

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ



• Ένα έργο που δεν πρέπει να οδηγηθεί σε αδιέξοδο

• Ηλεκτρονικές πύλες διοδίων

• Αναγκαίες πολλές οδικές ρυθμίσεις για να είναι η αρτηρία λειτουργική

• Η σύμβαση με τον παραχωρησιούχο να μη παρεμποδίζει την εκτέλεση άλλων μεγάλων έργων

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, το οποίο από το 1990 ακόμη υποστήριξε την κατασκευή της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης, προκειμένου να συμβάλει ώστε το σημαντικό αυτό έργο να εξυπηρετηθεί κατά τον καλύτερο τρόπο τα συμφέροντα της πόλης, επεξεργάστηκε συγκεκριμένες προτάσεις επί του κειμένου της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία, όπως είναι γνωστό, κυρώθηκε από τη Βουλή.

Τις προτάσεις και παρατηρήσεις αυτές, που αποτελούν κατάλληλη προσεκτική πάντοτε εξέταση του θέματος και, στο βαθμό που ήταν δυνατό, των τεχνικών του παραμέτρων, παρουσίασε στη Βουλή ο πρόεδρος της Δ.Ε. του Τμήματος, κ. Σάκης Τζακόπουλος, καθώς το ΤΕΕ/ΤΚΜ βεβαίως και ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση που του έγινε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, να συμμετάσχει στη συζήτηση που διεξήχθη προς της ψήφισης της Σύμβασης, εκθέτοντας τις θέσεις και παρατηρήσεις του.

Όπως υπογράμμισε ο πρόεδρος της Δ.Ε., το ΤΕΕ/ΤΚΜ υποστηρίζει πως πρέπει να ληφθεί κάθε μέριμνα ώστε το έργο της Υποθαλάσσιας να ενταχθεί ομαλά στον αστικό ιστό και το οδικό δίκτυο, βελτιώνοντας τις συνθήκες ζωής στη Θεσσαλονίκη, μη παρεμποδίζοντας και επηρεάζοντας αρνητικά την εκτέλεση άλλων έργων σημαντικών για το πολεοδομικό συγκρότημα, όπως αυτό του Μετρό, του Προαστιακού Σιδηροδρόμου αλλά και της Εξωτερικής Περιφερειακής.

Κατά τη συζήτηση δόθηκε η διαβεβαίωση ότι οι προτάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ λαμβάνονται υπόψη από το αρμόδιο υπουργείο και θα αξιοποιηθούν κατά την εκπόνηση των σχετικών μελετών.

Οι προτάσεις που ΤΕΕ/ΤΚΜ έκανε επί του κειμένου της Σύμβασης, διατυπώνονται αναλυτικά στο κείμενο που ακολουθεί:

Σχετικά με το σχέδιο νόμου «**Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης και ρύθμιση συναφών θεμάτων**», το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισμαίνει τα κατωτέρω:

### ■ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Την κατασκευή ενός οδικού άξονα που θα παρακάμπτει την πόλη της Θεσσαλονίκης από την πλευρά της θάλασσας και θα συμπληρώνει, κατά κάποιο τρόπο, μαζί με την περιφερειακή οδό ένα δακτύλιο, υποστήριξε σταθερά το ΤΕΕ/ΤΚΜ από τις αρχές της δεκαετίας του '90. Έτσι από το 1996 συμμετείχε στην Επιτροπή Εποπτείας και Καθοδήγησης της προκαταρκτικής μελέτης και προμελέτης που ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία ολοκληρώθηκε το 1999 και το 2000 εγκρίθηκε από το Νομαρχιακό Συμ-

βούλιο Θεσσαλονίκης η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Επισμαίνεται ότι όπως και η αιτιολογική έκθεση του νόμου αναφέρει (σελ. 13) «το έργο και οι περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές του μελέτες που εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν από τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς της Θεσσαλονίκης αφορούσαν στον κύριο κορμό του έργου μήκους περίπου 4 χλμ από την περιοχή Δικαστηρίων της δυτικής εισόδου μέχρι την έξοδο της σήραγγας αμέσως μετά το Μακεδονία Παλλάς και την είσοδο από τη Λεωφόρο Στρατού. Δεν υπήρχαν επομένως προβλέψεις για χώρους διοδίων και προσαρμογή με τη νέα δυτική είσοδο της πόλης, ούτε συγκεκριμένη λύση προσαρμογής με τις εξόδους και εισόδους στην ανατολική πλευρά του Έργου (π. Μ. Αλεξάνδρου)».

