

**Ανοικτή επιστολή προς τον πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή για την  
ανάπτυξη στη Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία**

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Είμαστε, όπως πάντα, παρόντες και στην ώρα μας, στο ετήσιο ραντεβού της Διεθνούς Έκθεσης, με ένα κατάλογο αναγκαίων δράσεων και έργων για τη Θεσσαλονίκη και την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας.

Ο συνήθης κατάλογος είναι μακροσκελής, μακροβιότατος και κατά συνέπεια γνωστός στα κέντρα λήψης των αποφάσεων.

Στα φετινά εγκαίνια, το ΤΕΕ/ΤΚΜ, σας παραδίδει έναν άλλο κατάλογο δράσεων και έργων που δεν είναι ακριβώς νέα αλλά θα δρομολογήσουν την πορεία της Πόλης και της Περιφέρειας για τα επόμενα 20 χρόνια. Η επιλογή αυτή δεν οφείλεται σε προσπάθεια μη επανάληψης ή πρωτοτυπίας. Η πρωτοτυπία για το δεύτερο μεγαλύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα και την ευρύτερη Περιφέρεια της Επικράτειας, που χρήζουν άμεσων αναγκών προς κάλυψη, είναι πολυτέλεια.

Επιλέγουμε την παράθεση και τεκμηρίωση των παρακάτω έργων και δράσεων για τους εξής πολύ σημαντικούς λόγους:

- ο Επειδή είναι αναγκαία για το παρόν, πολύ δε περισσότερο για το μέλλον της Πόλης, της Περιφέρειας και βεβαίως της Χώρας, εάν ο ρόλος των δύο πρώτων στην ανάπτυξη της τρίτης είναι αυτός που διαρκώς διεκδικείται και αρκετά συχνά εξαγγέλλεται .
- ο Επειδή, σύμφωνα με τη μέχρι τώρα εμπειρία μας ως καθ' ύλη αρμόδιου κλάδου και ως ενεργών πολιτών, τα έργα στην Περιφέρεια χρειάζονται περίοδο ωρίμανση 15 και πλέον ετών.
- ο Επειδή η Δ' προγραμματική περίοδος βρίσκεται επί θύρας, αφ' ενός ως εγγύτητα, αφ' ετέρου ως απειλή για το βαθμό ετοιμότητάς μας.

Επί πλέον και κυρίως, επειδή, όπως τονίζουμε με κάθε ευκαιρία και ειδικότερα **αυτή τη φορά** και σ' αυτή τη συγκυρία, ο σχεδιασμός και η άσκηση αναπτυξιακής πολιτικής απαιτεί:

- γνώση της υπάρχουσας κατάστασης αλλά και των αναγκών σε βάθος χρόνου
- προσδιορισμό στόχων και προτεραιοτήτων
- διαδικασία υλοποίησης και εξασφάλιση χρηματοδοτικών εργαλείων.
- σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο και ικανή δημόσια διοίκηση.

Κάνοντας μια αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης, διαπιστώνουμε ότι:

**Από άποψη υποδομών**, η πυρκαγιά στη χωματερή των Ταγαράδων (ο όρος ΧΥΤΑ είναι αποπροσανατολιστικός), έφερε για μία ακόμα φορά στο προσκήνιο, μαζί με τα πρόστιμα που πληρώνουμε, το μείζον θέμα της ανεξέλεγκτης απόρριψης, της συνεπαγόμενης περιβαλλοντικής υποβάθμισης και των ρύπων που δεν καταγράφονται, από τις καλοκαιρινές φωτιές στις χωματερές όλης της επικράτειας.

