

ΖΩΝΤΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΤΙ ΛΕΝΕ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ



Αφορμή για την έρευνα αυτή ήταν το πολιτικό διακύβευμα της κατασκευής της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης (ΥΑΘ) και ο δημόσιος διάλογος που ξεκίνησε, καθώς και το 1ο Διεθνές Συνέδριο «Environmental Management, Engineering, Planning and Economics» που πραγματοποιήθηκε στη Σκιάθο από τις 24 έως 28 Ιουνίου 2007. Στόχος της έρευνας με ερωτηματολόγιο ήταν να καταγραφεί και να κατανοηθεί το πώς αντιλαμβάνονται οι ίδιοι οι πολίτες, κάτοικοι της πόλης, τη χρησιμότητα και τις επιπτώσεις του έργου αυτού.

Στο ερωτηματολόγιο παρουσιάστηκε μια αντικειμενική περιγραφή των χαρακτηριστικών του έργου και των ορατών αλλαγών που θα φέρει στο χώρο της πόλης. Θεωρητικά, το εγχείρημα εντάσσεται στις έννοιες της αστικής και μητροπολιτικής διακυβέρνησης (governance) και του συμμετοχικού σχεδιασμού (participative planning). Μεθοδολογικά, το βασικό εργαλείο ήταν το ερωτηματολόγιο, το οποίο συγκροτήθηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές κοινωνικών ερευνών και διακινήθηκε σε ικανοποιητικό δείγμα 621 ατόμων. Το δείγμα ήταν αντιπροσωπευτικό, τόσο για την περιοχή κατοικίας όσο και για τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των πολιτών της Θεσσαλονίκης (φύλο, ηλικία, εκπαίδευση κ.α.). Τι είναι όμως σήμερα η πόλη της Θεσσαλονίκης; Μια πόλη ενοποιημένη στο κέντρο της ή απομονωμένες νησίδες κατοίκησης σ' ένα ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα, που αναζητούν με αγωνία τη συμβολική, τουλάχιστον, ενοποίηση τους σ' ένα «ιστορικό κέντρο» προσεγγίσιμο μόνο την νύχτα;

Η επικοινωνία των δύο αυτόνομων πόλων αστικής ανάπτυξης, του δυτικού και του ανατολικού, πραγματοποιείται μέσω των κεντρικών οδών και κατά κύριο λόγο τις δύο τελευταίες δεκαετίες μέσω της περιφερειακής οδού, που ήδη εμφανίζει σημεία κορεσμού. Έχουν άποψη οι πολίτες; Ποιοι πολίτες; 54% γυναίκες και 46% άνδρες, 22% ηλικίας από 15 ως 23 ετών, 25% από 24 ως 29 ετών, 33% από 30 ως 44 ετών, 19% από 45 έως 64 ετών, με μορφωτικό επίπεδο μάλλον υψηλό: 31% απόφοιτοι Λυκείου, 30% απόφοιτοι ΑΕΙ ενώ 12% με μεταπτυχιακές σπουδές. Που κατοικούν; Το μεγαλύτερο ποσοστό (34%) στις ανατολικές συνοικίες, το 29% στις δυτικές συνοικίες, το 23,5% στο κέντρο και από 7% στα ανατολικά και στα δυτικά προάστια αντίστοιχα. Εργάζονται και που; 78% εργάζονται και 22% είναι μαθητές, φοιτητές και άνεργοι, ενώ τόπος εργασίας τους είναι 30% το κέντρο, 30% οι δυτικές συνοικίες και 19% οι ανατολικές συνοικίες.

Υπάρχει όμως κινητικότητα μέσα στην πόλη παρά τις δυσκολίες μετακίνησης και ποιες αναπαραστάσεις έχουν οι κάτοικοι για τις περιοχές της πόλης; Παρόλο που η σημερινή κυκλοφοριακή κατάσταση του κέντρου της πόλης είναι αρκετά επιβαρυνμένη, ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως του 46% χρησιμοποιεί ΙΧ. Απ' αυτούς το 32% επισκέπτεται ή περνάει από το κέντρο της πόλης καθημερινά και το 40% περνάει μια έως τρεις φορές την εβδομάδα. Η διέλευση της πόλης από ανατολικά προς τα δυτικά και το αντίστροφο είναι μια αναγκαιότητα για το 72,5% του δείγματος. Απ' αυτό, το 35% μετακινείται για λόγους εργασίας και το 26% για λόγους αναψυχής. Παρά τις δυσκολίες μετακίνησης στο κέντρο της πόλης, το 57% των ερωτηθέντων περνά μέσα από το κέντρο και το 43% χρησιμοποιεί την περιφερειακή. Υπάρχει λοιπόν μια τάση παράκαμψης του κέντρου

της πόλης, αλλά η διέλευση απ' αυτό δεν είναι αποτρεπτική παρά τους επιβαρυνμένους, κυκλοφοριακά, φόρτους.

