

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΦΑΚΕΛΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
Ζητείται έξοδος από τον κυκλοφοριακό «λαβύρινθο»

■ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΓΟΥΤΑ



Διέξοδο από τον κυκλοφοριακό «λαβύρινθο» του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης – αλλά και ευρύτερα της περιφέρειας – εκτιμάται ότι θα δώσει η νέα εξωτερική περιφερειακή: πέραν του ότι θα επιτρέψει στο κέντρο της πόλης να «ανασάνει», θα διευκολύνει την κίνηση των οχημάτων από και προς την τουριστική Χαλκιδική, εξυπηρετώντας παράλληλα το Φίλυρο, τα Πεύκα, το Ασβεστοχώρι, την Εξαχιά, το Πανόραμα, τη Θέρμη, το Τριάδι και τη Ν. Ραιδεστό, που δεν έχουν σήμερα εύκολη πρόσβαση στην πόλη.

Η «περιφερειακή της περιφερειακής», όπως χαρακτηρίστηκε από μερίδα του Τύπου της Θεσσαλονίκης, θα εκτείνεται από τον κόμβο του ΤΙΤΑΝ, μέχρι τον κόμβο που θα διαμορφωθεί στο Σχολάρι, στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Νέων Μουδανιών, μεταφέροντας καθημερινά στις «πλάτες» της περί τα 70.000-100.000 οχήματα.

Το έργο, που υπολογίζεται ότι θα κοστίζει περί τα 680 εκατ.- 700 εκατ. ευρώ και αναμένεται να ξεκινήσει – ως προς τις δημοπρατήσεις – στις αρχές του 2009, έχει χαρακτηριστεί από όλες τις πλευρές ως οραματικό, με τρομερές ωφέλειες για το περιβάλλον, την οικονομία και την κοινωνία της πόλης (υπό την σίγα που προϋπόθεση, βέβαια, ότι όλα θα γίνουν έγκαιρα και θα σχεδιαστούν μακρόπνοια). Το έχει δε, αναλάβει η πλέον «πολύπειρη» εταιρία επί των οδικών: η Εγνατία Οδός Α.Ε.

Κι ενώ το έργο δεν έχει καν ξεκινήσει, ήδη έχει πέσει στο «τραπέζι» πρόταση τοπικών φορέων για επέκταση της εξωτερικής περιφερειακής οδού κατά 16 χιλιόμετρα, μέχρι Αγγελοχώρι και Μηχανιώνα (κάτι που δείχνει ασφαλώς το πόσο ανταγωνίως αναμένεται η έναρξη του έργου). Άλλωστε, επιστημονικοί φορείς έχουν προτείνει και τη σύνδεση της εξωτερικής περιφερειακής από το Αγγελοχώρι με το Καλοχώρι, στην απέναντι πλευρά του Θερμαϊκού Κόλπου (κάτι που θα απαιτούσε έργα 6 χλμ και στη θάλασσα).

Στη Θεσσαλονίκη – και δεν είναι ιδιον της πόλης, αλλά μάλλον γενικότερα ελληνικό – έχουμε μάθει να διαφωνούμε και κάθε λόγος να έχει συνήθως τον αντίλογό του, τεκμηριωμένο ή μη. Στην περίπτωση της νέας εξωτερικής περιφερειακής, όμως, άπαντες φαίνεται να ομολογούν. Το έργο είναι απαραίτητο και η κατασκευή του επείγει.

Στο παρόν τεύχος του «Τεχνογραφήματος», το ΤΕΕ/ΤΚΜ ανοίγει τον φάκελο «νέα Εξωτερική Περιφερειακή», φιλοξενώντας τις απόψεις τεσσάρων φορέων για το θέμα: της Εγνατίας Οδού ΑΕ, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) και του Οργανισμού Ρυθμιστικού (Ο.Ρ.ΘΕ). Στα επόμενα τεύχη, θα ανοίξουν κι άλλοι φάκελοι για φλέγοντα θέματα της πόλης, σε μια προσπάθεια του ΤΕΕ/ΤΚΜ να συγκεντρώσει απόψεις, θέσεις και προτάσεις για τη Θεσσαλονίκη του αύριο.

Όλες οι απόψεις, λοιπόν, είναι ευπρόσδεκτες, γιατί η «δική μας», όμορφη Θεσσαλονίκη, είναι αυτή που σχεδιάζουμε εμείς, που δημιουργούμε και που ζούμε εμείς και που –επιτέλους– δεν πρέπει να της πρέπει «μοναχά το καράβι»...