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ συμμετέχοντας με τους άλλους φορείς της πόλης στον διάλογο έγκρισης ενέκριναν ένα τμήμα έργου, χωρίς διοδία, που για να καταστεί λειτουργικό απαιτούσε συμπληρωματικές μελέτες προσαρμογής στο υφιστάμενο και προβλεπόμενο να κατασκευαστεί βασικό λοιπό οδικό δίκτυο ανατολικά και δυτικά.

Από το έτος 2000 σταματά η εμπλοκή των τοπικών φορέων στην εξέλιξη του έργου, το οποίο την περίοδο 2001-2002 ξαφνικά μεταλλάσσεται και αντί για κλασικό δημόσιο έργο, περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα μεγάλων έργων που εξαγγέλλει ότι θα κατασκευάσει το ΥΠΕΧΩΔΕ με Συμβάσεις Παραχώρησης, «χωρίς να έχει προσδιοριστεί έστω με κάποια στοιχειώδη σοβαρότητα το ουσιαστικό φυσικό του αντικείμενο» (σελ. 1, της αιτιολ. Έκθεσης του νόμου). Για τα επόμενα τρία χρόνια μέχρι τις εκλογές του 2004 το έργο ουσιαστικά εγκαταλείφθηκε, παρότι είχε γίνει η προεπιλογή των ομίλων που εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την κατασκευή αυτού του έργου.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ από τον Σεπτέμβριο 2003, αμέσως μετά την ενημέρωση από την τότε ΥΠΕΧΩΔΕ για την οριστική αλλαγή του τρόπου υλοποίησης του έργου, στο υπόμνημα που κατέθεσε στον Πρωθυπουργό και στην Πολιτική Ηγεσία της χώρας ειδικά για την υποθαλάσσια αρτηρία και τις αλλαγές στον τρόπο δημοπράτησης εξέφρασε την άποψη:

«Το έργο προβλέπεται από το 1990 σε όλους τους σχεδιασμούς της πόλης. Η αναγκαιότητά του είναι αναμφισβήτητη εφόσον ολοκληρώνει μέσω θαλάσσης τον δακτύλιο παράκαμψης του κέντρου, με άμεσα αποτελέσματα στην επιτάχυνση των μετακινήσεων, στη μείωση κατανάλωσης καυσίμων και ρύπανσης. Για να μην οδηγηθεί και αυτό το έργο σε αδιέξοδο όπως του ΜΕΤΡΟ, το Ελληνικό Δημόσιο έπρεπε να αναλάβει το κόστος της υποθαλάσσιας αρτηρίας.»

«Οι προτάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την επιτάχυνση και την αποτελεσματικότητα του έργου είναι:

- Να μην υπάρξουν διοδία για τους χρήστες της αρτηρίας και οι συμβατικές υποχρεώσεις να χρηματοδοτηθούν από το Ελληνικό Δημόσιο, έστω και μέσω «σκιωδών» διοδίων, σε αντίθετη περίπτωση θα οδηγηθεί και αυτό το έργο στα αδιέξοδα του Μετρό.

- Να θεσμοθετηθεί φορέας υλοποίησης του έργου με έδρα την Θεσσαλονίκη.

- Να ξεκινήσουν άμεσα οι πρόδρομες εργασίες και να υπάρξει πρόβλεψη και νομοθετική μέριμνα, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα προκύψουν με την έναρξη της κατασκευής (αρχαιολογικά, γεωτεχνικά κλπ).

- Να ερευνηθούν σε πραγματική βάση, τα δεδομένα της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου (αμφίδρομη κίνηση 100.000 οχημάτων), στα οποία στηρίζεται και η βιωσιμότητα του έργου.

- Να μελετηθούν άμεσα τα σημεία εισόδου-εξόδου καθώς και η κυκλοφοριακή σύνδεσή τους με το αστικό οδικό δίκτυο και να τροποποιηθούν τα ρυμοτομικά σχέδια.....»

