Νομών (π.χ. για τη μεταφορά προϊόντων, την ανάπτυξη του τουρισμού, κ.λπ.) και τη δυναμική που δημιουργείται.

Επίσης, ένα άλλο σημαντικό θέμα αφορά στη συντήρηση και στη βελτίωση της διαχείρισης των υφιστάμενων οδικών υποδομών, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια στις μεταφορές.

Ε.1 Εσωτερική- Εξωτερική περιφερειακή ΠΣΘ

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει ορίσει ήδη ΟΕ για την εξέταση των σχετικών εναλλακτικών λύσεων που έχουν μελετηθεί κατά καιρούς. Η ΟΕ έχει ήδη συγκεντρώσει τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων που έχουν γίνει στην περιφερειακή οδό και έχουν ήδη προκύψει τα πρώτα αποτελέσματα. Η ΟΕ θα κλιθεί να εξετάσει το θέμα της εσωτερικής περιφερειακής και της προτεινόμενης λύσης για το κεντρικό και ανατολικό κομμάτι (fly-over στο κεντρικό, διαπλάτυνση στο ανατολικό) και των εναλλακτικών που έχουν διατυπωθεί, προκειμένου να διαμορφώσει άποψη.

Μέλη της ΟΕ επισκέφτηκαν ήδη την Εγνατία Οδό ΑΕ και έγινε μία πρώτη καταρχήν ενημέρωση των γενικών θέσεων της εταιρείας.

Ε.2 Λοιπό οδικό δίκτυο ΠΚΜ

Προτείνεται η ΟΕ που ασχολείται με την περιφερειακή οδό της Θεσσαλονίκης, να ασχοληθεί επιπλέον κατά προτεραιότητα με τα παρακάτω ζητήματα:

- Να επεξεργαστεί την προτεραιότητα των οδικών έργων με βάση αναπτυξιακά κριτήρια και προοπτικές. Στο πλαίσιο αυτό δύναται να υπάρξουν ειδικότερες τεχνικές προτάσεις για επιμέρους οδικούς άξονες και έργα.
- Να περιγραφούν σε ένα κείμενο, τα θέματα των φθορών και τα προβλήματα της διαχείρισης των υφιστάμενων οδικών υποδομών.

Ενότητα Στ: Οδική ασφάλεια

Ο σημαντικός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων, τραυματιών και νεκρών που έχουν καταγραφεί την τελευταία περίοδο, τόσο εντός του πολεοδομικού ιστούς της Θεσσαλονίκης, όσο και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της ΠΚΜ αναδεικνύουν έντονα (εκ νέου) το υφιστάμενο πρόβλημα. Η οδική ασφάλεια εξαρτάται από πολλούς παράγοντες και δυστυχώς δεν αρκεί να μεριμνά η Πολιτεία μόνο για κάποιους.

Ενδεικτικοί αλλά σημαντικοί παράγοντες που επιδρούν στη μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας είναι: η επιθετική οδήγηση, ο λανθασμένος γεωμετρικός/ κυκλοφοριακός σχεδιασμός, η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής, η ελλιπής συντήρηση των οχημάτων αλλά και των υποδομών, οι καιρικές συνθήκες, η σωματική κόπωση, κ.λπ. Το συγκεκριμένο πρόβλημα έχει πάρει ξανά διαστάσεις μάστιγας στη χώρα μας.

Για το λόγο αυτό κρίνεται σκόπιμο το ΤΕΕ/ΤΚΜ να αναλάβει καταρχήν δράση ευαισθητοποίησης του κοινού προκειμένου να αντιληφθούν οι πολίτες το μέγεθος του προβλήματος. Προτείνεται να συσταθεί ΟΕ που θα διαμορφώσει ενημερωτικό υλικό και θα προωθήσει σχετική καμπάνια ευαισθητοποίησης (π.χ. για τους μαθητές των δημοτικών σχολείων, γυμνασίου- λυκείου, ειδικές επαγγελματικές ομάδες π.χ. πωλητές, οδηγοί ταξί, φορτηγών, κ.λπ.).

Σημαντικό στοιχείο για την υλοποίηση μίας ή περισσότερων ενημερωτικών δράσεων ευαισθητοποίησης του κοινού θα αποτελέσουν το μέγεθος και ο αριθμός των οικονομικών ενισχύσεων ή χορηγιών αλλά και η διάθεσησυνεργασίας άλλων φορέων (π.χ. ΠΚΜ) ή εξωτερικών συνεργατών. Για τον λόγο αυτό προτείνεται καταρχήν η προσπάθεια προσέγγισης, ενημέρωσης και οικονομικής ενίσχυσης από διάφορους φορείς (π.χ. ΟΠΑΠ, μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, ασφαλιστικές εταιρείες, κ.λπ.)

Αναφορές

1. Πλαίσιο αρχών, στόχων και δράσεων Διοικούσας Επιτροπής ΤΕΕ/ΤΚΜ 2017- 2019.
2. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας 2014- 2020.
3. Πρόγραμμα Δράσης ΜΕ Χωροταξίας & Ανάπτυξης 2014- 2016.
4. ΤΕΕ/ΤΚΜ, "Αντιπλημμυρική προστασία Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης", Ομάδα Εργασίας, 11/2009.
5. Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης, 2010.