Δημήτρης Κωτούλας,
διευθύνων σύμβουλος
ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ,
αγρονόμος-τοπογράφος
μηχανικός

- Στα 34 χιλιόμετρα ο εξάκινος αυτοκινητόδρομος από τον Κ4 (Τιάν) μέχρι Α/Κ Σχολαρίου στην Ε.Ο. της Χαλκιδικής (συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης με το αεροδρόμιο) θα διαθέτει 13 ανισόπεδους κόμβους, 20 σήραγγες συνολικού μήκους μονού κλάδου 21 χιλιόμετρα και 13 γέφυρες συνολικού μήκους μονού κλάδου 4 χιλιόμετρα.
- Στόχος η ολοκλήρωση του έργου μέσα στο 2012
- Σήμερα γίνεται η ανάθεση των μελετών οι οποίες θα πρέπει να ολοκληρωθούν μέσα στο 2008
- Αρχές του 2009 αναμένονται οι δημοπρατήσεις έργων και η εγκατάσταση των αναδόχων κατασκευαστών
- Η διέλευση από το Σέιχ Σου και άλλες περιοχές αυξημένου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος θα γίνει υπογείως, με σήραγγες
- Κρίσιμο σημείο για την υλοποίηση του στόχου η απόκτηση της γης (απαλλοτριώσεις)
- Η νέα λύση σε σχέση με την αρχική, την οποία προέβλεπε η κυκλοφοριακή μελέτη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (μέσω Χορτιάτη) έχει πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως περιβαλλοντικά ηπιότερη, μικρότερο μήκος, καλύτερες κατά μήκος κλίσεις, με σημαντικότερο την σύνδεση της με την Ανατολική περιφερειακή και τον αστικό ιστό της πόλης στην περιοχή «Κωνσταντινοπολίτικα». Μοναδικό μειονέκτημα το ακριβό κόστος της λύσης.
- Η πατρότητα της λύσης ανήκει στον Δημήτρη Κωτούλα και η υλοποίηση της (προκαταρκτική μελέτη) στον μελετητή Νίκο Τρέσσο και στους συνεργάτες του Αντώνη Κιμούνη και Θανάση Παντελή.

Ο σχεδιασμός για την Ανατολική Θεσσαλονίκη για τις επόμενες δεκαετίες προβλέπει δύο Πανεπιστήμια (Μακεδονίας και Διεθνές), δύο Νοσοκομεία, ζώνη καινοτομίας, μεγάλες επεκτάσεις σχεδίων πόλεως από την Θέρμη μέχρι το Σχολάρι και την Μηχανιώνα καθώς και την αναβάθμιση του Αεροδρομίου «Μακεδονία».

Οι μεγάλες ανάγκες σε μετακινήσεις που θα προκύψουν για τις επόμενες δεκαετίες από τον παραπάνω σχεδιασμό, καθώς και από την αύξηση των μετακινήσεων προς Χαλκιδική, σε συνδυασμό με την κορεσμένη κυκλοφοριακή κατάσταση στην ανατολική περιφερειακή και στις ανατολικές εισόδους της πόλης, επιβάλλουν την άμεση υλοποίηση του έργου.

Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Γιώργος Σουφλιάς το καλοκαίρι του 2005 στο Δημοτικό Συμβούλιο Θεσσαλονίκης δεσμεύτηκε να προχωρήσει την αρχική λύση της εξωτερικής περιφερειακής. Την άνοιξη και το καλοκαίρι του 2006 η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ πρότεινε την νέα λύση και μετά την αποδοχή της από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ διακηρύχθηκαν την άνοιξη του 2007 οι μελέτες για το έργο, συνολικού προϋπολογισμού 30 εκατομμυρίων ευρώ.

Επίσης συντάχθηκε οικονομοτεχνική μελέτη και εξασφαλίθηκαν οι πόροι για την κατασκευή του πρώτου τμήματος του έργου από το 4ο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης. Γίνεται προσπάθεια για τη συγχρηματοδότηση από την ΕΕ του συνόλου του έργου.

