

Μεγάλα έργα της Θεσσαλονίκης

Του Σωτήρη Πρέντζα *ΑΤΜ μέλους της Δ Ε του ΤΕΕ / ΤΚΜ*

Πραγματοποιήθηκε στις 22 Ιουνίου ημερίδα που διοργάνωσε το ΤΕΕ / ΤΚΜ για τα έργα του ΜΕΤΡΟ και της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας. Η ημερίδα είχε σαν στόχο την ενημέρωση φορέων, πολιτών και συναδέλφων για τα πολύπαθα έργα που η ωρίμανσή τους ταλανίζει την πόλη την τελευταία εικοσαετία.

Ο ενημερωτικός χαρακτήρας της εκδήλωσης δεν προΐδεαζε ότι θα αναδειχθούν και πάλι ζητήματα και ασθένειες του παρελθόντος χάριν των οποίων όταν τα έργα βαίνουν προς υλοποίηση χαρακτηρίζονται παρωχημένα ή καταστροφικά. Θα αναφερθώ λοιπόν σε ορισμένα ζητήματα που εκτιμώ ότι αναδείχθηκαν, πιστεύοντας ότι θα προβληματίσουν και θα συμβάλλουν σε θετική κατεύθυνση.

Α. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΖΗΤΗΜΑ

Και τα δυο έργα, από τη σύλληψη της ιδέας κατασκευής τους και σε όλη τη φάση ωρίμανσής τους, αποτέλεσαν πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης και τροφοδοτήσαν με πλούσιο υλικό ενέργειες και επιχειρηματολογίες που πολλές φορές όμως έκρυβαν πολιτικές και οικονομικές σκοπιμότητες. Στο πεδίο αυτό φαίνεται πως έχει επιτευχθεί ανακωχή.

Όμως η απουσία από την εκδήλωση (σε αντίθεση με το παρελθόν) της κεντρικής και τοπικής πολιτικής ηγεσίας, μήπως σημαίνει ότι τα έργα αυτά δεν αποτελούν πλέον πρώτη προτεραιότητα και αιχμή στο πρόγραμμα ολοκλήρωσης των υποδομών της πόλης?

Η εκπροσώπηση του ΥΠΕΧΩΔΕ από μια χαμηλόβαθμη υπάλληλο χωρίς γνώση του αντικειμένου δηλώνει τουλάχιστον αδιαφορία, μήνυμα όχι αισιόδοξο!

Β. ΜΕΤΡΟ

Φάνηκε πλέον πως έχει γίνει αποδεκτό από όλους, ότι το μόνο μέσο σταθερής τροχιάς που μπορεί να είναι αξιόπιστο, λειτουργικό και βιώσιμο στη Θεσσαλονίκη αποτελεί το ΜΕΤΡΟ. Χρειάστηκε όμως να παρέλθει μια εικοσαετία με μάχες χαρακωμάτων μεταξύ φορέων, πολιτικών και τεχνοκρατών προκειμένου να γίνει αποδεκτή αυτή η λύση έναντι του επιφανειακού μέσου.

Χρειάστηκε επίσης να περάσουν 15 χρόνια για να αντιληφθούμε ότι η υλοποίηση μεγάλων έργων δεν είναι μόνο θέμα πολιτικής βούλησης και επίδειξης πολιτικής δύναμης αλλά απαιτεί εξονυχιστική έρευνα όλων των δεδομένων και σοβαρή μελέτη πριν τα υλοποιήσουμε. Το σκάμμα της Εγνατίας οδού που κατασκευάστηκε από το Δήμο Θεσ/κης για τη διέλευση του ΜΕΤΡΟ, θα μείνει άχρηστο, σαν αρνητικό παράδειγμα, γιατί όπως αποδείχτηκε διασταυρώνονταν με τον Κεντρικό Αποχετευτικό Αγωγό, πράγμα που οδήγησε την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ κατά την εκπόνηση της οριστικής μελέτης, σε νέα χάραξη και ευρύτερη παράκαμψη του ΚΑΑ.

Η δημοπράτηση του έργου με δυνατότητες επεκτάσεων προς Καλαμαριά – Αεροδρόμιο, Σταυρούπολη – Εύοσμο και Μενεμένη- Κορδελιό-Σίνδο, (αφού οι σταθμοί πάρκου Πατρικίου, πλατείας Δημοκρατίας και Νέου Σιδηρ/κού Σταθμού θα διαθέτουν από τώρα τις αναγκαίες διαμορφώσεις και κατασκευές) δίνει τη δυνατότητα υλοποίησης έργου βιώσιμου και αποτελεσματικού.

Θεωρώ όμως ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ τη μη δυνατότητα κατασκευής μελλοντικής γραμμής προς την πλέον πυκνοκατοικημένη περιοχή της ΤΟΥΜΠΑΣ. Εκτιμώ ότι οι φορείς της πόλης, θα το ερευνήσουν και θα διεκδικήσουν την κατασκευή του σταθμού της οδού Παπάφη με χαρακτηριστικά αντίστοιχα του σταθμού του πάρκου Πατρικίου, προκειμένου να υπάρξει δυνατότητα επέκτασης στο μέλλον, προς ΤΟΥΜΠΑ και ΠΥΛΑΙΑ.

Γ. ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ

Το έργο βρίσκεται στην κρίσιμότερη ίσως φάση της πορείας για την υλοποίησή του.