Η πλήρης «μετάλλαξη» του έργου ολοκληρώνεται από τον Οκτώβριο του 2003 μέχρι τον Οκτώβριο του 2004, διάστημα κατά το οποίο τροποποιούνται συνεχώς τα τεύχη δημοπράτησης, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης διαδικασίας υποβολής προτάσεων από τους υποψήφιους αναδόχους, εν άγνοια και χωρίς καμία ενημέρωση των τοπικών φορέων.

Η αλλαγή της κυβέρνησης και η τοποθέτηση του νέου Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ είναι ένα κομβικό σημείο στην εξέλιξη και το μέλλον αυτού του έργου. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει αναγνωρίσει πολλές φορές μέχρι σήμερα τις εργώδεις και επιμονες προσπάθειες που κατέβαλε ο νυν Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, για να «τρέξει» τις προβλεπόμενες επτά συμβάσεις παραχώρησης και ειδικά αυτήν της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας.

### ■ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Είναι γεγονός ότι πολλές από τις τότε παρατηρήσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ, γίνονται επίκαιρες περισσότερο από ποτέ μετά και την πορεία του έργου καθώς και τα χαρακτηριστικά της σύμβασης παραχώρησης που με νόμο θα κυρωθεί από την Ελληνική Βουλή.

Επίσης είναι γεγονός ότι το έργο σήμερα έφτασε σε οριακό σημείο και δεν επιδέχονται σοβαρές αλλαγές ούτε τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου αλλά ούτε και οι όροι που περιγράφονται στο σχέδιο νόμου. Πρέπει όμως να γίνει επίσης σαφές ότι οι παραπάνω απόψεις μας για το συγκεκριμένο έργο, που σημειωτέον δεν έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με τα υπόλοιπα προς παραχώρηση έργα, διότι είναι ένας αστικός δρόμος, έπρεπε από το 2003 να έχουν οδηγήσει το ΥΠΕΧΩΔΕ σε άλλη κατεύθυνση.



Φωτογραφία: Ευθυμία Κακουλίδου, Α.

Σήμερα η εμπλοκή αλλαγών στην φιλοσοφία υλοποίησής του, θα δρομολογήσουν είτε την επαναδημοπράτησή του, είτε την οριστική κατάργησή του.

Η Θεσσαλονίκη με τα γνωστά καθημερινά κυκλοφοριακά της προβλήματα, πρέπει να εντάξει στο αστικό οδικό της δίκτυο αυτό το έργο καθορίζοντας όλες τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις στο αστικό περιβάλλον, στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και στα κυκλοφοριακά δεδομένα ακόμη και απομακρυσμένων περιοχών από τη αρτηρία.

Σκοπός του ΤΕΕ/ΤΚΜ, με την σημερινή παρέμβασή του, είναι η συμμετοχή της πόλης στις υπό έγκριση μελέτες από τον ανάδοχο και η διασφάλιση των απαιτούμενων όρων έτσι ώστε το έργο να γίνει λειτουργικότερο για τους πολίτες, οικονομικότερο για τους χρήστες, αποδοτικότερο για τον παραχωρησιούχο αλλά και την πόλη.

Συγκεκριμένα:

- Η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να εγκαταστήσει υποχρεωτικά δύο (2) τουλάχιστον χειροκίνητες πύλες για την είσπραξη διοδίων ανά κατεύθυνση, οδηγεί μαζί με τις υπόλοιπες ηλεκτρονικές θύρες στην κάλυψη ζωτικού χώρου μέσα στον αστικό ιστό της πόλης και θα ωθήσει μεγάλο ποσοστό χρηστών στη μη χρήση των ηλεκτρονικών διοδίων, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις και πρόσθετη ατμοσφαιρική ρύπανση.