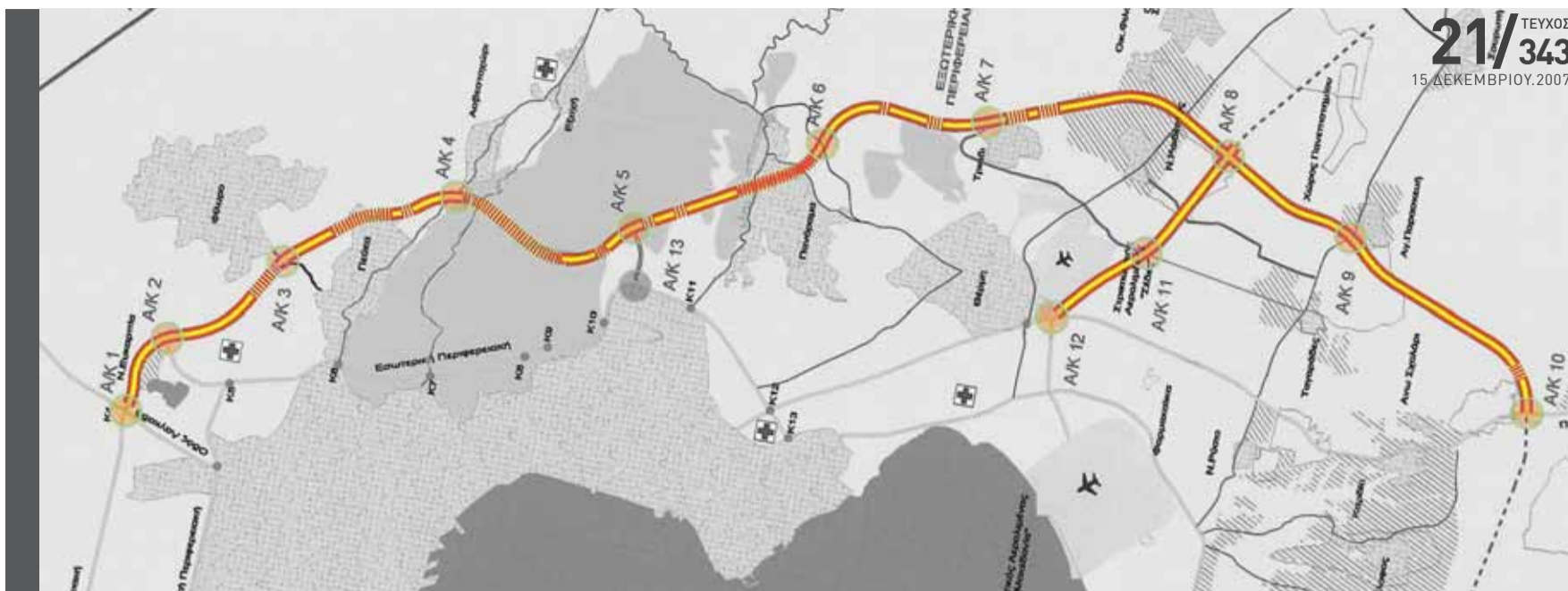
Ο νέος αυτοκινητόδρομος προβλέπεται να εξυπηρετεί καθημερινά 70.000 έως 100.000 οχήματα. Το κυριότερο στοιχείο της νέας οδού είναι ότι αναπτύσσεται πλησίον της Ανατολικής περιφερειακής με την οποία συνδέεται (στην περιοχή «Κωνσταντινοπολίτικα» με κόμβο) εξυπηρετώντας έτσι τον αστικό ιστό της Θεσσαλονίκης. Παράλληλα συνδέονται εύκολα με ανισόπεδους κόμβους οι οικισμοί του Φιλλύρου, Πεύκων, Ασβεστοχωρίου και Πανοράματος, πέρα από τους Δήμους της Ανατολικής Θεσσαλονίκης.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ σχεδιάζει να αναθέσει προκαταρκτικές μελέτες για την συνέχιση του αυτοκινητοδρόμου πέραν του Α/Κ Σχολαρίου μέχρι το Αγγελοχώρι, καθώς και για την σύνδεσή του με το ανατολικό τμήμα της Εγνατίας στην περιοχή της Νυφόπετρας.



Γιώργος Τσιφτίρας,
γενικός γραμματέας
της Περιφέρειας
Κεντρικής Μακεδονίας

- Η εξωτερική περιφερειακή είναι η νέα μεγάλη παρέμβαση στον οδικό χάρτη της Κ.Μακεδονίας
- Πρέπει όλοι να στηρίξουμε το έργο
- Η χρηματοδότηση θα προέλθει πιθανώς από προγράμματα του ΥΠΕΧΩΔΕ (προσπελασιμότητα, περιβάλλον 2007-2013)
- Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στην πρόβλε-



ψη για κατασκευή σημαντικότεων ανισόπεδων κόμβων, που εξυπηρετούν πολλαπλές κινήσεις

- Μεταξύ άλλων προβλέπεται μια δύσκολη τεχνικά κατασκευή, του κόμβου στην περιοχή Κωνσταντινουπολιτικών, όπου σήμερα έχουμε μεγάλο πρόβλημα ασφάλειας μετακινήσεων και το οποίο θα λυθεί μέσω της κατασκευής του έργου

