

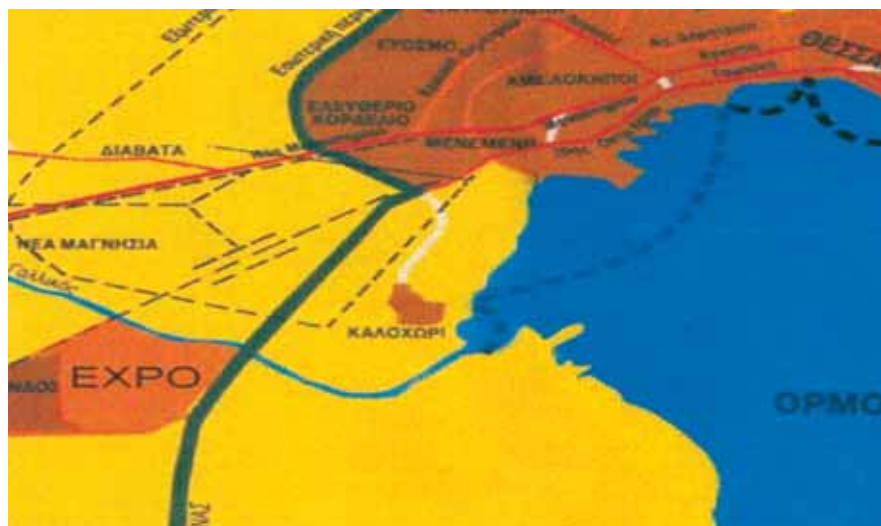
# ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΣΤΟΝ ΝΕΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟ ΤΟΥ

δρ. Αριστείδης Μάζης  
αρχιτέκτων, M.Sc. in Environmental Psychology, επίκουρος καθηγητής ΑΠΘ

Ηλίας Κοφίδης  
τελιόφοιτος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων του ΑΠΘ

Γιατί επί είκοσι χρόνια περιοδικά συζητείται αλλά συνεχώς αναβάλλεται η ακτοπλοϊκή σύνδεση των παράκτιων συνοικιών της Θεσσαλονίκης με τα προάστια του Θερμαϊκού; Γιατί οι αρμόδιες υπουργικές και νομαρχιακές υπηρεσίες διατάζουν να χαρακτηρίσουν το έργο «ώριμο»; Γιατί οι τραπεζοπιστωτικοί οργανισμοί αποφεύγουν να το χρηματοδοτήσουν; Γιατί οι διαγωνισμοί που κατά καιρούς προκήρυξε ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης για την ανάδειξη αναδόχου της εκτέλεσης των δρομολογίων απέβησαν άγονοι; Γιατί οι οκτώ ακτοπλοϊκοί σταθμοί κατά μήκος της παραλίας από την πρώτη προβλήτα του λιμένα «Μακεδονία» ως την εκβολή του ποταμού Ανθεμούντα στην βορειοδυτική γωνία του αεροδρομίου «Μακεδονία», τους οποίους σχεδίασαν διάσημοι ευρωπαίοι αρχιτέκτονες κατ' ανάθεση του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, δεν κατασκευάστηκαν;

Διότι, νομίζουμε, παραμένει ακόμη ιδέα ρομαντική και οικονομικά παρακινδυνευμένη, αφού ο υπολογισμός του αριθμού των επιβατών είναι επισφαλής, βασισμένος κυρίως σε διακινούμενους για αναψυχή, επομένως κατά τεκμήριο σε κλιματολογικά προνομιακές εποχές και ώρες. Όμως βιώσιμη θα γίνει μόνο αν αποδειχθεί προσοδοφόρα, όχι απλώς εποχιακή αλλά τακτική χειμώνα-καλοκαίρι, με κακοκαιρία όπως και με καλοκαιρία, καθημερινές όπως και αργίες, νύχτα όπως και μέρα. Μόνον έτσι δεν θα χρειάζεται να αναζητά κρατικές επιχορηγήσεις, να περικόπτει δρομολόγια, να αναστατώνεται από παραιτήσεις ή εκπτώσεις αναδόχων κλπ. Τέτοια μπορεί να γίνει -πιστεύουμε- μόνο αν έχει κατάληξη -αν όχι ενδιάμεση στάση- το αεροδρόμιο, όχι απλώς την παραλία του αλλά τον πυρήνα του, δηλαδή τον επιβατικό σταθμό, διότι μόνο αυτός από τις παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις και οικισμούς του μητροπολιτικού συγκροτήματος δημιουργεί συνεχή ροή επιβατών και μάλιστα προς τον άλλο πόλο της διαδρομής, τον λιμένα και το κέντρο της πόλης. Ούτως ή άλλως οι αεροπορικές εταιρείες, τα



ευνοϊκότερες, διότι ο νέος υπό κατασκευή αεροσταθμός χωροθετήθηκε δίπλα στον Ανθεμούντα και δημιουργήθηκε νέος ισχυρός γειτονικός πόλος έλξης, το καζίνο.