Λίγο πριν την ανάδειξη λοιπόν του οριστικού αναδόχου ανέβηκαν και πάλι οι τόννοι για τις επεμβάσεις στη Νέα Παραλία. Οι αντιδράσεις αυτές έφεραν στη μνήμη αντίστοιχες κινήσεις της δεκαετίας του 80 κατά τη διάνοιξη της Ανατολικής Περιφερειακής η οποία κατέστρεφε μια ζώνη πρασίνου από το περιστατικό δάσος.

Οι ενστάσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της ημερίδας αφορούσαν κυρίως:

- την εγκατάσταση απαγωγής των καυσαερίων στην περιοχή Λευκού Πύργου
- την κατασκευή δύο επιπλέον λωρίδων κυκλοφορίας στη λεωφόρο Μεγ. Αλεξάνδρου με αφαίρεση αντίστοιχης ζώνης από το πάρκο της Νέας Παραλίας.

- τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στη παραλιακή λεωφόρο.
 - την πρόβλεψη καταβολής διοδίων από τους χρήστες της αρτηρίας.
- Οι επικριτές και πολέμιοι του έργου αυτού όμως, θα πρέπει με ψυχραιμία σκέψη να λάβουν υπ' όψη τους και άλλες παραμέτρους εξίσου σημαντικές και βαρύνουσες, όπως ότι:

- το ιστορικό κέντρο της πόλης αργοπεθαίνει με βασική αιτία τις αφόρητες συνθήκες κυκλοφορίας για πεζούς και εποχούμενους. Χωρίς εκτροπή της κυκλοφορίας καμιά ουσιαστική παρέμβαση για αναβάθμισή του δεν είναι δυνατή.

- το ανάγλυφο της πόλης και οι διαμπερείς αρτηρίες είναι συγκεκριμένες και
- τις εναλλακτικές δυνατότητες και λύσεις για τη διοχέτευση της κυκλοφορίας επεξεργάστηκαν επί μια δεκαεπταετία φορείς και τεχνοκράτες.

Είναι βέβαιο ότι κανένα έργο δεν θα λύσει στην ολότητά του το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Κανένα έργο, με όποιο σχεδιασμό κι αν γίνει, δεν θα λύσει προβλήματα χωρίς να δημιουργήσει κάποια νέα, άλλης μορφής και έντασης.

Θέλω να πιστεύω ότι οι οριστικές μελέτες για τις κυκλοφοριακές διαμορφώσεις στη Ν. Παραλία και η ενσωμάτωση σύγχρονων τεχνολογιών για την απαγωγή των καυσαερίων, μπορούν να δώσουν λύσεις με το ελάχιστο περιβαλλοντικό κόστος.

Το μόνο ζήτημα που προβάλλει ως δυσεπίλυτο και αρνητικό για την αποτελεσματικότητα του έργου είναι η ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΔΙΟΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ. Πεδίον δόξης λαμπρό λοιπόν, για φορείς και πολίτες το επόμενο διάστημα ■



Προώθηση του Μετρό και όχι του προαστιακού

του Γιώργου Ι. Χρίστογλου, Α-ΤΜ, υπάλληλου ΔΕΣΕ/ΠΚΜ

Διάβασα με πολλή προσοχή και ενδιαφέρον στο τεύχος 289 του Τεχνολογικού της 15ης Ιουνίου την κοινοποίηση του πονήματος της ομάδας εργασίας του ΣΑΣΘ σχετικά με την προώθηση του προαστιακού σιδηροδρόμου στην περιοχή της Θεσ/νίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας. Κατ' αρχήν (και προς αποφυγή κάθε παρεξηγήσεως) δηλώνω ότι είμαι θερμός οπαδός του σιδηροδρόμου και πιστεύω ότι θα πρέπει να προωθηθεί το γρήγορο, φθηνό και οικολογικό αυτό μέσο, αλλά θέτω τα παρακάτω επιχειρήματα για να δημιουργηθεί μια γόνιμη ανταλλαγή απόψεων.

Κατά την γνώμη μου **αντί για την δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στις εγγύς της Θεσσαλονίκης περιοχές θα έπρεπε να προωθούνται επεκτάσεις του Μετρό Θεσσαλονίκης προς την περιοχή της Σίνδου-ΤΕΙ αλλά και στην αντίθετη κατεύθυνση προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία»** και όχι μόνο οι προεκτάσεις που σήμερα μελετώνται (δηλαδή προς 12όροφος οδού Λαγκαδά και προς Καλαμαριά). **Μ' αυτό τον τρόπο το Μετρό Θεσσαλονίκης θα είναι πιο βιώσιμο οικονομικά διότι:**

- 1) θα εξυπηρετεί περισσότερους πληθυσμούς και ανάγκες μετακινήσεων,
- 2) οι επιβάτες του θα έχουν απευθείας πρόσβαση σε όλη την πόλη της Θεσ/νίκης και στο αεροδρόμιο χωρίς ανάγκη μετεπιβιβάσεων,
- 3) οι απαλλοτριώσεις στις περιοχές επέκτασης θα είναι φθηνές (λόγω της χαμηλής αξίας της γής) ώστε το μετρό να μπορεί (και θα πρέπει) να κατασκευαστεί σε υπέργεια γραμμή (άρα η κατασκευή του θα είναι γρήγορη και φθηνή,
- 4) τέλος θα μπορεί να εξυπηρετήσει μελλοντικές επεκτάσεις της πόλης μας

Συνέχεια στη σελίδα 16