**Από άποψη σχεδιασμού**, έχει ήδη επιβεβαιωθεί η απώλεια 1 δις. ευρώ από το Β' ΚΠΣ. Οι απώλειες από το Γ' θα κριθούν από τη διαπραγματευτική μας ικανότητα και την αποδοτικότητα μέτρων όπως το ενδιάμεσο ταμείο και η διοχέτευση κονδυλίων σε δευτερεύουσες δράσεις, εφόσον οι πρωτεύουσες δεν είχαν μελετηθεί επαρκώς. Άλλωστε και τα δύο ΚΠΣ παρήγαν χιλιόμετρα ασφάλτου ενώ οι πόροι που προορίζονταν για καινοτόμες και άυλες δράσεις παρέμειναν ανεκμετάλλευτοι, τουλάχιστον σε ότι αφορά τους αρχικούς στόχους τους.

**Από άποψη θεσμών και πληρότητας της Δημόσιας Διοίκησης**, η διετής, μετά τους Ολυμπιακούς, μη παραγωγή δημόσιων έργων, με σοβαρότατα αποτελέσματα στον πλέον δραστήριο οικονομικά κλάδο, τις εργοληπτικές επιχειρήσεις, κυρίως στην Περιφέρεια, καθώς και οι καθυστερήσεις στην ανάθεση και στην κατασκευή των έργων, είναι επαρκή δείγματα.

**Στο θέμα της ετοιμότητας Κρατικού Μηχανισμού**, η συνήθης αιτιολογία των ακραίων καιρικών φαινομένων, στα οποία αποδίδονται καταστροφές, όπως η πρόσφατη μεγάλη πυρκαγιά της Κασσάνδρας, πλημμύρες και διακοπές ηλεκτροδότησης, αφήνει ελάχιστα περιθώρια βελτιώσεων.

**Στον τομέα της ανταγωνιστικότητας**, είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η επιχειρηματικότητα ευκαιρίας δεν μπορεί να υποσκελίσει την επιχειρηματικότητα ανάγκης, ενώ η καινοτομία συνήθως μεταφράζεται σε κτίρια που θα τη στεγάσουν. Παράλληλα, τα κίνητρα των αναπτυξιακών νόμων δεν κατάφεραν μέχρι στιγμής να άρουν την επενδυτική διστακτικότητα στις οικονομικά φθίνουσες περιφέρειες.

**Όσο για την «αναπτυξιακή πορεία» της πόλης** που σας φιλοξενεί, αρκεί να παρατηρήσει κανείς ότι:

- Το λιμάνι της διακινεί σχεδόν αποκλειστικά πετρελαιοειδή και επικίνδυνα απόβλητα, χωρίς καθόλου επιβατική κίνηση.
- Το αεροδρόμιο της συνδέεται με τα αεροδρόμια έξη (6) χωρών από τις 25 της ΕΕ και μιας από τις εκτός ΕΕ, ενώ ο χώρος υποδοχής του αερολιμένα δεν καλύπτει τις απαιτήσεις μιας σύγχρονης πόλης.
- Ακόμα και αυτό το κορυφαίο γεγονός της Θεσσαλονίκης, η Διεθνής έκθεση, στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά σε κρατικούς εκθέτες και στην ετήσια παρουσίαση του οικονομικού και αναπτυξιακού προγράμματος της Κυβέρνησης.

Με δεδομένα αφενός την κατάσταση και αφετέρου τον κατάλογο έργων και δράσεων που προαναφέρθηκε και έχει επανειλημμένα κατατεθεί, θέτουμε υπόψη σας τα παρακάτω.

## **A. ΔΡΑΣΕΙΣ**

### **• ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

#### **- Εθνικός Σχεδιασμός**

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει παρατηρήσει ότι η σύνταξη των Περιφερειακών Χωροταξικών σχεδίων χωρίς καθόλου ή με ελάχιστες κατευθύνσεις για την Χωροταξική οργάνωση και τις προτεραιότητες της χώρας σε Εθνικό Επίπεδο και στη συνέχεια, η συρραφή τους για σύνταξη του Εθνικού Σχεδίου, σημαίνει αμηχανία χάραξης αναπτυξιακής πολιτικής.