Ο υπολογισμός του τακτικού κυκλοφοριακού φόρτου έχει ως αφετηρία την ετήσια διακίνηση του αεροδρομίου από το 2008, οπότε θα τεθεί σε λειτουργία ο νέος αεροσταθμός, δηλαδή τα 10 εκ. (8 εκ. ταξιδιώτες, 0,6 εκ. υπάλληλοι και λοιπό προσωπικό, 1,4 εκ. συνοδοί και επισκέπτες, κατά μέσο όρο 27.400 άτομα/ημέρα). Δοθέντος ότι τα 0,6+1,4 εκ. κάνουν και διαδρομή επιστροφής αυθημερόν οι διακινήσεις δυνητικά μπορεί να ανέλθουν σε 28.000/ημέρα. Και μόνο το 15% αυτού του αριθμού να χρησιμοποιεί το ακτοπλοϊκό μέσο, προκύπτουν 4.200 εισιτήρια/ημέρα. Ο δεύτερος παρακείμενος προορισμός -το καζίνο- με πάνω από 2 εκ. επισκέπτες/έτος και πολυαριθμους υπαλλήλους και συναλλασσόμενους μπορεί να παράγει περισσότερα από 1.300 εισιτήρια/ημέρα. Τρίτος γειτονικός προορισμός -το πανεπιστήμιο «Μακεδονία»- που θα μεταστεγαστεί στην Περαία θα προσθέσει σημαντικό αριθμό διακινήσεων. Επίσης η διαφαινόμενη ήδη κάθαρση του Θερμαϊκού θα ξανακάνει ελκυστικό προορισμό τις



περισσότερα ξενοδοχεία και πολλοί σταθμοί αστικών λεωφορείων βρίσκονται περί την πλατεία Ελευθερίας και την πρώτη προβλήτα του λιμένα, όπως και ο σταθμός υπεράκτιας ναυσιπλοΐας. Ο σιδηροδρομικός σταθμός και μερικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων βρίσκονται εντός ακτίνας χιλιομέτρου.

Κατά εντυχή συγκυρία, η προσέγγιση του ακτοπλοϊκού σκάφους ως τον αεροσταθμό δεν είναι αδύνατη.

Το 1996 με άρθρο στον ημερήσιο τύπο υποστηρίξαμε ότι ο μόνος τρόπος η ακτοπλοϊκή γραμμή να αποβεί οικονομικά βιώσιμη είναι να αναλάβει μέρος τουλάχιστο της διακίνησης προς το αεροδρόμιο και ότι η προσέγγιση του σκάφους στον υφιστάμενο αεροσταθμό είναι τεχνικά δυνατή αξιοποιώντας την κούνη του Ανθεμούντα, η οποία έχει ήδη διαμορφωθεί σε κανάλι, και διανοίγοντας ένα πρόσθετο κανάλι. Από τότε οι συνθήκες έγιναν

παραλίες του. Συνολικά μπορούν να θεωρούνται εξασφαλισμένα περισσότερα από 6.000 εισιτήρια/ημέρα, αριθμός που θεωρείται αναγκαίος για να διατηρείται το κόμιστρο ανταγωνιστικό του κόστους των χερσαίων διακινήσεων. Σπουδαίο πλεονέκτημα αποτελεί η παραπληρωματικότητα του ημερήσιου/νυκτερινού και του εποχιακού (θερινού/χειμερινού) φόρτου των παραπάνω προορισμών, με αποτέλεσμα η μέση ωριαία/ημερήσια διακίνηση να παραμένει αρκετά σταθερή και οι αιχμές που παράγουν συνωστισμό σπάνιες. Ακόμη σπουδαιότερο συγκριτικό πλεονέκτημα αποτελεί η ελκυστικότητα της διαδρομής καθ' εαυτή. Για αρκετές συνοικίες της πόλης είναι αρκετά βραχύτερη και εν γένει συντομότερη από τις υφιστάμενες οδικές (ιδιωτικό όχημα, ταξί, λεωφορείο) και τις πιθανολογούμενες (τράμ, μετρό.) διαδρομές, ώστε η ανταγωνιστικότητα της προς τα χερσαία μεταφορικά μέσα να είναι ισχυρή. Έτσι η διαδρομή