

ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕ Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΕ, ΠΑΡΙΣ ΜΠΙΛΙΑΣ



Την ξεκάθαρη και επιστημονικά τεκμηριωμένη θέση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τις μεταφορές στη Θεσσαλονίκη, παρουσίασε ο πρόεδρος της ΔΕ, Πάρις Μπίλιας, στη διημερίδα του ΣΑΣΘ με θέμα «Οι δημόσιες μεταφορές στο πλαίσιο μίας ολοκληρωμένης πολιτικής για την αστική κινητικότητα στη Θεσσαλονίκη». Λέγοντας μεγάλες αλήθειες, οι οποίες τεκμηριώνονται με επιστημονικό τρόπο, έκανε αναφορά στο Ενιαίο Στρατηγικό Σύστημα Υποδομών – Μεταφορών, το μετρό, το τραμ και τη θαλάσσια αστική συγκοινωνία. Πιο συγκεκριμένα και ανά τομέα ο κ. Μπίλιας ανέφερε μεταξύ άλλων:

ΕΣΣΥΜ-Θ

Ένα βασικό μειονέκτημα που είχε επισημάνει τότε το ΤΕΕ, ήταν η έλλειψη συσχετισμού με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μάλιστα η ανάγκη συντονισμού εντοπίστηκε σε δύο επίπεδα:

Πρώτον, το ΕΣΣΥΜ-Θ να πηγάζει και να υποστηρίζεται από το σχεδιασμό στο επίπεδο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου, έτσι ώστε να ευθυγραμμίζεται με τις αρχές και τους στόχους ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης της μητροπολιτικής περιοχής.

– Δεύτερον, να συντονίζονται με σαφή και συστηματικό τρόπο οι κρίσιμες επιμέρους δράσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ και οι γενικές αρχές του σχεδιασμού των χρήσεων γης και της οικιστικής ανάπτυξης

«Να τονίσω για ακόμα μια φορά πόσο σημαντική και αναγκαία είναι η ύπαρξη Ρυθμιστικού Σχεδίου. Και όχι! Αυτή δεν είναι μια άλλη συζήτηση. Είναι το πώς σχεδιάζουμε συντεταγμένα και ορθολογικά», είπε ο κ. Μπίλιας. Τόνισε ότι το ΕΣΣΥΜ είχε συμπεριλάβει όλες τις προτάσεις που είχαν πέσει στο τραπέζι κατά καιρούς, χωρίς αξιολόγηση, προτεραιότητες, δυνατότητες χρηματοδότησης, βαθμό ωριμότητας. «Στην ουσία δηλαδή πάλι το ίδιο, πως ή μάλλον πως δεν σχεδιάζουμε. Το ΕΣΣΥΜ όμως είχε ένα σημαντικό ατού. Έθετε ως πρωταρχικό του στόχο

το συγκοινωνιακό σχεδιασμό με επίκεντρο τα συστήματα των Δημόσιων Συγκοινωνιών, εστιάζοντας στα μέσα μαζικής μεταφοράς», πρόσθεσε.

Μετρό

Για το ΤΕΕ/ΤΚΜ αποτελεί έργο πρώτης προτεραιότητας για την πόλη. Τα προβλήματα είναι γνωστά:

- Ο άστοχος τρόπος δημοπράτησης, χωρίς ολοκληρωμένες μελέτες, με όλα τα συμπαρομαρτούντα: Τα προβλήματα στις απαλλοτριώσεις, στις εκτιμήσεις χρόνου και χρήματος για τις αρχαιολογικές ανασκαφές, στις χωροθετήσεις των σταθμών Παπάφειο, Βούλγαρη, Αναλήψεως, Νέα Ελβετία, Πατρικίος, τα αρχαιολογικά ευρήματα της Βενιζέλου
- Οι κωλυσιεργίες σε όλα τα ζητήματα δικαστικών διαδικασιών και διαιτησιών.
- Οι χειρισμοί όλων όσων ενεπλάκησαν με τα αρχαιολογικά ευρήματα στο έργο.
- Η τηλεδιόικηση του έργου από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

«Πάντως δεν μπορεί να βγαίνει η Εταιρεία που έχει την ευθύνη της κατασκευής του και να αφήνει να διαρρεύσει ότι δεν χάλασε ο κόσμος και αν το επαναδημοπρατήσουμε. Να! Χάλασε!. Δεν ξέρω αν είναι τακτική κίνηση και επίδειξη ισχύος απέναντι στον ανάδοχο, αλλά δεν επιτρέπεται να λέγεται ούτε για αστείο. Δεν γελάει κανείς με τα σταματημένα εργοτάξια σε περιοχές κρίσιμες για τη ζωή της πόλης και ότι αυτό σημαίνει για την καθημερινότητα των κατοίκων της και τις απώλειες των επιχειρηματιών. Δεν μπορεί να παίζει κανείς με ένα έργο που τα είκοσι και πλέον έτη προσμονής και τα οκτώ μέχρι τώρα έτη κατασκευής το έχουν αναγάγει σε έργο πρώτης προτεραιότητας για τους θεσσαλονικείς. Δεν μπορεί να βγαίνει ο Γ. Γραμματέας Δημοσίων Έργων και να λέει ότι θα παραδοθεί μεν αλλά χωρίς κανα – δυό σταθμούς. Δεν μπορεί ο Δήμαρχος του κεντρικού δήμου να το κρατάει μανιτάκι με τα αρχαία της Βενιζέλου, εις βάρος των δημοτών του, ενώ έχουν βρεθεί οι λύσεις. Και αν δεν αρέσει η δική μας, ας ακολουθήσουμε τις επόμενες που παρουσιάστηκαν με μικρές διαφοροποιήσεις», υπογράμμισε ο κ. Μπίλιας.