Ειδικά για την Κεντρική Μακεδονία, οι εξαγγελίες για «Θεσσαλονίκη - Μητροπολιτικό κέντρο της ΝΑ Ευρώπης», «Βόρειο Ελλάδα – μοχλό ανάπτυξης της χώρας», «Μακεδονία προνομιακό τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας και επενδύσεων», πρέπει να υποστηριχτούν ως Εθνικοί Στόχοι.

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, **αυτή τη φορά** πρέπει να αντιμετωπιστεί χωροταξικά σαν μια στρατηγικής σημασίας, ταυτόχρονα «κεντρική» αλλά και «παραμεθόρια» περιοχή του ελληνικού χώρου.

– **Περιφερειακός Σχεδιασμός**

Σε ότι αφορά στο Χωροταξικό Σχέδιο Κεντρικής Μακεδονίας χρειάζεται περαιτέρω εξειδίκευση με σαφείς προσανατολισμούς για σενάρια πληθυσμιακής εξέλιξης, για την απασχόληση, εκτίμηση των αναγκαίων επενδύσεων κατά τομέα, έμφαση στη συμβολή του πρωτογενή τομέα στην οικονομία της περιοχής και προσδιορισμό των αναγκαίων δράσεων για την υλοποίηση των στόχων.

– **Θεσσαλονίκη**

Σχετικά με την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης ο σχεδιασμός πρέπει να περιλαμβάνει:

1. Την οριστικοποίηση των χρήσεων γης στις Ζ.Ο.Ε..
2. Τη διεύρυνση της περιαστικής ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης ώστε να ανταποκρίνεται όχι μόνο στο σημερινό χάρτη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και στην περιοχή επιρροής μιας Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης.
3. Την αναθεώρηση του ρυθμιστικού σχεδίου για το συντονισμό και εναρμόνιση των επιμέρους πολιτικών προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων με στόχο να εξασφαλιστεί η ισόρροπη και αειφόρος ανάπτυξη και ιδιαίτερα η οργανωμένη ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων, η αποτελεσματική αντιμετώπιση ειδικών περιβαλλοντικών και οικιστικών προβλημάτων και η ανάδειξη των πολιτιστικών χαρακτηριστικών της πόλης.
4. Σενάρια για τη μετεγκατάσταση του αεροδρομίου, το οποίο σύντομα θα περικλείεται εντός αστικού ιστού καθώς και του εμπορικού λιμένα.

• **ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ**

Τα ζητούμενα είναι:

- Η άρση του συντηρητισμού του Ελληνικού επιχειρηματικού κόσμου ιδιαίτερα στην Περιφέρεια, όπου η άμεση αύξηση κερδών επιζητείται μέσω της μείωσης μόνο του κόστους παραγωγής, με κατάλληλα κίνητρα και εκπαίδευση, ώστε να εισαχθεί στη λογική του νέου επιχειρείν.
- Η αντιστροφή του κλίματος έλλειψης εμπιστοσύνης μεταξύ των επιχειρήσεων, επιχειρήσεων και εκάστοτε κυβερνήσεων, πολιτών και επιχειρήσεων και η εξασφάλιση υγιούς κλίματος ανταγωνισμού.
- Η άρση της απομόνωσης των Πανεπιστημίων και των ερευνητικών ιδρυμάτων, της επιφυλακτικότητας του δευτερογενούς τομέα και της γραφειοκρατικής δομής των δημόσιων φορέων, με στόχο τη μεταξύ τους συνεργασία.
- Η προώθηση των clusters (όπου κατέχουμε την 23 στις 25 χώρες της ΕΕ), με εξασφαλισμένες τις δύο παραπάνω προϋποθέσεις, όχι μόνο με την κλασσική δομή (πχ σχεδιασμός-παραγωγή-διακίνηση) αλλά και μεταξύ ανταγωνιστικών δράσεων.
- Η θεσμοθέτηση ουσιαστικών χωρικών κινήτρων, ώστε να οδηγηθούν επενδύσεις στην Περιφέρεια.