Θα χρησιμοποιούσαν την υποθαλάσσια για τις καθημερινές τους μετακινήσεις εάν ήταν ήδη κατασκευασμένη ή μήπως θα προτιμούσαν τους δρόμους του κέντρου ή τέλος, την περιφερειακή; Η υπερίσχυση της περιφερειακής στις προτιμήσεις των κατοίκων της πόλης είναι μια ορατή πραγματικότητα αφού προτιμάται από το 46% του δείγματος, εξίσου όμως ισχυρή είναι και η διέλευση από το κέντρο, τέλος το 23% των κατοίκων που θα χρησιμοποιούσε την υποθαλάσσια, κρίνεται σημαντικό. Από τους ερωτηθέντες που δεν θα επέλεγαν την υποθαλάσσια, το 52% υποστήριξε πως η υποθαλάσσια αρτηρία δεν θα βόλευε στις μετακινήσεις τους, το 27% θα την απέφυγε λόγω των διοδίων, το 15% θεωρεί ότι δεν θα έλυσε το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης ή είναι αντίθετοι με την κατασκευή της, ενώ μια μερίδα των ερωτηθέντων, της τάξης του 6%, θεωρεί πως η υποθαλάσσια δεν θα είναι ασφαλής και εκφράζουν φοβίες.

Για τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις οι ερωτηθέντες βλέπουν τη θετική συνεισφορά της υποθαλάσσιας. Αντίθετα, στην ενόπτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων βλέπουν την αρτηρία επιφυλακτικά, καθώς εκτιμούν ότι θα υπάρξει μια γενικότερη επιδείνωση των περιβαλλοντικών συνθηκών της πόλης. Όσον αφορά τις πολεοδομικές επιπτώσεις, οι ερωτηθέντες δεν τις αντιμετωπίζουν ενιαία καθώς πιστεύουν ότι ορισμένες παρεμβάσεις της υποθαλάσσιας θα επιφέρουν βελτίωση, ενώ άλλες επιδείνωση στην εικόνα της πόλης.

Όσο για τις επιπτώσεις της ΥΑΘ σχετικά με το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης και την εικόνα της παλιάς παραλίας, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερω-

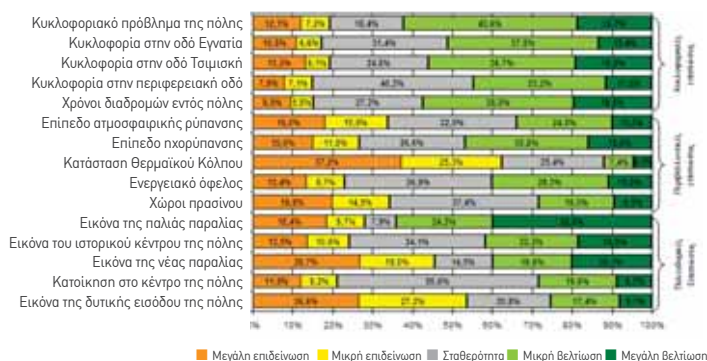
τηθέντων πιστεύει ότι θα βελτιωθεί η κατάσταση με την ολοκλήρωση του μεγάλου αυτού έργου (62,3% και 64,1% αντίστοιχα). Αντίθετα, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι θα επιδεινωθεί η εικόνα της δυτικής εισόδου της πόλης, η κατάσταση του Θερμαϊκού Κόλπου και η εικόνα της νέας παραλίας (62,5%, 53,8% και 45,7% αντίστοιχα).

Οι κάτοικοι των προαστίων, τόσο των δυτικών όσο και των ανατολικών, όπως αναμενόταν έχουν υψηλά ποσοστά κινητικότητας στον άξονα δύσης - ανατολής και αντίστροφα, και συγκεκριμένα 85,4% και 79,1% αντίστοιχα. Η ανάγκη αυτή για συνεχείς μετακινήσεις καθιστούν τους κατοίκους των προαστίων πιο «ανοιχτούς» στην χρήση της υποθαλάσσιας, αφού θα την επέλεγαν σε ποσοστό 24% οι κάτοικοι των δυτικών προαστίων και 28% οι κάτοικοι των ανατολικών. Όμως και οι κάτοικοι των υπολοίπων περιοχών της πόλης εμφανίζουν αρκετά υψηλά ποσοστά προτίμησης της υποθαλάσσιας. Από την άλλη πλευρά, η περιφερειακή οδός αποτελεί την προτιμότερη διαδρομή από το σύνολο σχεδίων των κατοίκων της (βλέπε παρακάτω διάγραμμα).

Ποια είναι τα συμπεράσματα αυτής της πρώτης προσέγγισης; Οι πολίτες όσο κι αν παραμένουν απληροφόρητοι, όσο κι αν οι διαδικασίες αστικής διακυβέρνησης και συμμετοχικού σχεδιασμού δεν εφαρμόζονται, γνωρίζουν τόσο τις θετικές όσο και τις αρνητικές όψεις του έργου της υποθαλάσσιας γιατί απλά βιώνουν ακόμα ενοποιητικά την πόλη και το ζήτημα τους απασχολεί. Εάν βέβαια ρωτηθούν, αντιλαμβάνονται την ΥΑΘ σαν έργο σημακίας παρέμβασης και όχι σαν ολοκλήρωση του περιφερειακού δακτυλίου προς Νότο.

των Ιωάννη Φραγκόπουλου (Διδάσκοντα Κοινωνιολογίας του Χώρου, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.), Νίκου Δαλάκη και Δημήτρη Κουρκουριδών (Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης)

Οι απόψεις των πολιτών για τις επιπτώσεις της υποθαλάσσιας αρτηρίας



Η διαδρομή που θα επέλεγαν οι ερωτώμενοι για την μετακίνηση από ανατολικά προς δυτικά ή το αντίστροφο ανάλογα με την περιοχή κατοικίας τους