Πρόσθεσε ότι πρέπει να λυθούν τα προβλήματα και να προχωρήσει το έργο και πρότεινε:

- Άμεση αντιμετώπιση των τεχνικών ζητημάτων για τα οποία υπάρχουν και έχουν κατατεθεί λύσεις,
 - Εξασφάλιση της διοίκησης του έργου από επαρκώς στελεχωμένο και οργανωμένο φορέα με έδρα τη Θεσσαλονίκη,
 - Σύνταξη νέου ολοκληρωμένου και ρεαλιστικού χρονοδιαγράμματος και ενημέρωση των φορέων και των πολιτών, με ταυτόχρονη δημιουργία διαρκούς διαύλου επικοινωνίας, ιδιαίτερα με τους θιγόμενους επαγγελματίες.
- «Αυτά να προχωρήσουν και να προχωρήσουν άμεσα», είπε.

Τραμ

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ συνεχές στον ρόλο του ως τεχνικού συμβούλου της Πολιτείας, έχει πολλές φορές αναφερθεί στην ανάγκη κάλυψης ευρύτερων περιοχών και ύπαρξης επιλογών μέσων

μαζικής μεταφοράς. «Το πόρισμα του σχετικού ερευνητικού προγράμματος που συμμετείχε το ΣΑΣΘ, για το οποίο θα έχουμε τη χαρά να ενημερωθούμε από τον κ. Πυργίδη, εμπλουτίζει τις γνώσεις μας για την εφαρμογή του συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου στην Θεσσαλονίκη μέσω των δεσμεύσεων- περιορισμών που υπάρχουν και συμβάλλει στο δημόσιο διάλογο. Κοιτώντας στο παρελθόν βλέπουμε πόσος χρόνος πέρασε και πόσες ευκαιρίες χάθηκαν έτσι ώστε ακόμα και σήμερα η πόλη μας να έχει μόνο ένα μέσο μαζικής μεταφοράς. Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι πολλές μελέτες και προτάσεις από πολλούς φορείς, είτε έχουν κατατεθεί αποσπασματικά, είτε δεν έχει ληφθεί υπ' όψιν το σύνολο των δεδομένων και των περιορισμών των έργων κατά την κατασκευή τους με αρνητικά αποτελέσματα στη λήψη τελικών αποφάσεων, στην αύξηση του κόστους, την χρονική επιμήκυνση εκτέλεσης», πρόσθεσε ο κ. Μπίλιας.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ ως φορέας που συμπυκνώνει την επιστημονική γνώση και την εμπειρία των μελών του, έχει ως βασική θέση πριν την εξέταση οποιασδήποτε σχετικής πρότασης/μελέτης για Μ.Μ.Μ., την ανάγκη εκπόνησης - επικαιροποίησης συγκοινωνιακών μελετών κυκλοφοριακών φόρτων αλλά και προέλευσης-προορισμού μετακινήσεων. Σήμερα υπάρχει σημαντική έλλειψη αξιόπιστων κυκλοφοριακών δεδομένων για το Π.Σ.Θ. με αποτέλεσμα να προτείνονται σημαντικά έργα υποδομών και μεταφορών με "ξεπερασμένα" δεδομένα. Μόνο με την εκπόνηση ή την επικαιροποίηση των μελετών και των σχετικών δεδομένων οι συγκοινωνιολόγοι θα μπορούν να ξέρουν τη σημερινή κατάσταση και βασιζόμενοι σ' αυτές θα μπορούν να προτείνουν ρεαλιστικές παρεμβάσεις, αλλά και την κατασκευή τους μέσω μεταφοράς. Ο κ. Μπίλιας τόνισε ότι σε οποιαδήποτε σχετική πρόταση θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι σημερινές δυσμενείς δημοσιονομικές συνθήκες της χώρας, σε συνδυασμό με τις οικονομικές δυσκολίες για την ολοκλήρωση, αλλά και τη μετέπειτα λειτουργία του έργου του ΜΕΤΡΟ. «Εφόσον μπορούσαν να διασφαλιστούν πόροι και γίνει εκτίμηση της ζήτησης και της βιωσιμότητας ενός τέτοιου μέσου και αποφασιστεί, εγκριθεί και καλυφθεί νομικά και διαδικαστικά μια ενιαία πολιτική αστικών συγκοινωνιών (συνοδευόμενη από κατάλληλες πολεοδομικές ρυθμίσεις) με συνδυασμό Μετρό, ΤΡΑΜ και λεωφορείων, θα χαιρετίζαμε αυτήν την προοπτική», υπογράμμισε.

Θαλάσσια αστική συγκοινωνία

Η άποψη που είχε διατυπωθεί ήταν ότι θα έπρεπε να υπάρξει μια ενδεδειγμένη εκτίμηση της ζήτησης και της βιωσιμότητας ενός τέτοιου μέσου, που να μην επιδέχεται αμφισβήτηση. Ήδη, μάλιστα, από τότε επισημαίνονταν ότι ο διαχωρισμός των δαπανών των λιμενικών και υποστηρικτικών εγκαταστάσεων από τις λοιπές δαπάνες λειτουργίας, μπορεί να προσελκύσει το ενδιαφέρον των επενδυτών. Όμως, θα διακινδυνεύσουν μόνον τη δρομολόγηση σκαφών, την οποία θα μπορούν να διακόψουν εάν δεν υπάρξει επαρκής ζήτηση, ενώ το δημόσιο θα έχει επιβαρυνθεί με τις δαπάνες των άχρηστων πλέον μόνιμων έργων. ■