Τα παραπάνω είναι βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη επιχειρηματικότητας, καινοτομίας και επενδυτικού ενδιαφέροντος και μπορούν, **αυτή τη φορά**, να προωθηθούν μέσω του νέου αναπτυξιακού νόμου και της κατάλληλης χρήσης των κονδυλίων του Δ' ΚΠΣ που, ούτως ή άλλως, προσανατολίζεται σε άυλες δράσεις.

Η Θεσσαλονίκη και η Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας έχουν άμεσο ενδιαφέρον για την εξασφάλιση αυτών των προϋποθέσεων εφόσον:

- Στην περιοχή ασκούνται όλων των ειδών οι δραστηριότητες και υπάρχουν εγγενείς πόροι και ανθρώπινο δυναμικό, που σε ευνοϊκό περιβάλλον, μπορούν να προωθήσουν την ανταγωνιστικότητά της.

- Τα αναπτυξιακά κριτήρια και τα αντίστοιχα κίνητρα που δεν ευνοούν την Κ. Μακεδονία, έχουν ως αποτέλεσμα τη σταδιακή αφαίμαξή της από το υψηλής ποιότητας στελεχιακό της δυναμικό, το οποίο οδηγείται, λόγω συσσώρευσης των αντίστοιχων δραστηριοτήτων, στο Κέντρο.
- Παρατηρείται στην περιφέρεια μια έντονη αποβιομηχάνιση, λόγω της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων εντάσεως εργασίας. Κύριες αιτίες είναι η οικονομική κατάσταση, η έλλειψη υποδομών, το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο αλλά και ο τρόπος αντιμετώπισης των διαφόρων προκλήσεων και η αδυναμία προσαρμογής σε καινούργιες καταστάσεις. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει πρόσφατη ανάλυση και προτάσεις για τη βελτίωση της κατάστασης.
- Η Θεσσαλονίκη αντιμετωπίζει μία νέα πρόκληση, τη δημιουργία Ζώνης Καινοτομίας Ανατολικής Θεσσαλονίκης, η οποία ταυτόχρονα αποτελεί ένα είδος πιλοτικού σχεδίου για την Επικράτεια που δεν πρέπει να αποτύχει καθώς υπάρχουν καθυστερήσεις και γι' αυτό ζητούμε το προσωπικό σας ενδιαφέρον.

#### • ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει επανειλημμένα τοποθετηθεί με μακρές αναλύσεις για τις ελλείψεις σε θεσμούς, δράσεις και έργα. Η μελέτη δε που εκπόνησε το 2003 για τα Αναγκαία Έργα Διαχείρισης Αστικών Υγρών και Στερεών μη Επικίνδυνων Αποβλήτων, με κόστη και χρονοδιαγράμματα, συνεχίζει να είναι επίκαιρη.

Με δεδομένο λοιπόν ότι:

- Ο προσανατολισμός της ΕΕ έχει στραφεί σε «νέας γενιάς» περιβαλλοντικές δράσεις,
- Αντιθέτως, η Κεντρική Μακεδονία (όπως και όλη η Επικράτεια) έχει σοβαρότατες ελλείψεις σε συμβατικά έργα,
- Τα περιβαλλοντικά έργα στην Κ. Μακεδονία θα χρηματοδοτηθούν μόνο μέσω του Ταμείου Συνοχής,
- Αυτού του είδους τα έργα έχουν ελάχιστα αντισταθμιστικά οφέλη, ώστε να ευοδωθεί η χρηματοδότησή τους μέσω ΣΔΙΤ,.

είναι αδήριτη ανάγκη, **αυτή τη φορά**, η εξασφάλιση δημόσιων πόρων, ώστε να μην πληρώσουμε την αμέλεια δεκαετιών σε πρόστιμα προς την ΕΕ, περιβαλλοντικό κόστος, υποβάθμιση ποιότητας ζωής.