Λαμβάνοντας υπόψη την κοινοτική οδηγία 2004/52/ΕΚ που υποδεικνύει ότι έως την 1η Ιανουαρίου 2007 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται συστήματα τηλεδιοδίων για το 50% τουλάχιστον της κυκλοφοριακής ροής (σελ. 53, 71 της αιτιολογικής έκθεσης) θα πρέπει να **προβλεφθεί η αποκλειστική λειτουργία διοδίων με ηλεκτρονικό σύστημα**, είτε με μπάρα, είτε με ελεύθερη ροή και η δυνατότητα καταβολής του τιμήματος για όσους δεν έχουν σχετικό εξοπλισμό εκ των υστέρων (SMS, internet, τράπεζα, ειδικά κιόσκια κλπ). Όταν αυτό σταθεί δυνατόν πρέπει να προβλεφθεί ότι οι εκτάσεις που θα καταλαμβάνουν οι ακυρωμένες θέσεις των διοδίων θα επιστραφούν πάλι στον αστικό ιστό για άλλες χρήσεις της πόλης.

- Θα πρέπει να επιλεγούν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις τόσο στα σημεία ευθύνης του Παραχωρησιούχου όσο και εκτός αυτών που να ικανοποιούν τις λειτουργικές και πολεοδομικές ανάγκες της πόλης και παράλληλα να βελτιώσουν την εικόνα της. Τα σημεία αυτά είναι πολλά και βεβαίως δεν αποτελούν συμβατική δέσμευση του Παραχωρησιούχου, επιδρούν όμως στην εξυπηρέτηση όλων των πολιτών και έμμεσα στον βαθμό χρήσης του έργου.

Ορισμένες περιπτώσεις ρυθμίσεων είναι:

Η μεταφορά της ροής των λεωφορείων του ΟΑΣΘ από την Μητροπόλεως και Μ. Αλεξάνδρου στην Τιμισακή και Β. Γεωργίου - Β. Όλγας, η ενδεχόμενη μονοδρόμηση τμημάτων αρκε-

τών οδών, χωρίς την οποία θα δημιουργηθούν πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα (τέτοιες οδοί είναι οι οδοί Καλλιδοπούλου, Μ. Μπότσαρη, Π. Συνδίκια, 25ης Μαρτίου, 26ης Οκτωβρίου από Δικαστήρια έως Πλ. Δημοκρατίας κλπ.), η ρύθμιση του κόμβου στην οδό Κωλλέτη στη Δυτική είσοδο, η διαμόρφωση του κόμβου στα Δικαστήρια και ο κόμβος Β. Γεωργίου - Γ. Σεπτεμβρίου - Μ. Αλεξάνδρου.

Πρέπει επίσης να προκριθεί μια λύση για την διαμόρφωση της Μεγάλου Αλεξάνδρου στο τμήμα από την έξοδο της Υπ. Αρτηρίας μέχρι και την

περιοχή πέραν της Θ. Σοφούλη με δυνατότητα εξυπηρέτησης του αστικού ιστού πάνω από την Μ. Αλεξάνδρου. Παρότι μόνο μέρος αυτού του τμήματος εμπίπτει στην ευθύνη του Παραχωρησιούχου, η λειτουργία του όλου οδικού συστήματος δεν μπορεί να εξετασθεί αποσπασματικά.

- Στη φάση σύνταξης των οριστικών μελετών, πρέπει να προβλεφθεί η επέκταση της υποθαλάσσιας αρτηρίας με κλάδο προς Καλαμαριά (Καπ. Γκόννη), σύμφωνα με την πρόταση της εγκεκριμένης από το ΥΠΕΧΩΔΕ Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης και να ληφθούν τα απαραίτητα τεχνικά μέτρα.

- Σύμφωνα με την ανάλυση της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης θέμα μείζονος και άμεσης προτεραιότητας για την πόλη είναι η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης. Η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, ανάντη και σε όλο το μήκος της παραλιακής λεωφόρου, στη θέση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και επιφανειακής στάθμευσης, είναι επιβεβλημένη και πρέπει να υλοποιηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ ταυτόχρονα με την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας ως απαραίτητο συμπληρωματικό έργο. Η κατάργηση της παράνομης ή νόμιμης στάθμευσης στην Μ. Αλεξάνδρου, την Γ. Παπανδρέου και την Παραλία θα επιτείνει άλλωστε το πρόβλημα της στάθμευσης.