Η νέα εξωτερική περιφερειακή οδός της Θεσσαλονίκης (περιφερειακός δακτύλιος), που σχεδιάστηκε από την «Εγνατία Οδός ΑΕ» και υιοθετήθηκε από την Κυβέρνηση αποτελεί τη νέα μεγάλη παρέμβαση στον οδικό χάρτη της Κεντρικής Μακεδονίας, στο πλαίσιο της Τέταρτης Προγραμματικής Περιόδου (2007 - 2013). Έρχεται να δώσει λύσεις σε σημαντικά κυκλοφοριακά ζητήματα της Περιφέρειας, του Νομού και κυρίως του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

Η υπάρχουσα εσωτερική περιφερειακή οδός είναι πλέον κορεσμένη. Σχεδιάστηκε ως δρόμος που θα εξυπηρετεί περίπου 25.000 οχήματα ημερησίως και σήμερα εξυπηρετεί περισσότερα από 100.000, σε συνθήκες αστικού πλέον δρόμου. Ο νέος αυτοκινητόδρομος θα δώσει τη δυνατότητα αποφόρτισης της εσωτερικής περιφερειακής ειδικά στο κομμάτι της βαριάς κυκλοφορίας, θα δώσει σημαντική διέξοδο επικοινωνίας στα οχήματα που κινούνται από και προς τη Χαλκιδική και σήμερα αναγκάζονται να εισέρχονται στο πολεοδομικό συγκρότημα ή την εσωτερική περιφερειακή και θα αποτελέσει ένα έργο αναπτυξιακό για την περιοχή μας.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στην πρόβλεψη για κατασκευή σημαντικότεων ανισόπεδων κόμβων, που εξυπηρετούν πολλαπλές κινήσεις. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και μια δύσκολη τεχνικά κατασκευή του κόμβου στην περιοχή των Κωνσταντινουπολιτικών, όπου σήμερα έχουμε μεγάλο πρόβλημα ασφάλειας μετακινήσεων και το οποίο θα λυθεί μέσω της κατασκευής του έργου.

Η νέα εξωτερική περιφερειακή οδός είναι ένα οραματικό έργο με τρομερές ωφέλειες οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές και πρέπει όλοι να το στηρίξουμε. Είναι ένα πολύ δύσκολο έργο με σήραγγες και γέφυρες, που περνούν κι από την ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή του Σείχ Σου, οπότε οι μελέτες θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και σύμφωνες με τη διατήρηση της περιβαλλοντικής και δασικής κληρονομιάς μας. Είμαι βέβαιος πως οι επικεφαλής της «Εγνατία Οδός ΑΕ» θα κάνουν στο ακέραιο το καθήκον τους και θα φροντίσουν τόσο την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και την κατασκευή ενός ασφαλούς αυτοκινητοδρόμου ταχείας κυκλοφορίας.

Η έναρξη του έργου πιθανώς θα γίνει στο Πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ για την Τέταρτη Προ-

γραμματική Περίοδο, στο κομμάτι από το οποίο μπορεί να χρηματοδοτηθεί κάποια δράση μιας περιφέρειας μετάβασης, όπως χαρακτηρίζεται και η Κεντρική Μακεδονία (προσπελασιμότητα, περιβάλλον). Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας θα παράσχει κάθε απαιτούμενη βοήθεια στην υλοποίηση της νέας εξωτερικής περιφερειακής.



Γιάννης Τσόκας,
πρόεδρος Συμβουλίου
Αστικών Συγκοινωνιών
Θεσσαλονίκης -
συγκοινωνιολόγος (MS)

- *Επιτέλους! Ένα έργο που δεν είναι «ορφανό»!*
- *Ελπίδα όλων είναι το έργο να τύχει και άρτιου σχεδιασμού, να λύσει πολλά από τα προβλήματα του κυκλοφοριακού κορεσμού και της ρύπανσης από εκατοντάδες τόνους επιβλαβών κυκλοφοριακών ρύπων, να έχει κόμβους σύγχρονους, χώρους ευρύχωρους στην περιοχή της για στάθμευση και μετεπιβίβαση από/προς την αστική συγκοινωνία και τον προαστιακό, να έχει λωρίδες έκτακτης ανάγκης και να μην είναι λαϊμπτόμος!*

Όταν πριν είκοσι πέντε χρόνια σχεδιάζονταν η σημερινή Ανατολική και η Εσωτερική Περιφερειακή οδός της Θεσσαλονίκης, οι «ειδικοί» πίστευαν ότι βρέθηκε η πανάκεια για την ενδημική ασθένεια της διερχόμενης διαμπερούς κυκλοφορίας της πόλης μας. Σήμερα, μετά από κάμποσες διορθωτικές επεμβάσεις στο κορμί της «επάρτης» περιφερειακής, οι φόρτοι της είναι τρεις φορές ψηλότεροι των αναμενόμενων. Ήδη ξεπεράστηκε η χρησιμότητα και ο υπεραστικός χαρακτήρας της.