#### - Αστικό Περιβάλλον

Το υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον είναι μείζον θέμα και μία από τις πρώτες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι τέσσερις στους πέντε πολίτες της διαβιούν σε πόλεις οι οποίες παράλληλα είναι οικονομικοί μοχλοί και τόπος συσσώρευσης επιχειρηματικότητας και επενδύσεων. Κατά συνέπεια είναι βασική προϋπόθεση ανταγωνιστικότητας και καίριας σημασίας για την εφαρμογή της Ατζέντας της Λισσαβόνας.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ οργάνωσε φέτος μία καμπάνια για τη βελτίωση της ζωής στη Θεσσαλονίκη, με δράσεις τοπικών φορέων και πολιτών η οποία περιελάμβανε και στατιστική έρευνα για τα προβλήματα των κατοίκων με πολύ ενδιαφέροντα αποτελέσματα. Πάντως η σημαντικότερη αιτία για την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη, συνεχίζει να είναι η καθυστέρηση σημαντικών έργων υποδομής.

#### - Θερμαϊκός

Με δεδομένα τη σημασία του Θερμαϊκού, την πολυπλοκότητα των προβλημάτων, τις αλληλοεμπλεκόμενες αρμοδιότητες και τις δικές σας εξαγγελίες, το ΤΕΕ/ΤΚΜ εκπόνησε και έθεσε σε δημόσιο διάλογο μία πλήρη πρόταση για ίδρυση Φορέα Διαχείρισης, που περιλαμβάνει τη διοικητική δομή του, την περιοχή ευθύνης, τις αρμοδιότητες, τα μέσα χρηματοδότησης και τις διαδικασίες συγκρότησης.

Μετά την κατάθεση από το ΥΜΑΘ σχετικού Νομοσχεδίου, περιμένουμε τη δραστηριοποίηση της Πολιτείας, στη διάθεση της οποίας είμαστε για οποιαδήποτε συνεργασία ως Τεχνικός Σύμβουλος της, ρόλο τον οποίο ασκήσαμε με την εκπόνηση της μελέτης.

- **ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ**

- **Βιομηχανική Αρχιτεκτονική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης**

Είναι ίσως η τελευταία ευκαιρία της Θεσσαλονίκης να διαχειριστεί και να προβάλλει το σημαντικό απόθεμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, που παραμένει αναξιοποίητο, όπως το πρώην Ζυθοποιείο Φίξ, τα Κεραμεία Αλλατίνι, την Υφανέτ, το Βυρσοδευείο Νούσια και άλλα.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ επί σειρά ετών προσπαθεί ενεργά να συμβάλλει προς την κατεύθυνση της προστασίας της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλης. Το ζήτημα που τίθεται επιτακτικά είναι με ποιο τρόπο τα βιομηχανικά κτίρια και συγκροτήματα, τα οποία αποτελούν σήμερα ιδιωτικές ιδιοκτησίες, θα διατηρήσουν τον ιστορικό τους χαρακτήρα τους και θα παραμείνουν αρχιτεκτονικά αξιόλογα.

Η λύση οφείλει να είναι αποτέλεσμα συμβιβασμού, ο οποίος θα συνθέσει τις αντικρουόμενες απόψεις προς ένα κοινό στόχο. Τα 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 μικρής 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/TKM 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/TKM, 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 Υποθαλάσσιας 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 τομεακά 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 διοργανώσεων 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/TKM 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 τεθεί 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 αφεθεί 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 τηλεδιόικηση 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 σημαντικότερο, **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 πυρίκαυστης ζώνης από τον Εμπράρ, για την εξυπηρέτηση μικροσυμφερόντων, 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 Καυτανζόγλειο 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 διευκρίνιση 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 μείζων 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 βεληνεκούς, 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 αιφόρων 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.

Με εκτίμηση

Για το ΤΕΕ/ΤΚΜ  
Ο Πρόεδρος

Σάκης Τζακόπουλος