- Από τη σύμβαση παραχώρησης φαίνεται ότι ο ρόλος του Δημοσίου είναι σημαντικά υποβαθμισμένος, ώστε να διασφαλίσει τουλάχιστον την ορθότητα των οριστικών μελετών και την ποιότητα κατασκευής του έργου που θα του αποδοθεί μετά την εκμετάλλευσή του από τον παραχωρησιούχο. Ο έλεγχος όλων των μελετών και η επίβλεψη του έργου ανατίθενται με όρους επικυριαρχίας, αντίστοιχα στον Ελεγκτή της Μελέτης και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που υπέδειξε ο Παραχωρησιούχος (σελ. 39 αιτιολογικής έκθεσης, άρθρα 17.3 και 18.4 της σύμβασης).

Το Δημόσιο, χωρίς να προσδιορίζεται η υπηρεσία και η έδρα της, που πρέπει να είναι στη Θεσσαλονίκη, γίνεται απλά παραλήπτης της σχετικής αλληλογραφίας και έχει μόνο τη δυνατότητα υποβολής σχολίων ή αντιρρήσεων για

ήδη εγκεκριμένες από τον Ελεγκτή μελέτες που μπορούν όμως να εφαρμοστούν άμεσα (άρθρο 17.4 σύμβασης). Στη φάση δε της κατασκευής, εμφανίζεται απλά ως Επιθεωρητής για να διαπιστώσει την ολοκλήρωσή του (παρ. 18.6 της σύμβασης). Την υλοποίηση της σύμβασης πρέπει να αναλάβει άμεσα φορέας του Δημοσίου ή ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ για την συστηματική και αξιόπιστη παρακολούθηση των μελετών, της κατασκευής, της λειτουργίας, της εκμετάλλευσης και της συντήρησης της αρτηρίας.

- Τέλος το Δημόσιο μέσα από τη σύμβαση φαίνεται ότι **παρεμβαίνει μέσα από καθεστώς ανοχής του παραχωρησιούχου** και σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις (άρθρο 20) ενώ δέχεται περιορισμούς, για την εκτέλεση έργων στο ευρύτερο ΠΣΘ, ακόμη και για απλές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (τοποθέτηση-ρύθμιση σηματοδότη, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις κλπ), μέσα από τον καθορισμό ζώνης προνομίων και ζώνης επιρροής του έργου (άρθρα 4.4, 4.5)

Δεν επιτρέπεται στο Δημόσιο ή Τρίτους να αναπτύξουν ανταγωνιστικά οδικά έργα στη Ζώνη Προνομίου (παρ 4.4.3). Ως προς τα οδικά έργα εξαιρούνται οι ήδη υφιστάμενοι ή υπό κατασκευή άξονες. Θα πρέπει να εξαιρεθεί σαφώς και η κατασκευή της Νέας Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης, και των συνδέσεών της με την Ανατολική Περιφερειακή και την πόλη.

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η Σύμβαση της ΥΑΘ δεν θα επηρεάσει την ανάπτυξη του ΜΕΤΡΟ στην πόλη και τα προάστια καθώς και τη σύνδεση με το Αεροδρόμιο, δεν θα ακυρώσει την ανάπτυξη του Περιφερειακού Σιδηρόδρομου (που περιλαμβάνεται στη Ζώνη Προνομίων) και δεν θα πρέπει να λειτουργήσει ανασταλτικά στην ανάπτυξη σταθμών αυτοκινήτου, όπως αυτές χωροθετήθηκαν στην Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη, και βρίσκονται στη Ζώνη Επιρροής του Έργου.

Με βάση όλα τα παραπάνω που αναπτύχθηκαν συνοπτικά και στα δύο κεφάλαια, **το ΤΕΕ/ΤΚΜ διατυπώνει τις προτάσεις του για αλλαγές που πρέπει να επέλθουν στο υπό ψήφιση σχέδιο νόμου που κυρώνει τη σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης**. Οι βελτιώσεις άλλωστε στην σύμβαση, χωρίς να αλλάζουν το αντικείμενο των χαρακτηριστικών του έργου, θα οδηγήσουν σε σύγκλιση των συμφερόντων της πόλης πρωτίστως, αλλά και του Παραχωρησιούχου, ώστε να υπάρχουν κοινά κίνητρα και ομοφωνία στις απόψεις. **Η υλοποίηση του έργου θα πρέπει να ληφθεί ως ευκαιρία για να διορθωθούν πολλά από τα κακώς κείμενα στην πόλη.**