Η νέα εξωτερική περιφερειακή οδός που προωθείται σήμερα, ωστόσο, δε θα είναι «ορφανό» έργο! Είχε την τύχη να υιοθετηθεί άμεσα από τον νυν υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.! Ελπίδα όλων είναι να τύχει και άρτιου σχεδιασμού, να λύσει πολλά από τα προβλήματα του κυκλοφοριακού κορεσμού και της ρύπανσης από εκατοντάδες τόνους επιβλαβών κυκλοφοριακών ρύπων, να έχει κόμβους σύγχρονους, χώρους ευρύχωρους στην περιοχή της για στάθμευση και μετεπιβίβαση από/προς την αστική συγκοινωνία και τον προαστιακό, να έχει λωρίδες έκτακτης ανάγκης και να μην είναι λαϊμπτόμος!

Μόνον έτσι θα βοηθά στη διαμπερή προσέλαση, θα αντλεί καθημερινή μετακίνηση και θα απορροφά κυκλοφορία από το συμφορημένο κέντρο. Μόνο έτσι θα διαδραματίσει αποφασιστικό ρόλο και θα συμβάλει σε προσπελασιμότητα και στην ευελιξία κίνησης στο κέντρο. Μόνο έτσι θα αξίζει να μιλάμε γι' αυτήν!



Σταυρούλα Μπαϊρακτάρη,
πρόεδρος του Οργανισμού
Ρυθμιστικού
Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.ΘΕ),
αρχιτέκτων μηχανικός

- *Τα περιβαλλοντικά οφέλη που θα προκύψουν από την υλοποίηση του έργου αναμένονται σημαντικά*
- *Λόγω της βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής, της μείωσης των μηκών των μετακινήσεων και της συνεπαγόμενης μείωσης κατανάλωσης καυσίμων, θα μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές ρύπων και η συγκέντρωσή τους*
- *Εξασφαλίζεται επίσης η πρόσβαση στη Χαλκιδική για τις μετακινήσεις από τη Δυτική Μακεδονία και η αποσυμφόρση της κορεσμένης λόγω υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου Εσωτερικής Περιφερειακής.*

Οι κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσ/νίκης (ΡΣΘ), στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η οργάνωση του συστήματος υπεραστικών μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων και η χάραξη αξόνων που να επιτρέπουν την παράκαμψη του ΠΣΘ με την εκτροπή διερχόμενων υπερτοπικών κινήσεων.

Ενταγμένο στο παραπάνω πλαίσιο δράσεων και στόχων είναι και το έργο της Εξωτερικής Περιφερειακής. Ένα μακρόπνοο συγκοινωνιακό και περιβαλλοντικό έργο με το οποίο ολοκληρώνεται ο εξωτερικός δακτύλιος του Π.Σ.Θ., επιτυγχάνεται η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με το αεροδρόμιο «Μακεδονία» και εξυπηρετούνται οι υπό ανάπτυξη περιοχές εκτός Π.Σ.Θ. Επιπλέον εξασφαλίζεται η πρόσβαση στη Χαλκιδική για τις μετακινήσεις από τη Δυτική Μακεδονία με ένα αναβαθμισμένο δρομολόγιο και η αποσυμφόρση της κορεσμένης λόγω υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου Εσωτερικής Περιφερειακής.

Τα περιβαλλοντικά οφέλη που θα προκύψουν από την υλοποίηση του έργου αναμένονται σημαντικά αφού λόγω της βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής, της μείωσης των μηκών των μετακινήσεων και της συνεπαγόμενης μείωσης κατανάλωσης καυσίμων, θα μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές ρύπων και η συγκέντρωσή τους.

Αδιαμφισβήτητο λοιπόν η υλοποίηση του έργου της Εξωτερικής Περιφερειακής ικανοποιεί το στόχο της παράκαμψης του αστικού ιστού και της Εσωτερικής Περιφερειακής από διαμπερείς κινήσεις, τον στόχο ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών με την άμεση διασύνδεση όλων των κόμβων (αεροδρόμιο, λιμάνι) ενώ συγχρόνως εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση των πολιτών με τη βελτίωση του οδικού δικτύου, τη μείωση του χρόνου και του κόστους των μετακινήσεων και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.