

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΝΑΓΚΑΙΩΝ ΜΕΛΜΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.Θ.

του Γεωργίου Χριστογλου Α-Τ.Μ.*



Όλοι όσοι κατοικούμε ή μετακινούμαστε εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.) γνώσαμε σχεδόν καθημερινά θεατές ενός τρομερού κυκλοφοριακού προβλήματος, έντονης ατμοσφαιρικής μόλυνσης, πχορρύπανσης και υποβαθμισμένης ποιότητας και αξιοπιστίας των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Παρόλες τις θετικότερες πρόσφατες εξελίξεις (εκκίνηση κατασκευής του Μετρό, ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού πλησίον του Π.Σ.Θ. αλλά και σε όλη την Κεντρική Μακεδονία, σύνδεση όης προβλήτας με την Εθνική Οδό, κινητικότητα στην κατασκευή της Υποθαλάσσιας και κατασκευή κάποιων πολυώροφων χώρων στάθμευσης), είναι φανερό ότι χρειάζονται ακόμα αρκετά έργα να εκτελεστούν και θαρραλέες αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν.

Με το κείμενο αυτό φιλοδοξώ να ενεργοποιήσω κατ' αρχήν τους συναδέλφους Μηχανικούς του ΤΕΕ/ΤΚΜ, ως τον κατεξοχήν αρμόδιο κλάδο, στην κατάθεση και καταγραφή προτάσεων για τα αναγκαία κυκλοφοριακά έργα, έτσι ώστε αυτά μετά από τεχνική σκέψη και επεξεργασία να ωριμάσουν, να υιοθετηθούν από την τοπική κοινωνία και να αποτελέσουν την αφετηρία των αιτημάτων μας προς την ηγεσία. Κατόπιν με συντονισμένες ενέργειες των τοπικών φορέων (Υ.Μ.Α.Θ., Περιφέρεια Κεν. Μακεδονίας, Νομαρχία Θεσσαλονίκης, Δήμοι του Π.Σ.Θ., Ο.Π.Θ.Ε. και άλλοι) θα αρχίσει η υλοποίηση τους.

Τα έργα που κατά την άποψη μου θα πρέπει να ξεκινήσει το συντομότερο δυνατόν η υλοποίηση τους είναι τα παρακάτω (χωρίς σειρά προτεραιότητας):

- Επέκταση της γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης από το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ως την Σίνδο, για την κάλυψη μεγαλύτερου τμήματος του πληθυσμού του Π.Σ.Θ. να αποκτήσει μεγαλύτερη «πελατεία» και να γίνει πιο βιώσιμο οικονομικά, την επικοινωνία με την ΒΙΠΕΘ και το ΑΤΕΙ, την ευχερή σύνδεση του αεροδρομίου με την πόλη και τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΚΤΕΛ, Σιδηρόδρομο). Ήδη η επέκταση του μετρό προς Καλαμαριά μελετείται. Θα πρέπει να αιτηθούμε να μελετηθούν και οι υπόλοιπες επεκτάσεις και να μπορέσουν να ενταχθούν όλες στο Δ' ΚΠΣ για να χρηματοδοτηθεί η κατασκευή τους το συντομότερο δυνατό. Πιστεύω ότι το μέσο μαζικής μεταφοράς που «θα κάνει την διαφορά» στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος και θα περιορίσει την μόλυνση και την πχορρύπανση, είναι ένα πλήρες δίκτυο μετρό.

- Κατασκευή μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του κέντρου της πόλης και αύξηση της αστυνόμευσης για να εξαλειφθεί το φαινόμενο της άναρχης/παράνομης στάθμευσης που αποκλείει ολόκληρες οδούς. Θα πρέπει επίσης να ρυθμιστεί το ωράριο φορτοεκφορτώσεων και να τηρηθεί με αυστηρότητα. Επιπροσθέτως θα πρέπει να δεσμευθούν μεγάλες εκτάσεις εκτός του Π.Σ.Θ., εκεί όπου θα καταλήγουν οι επεκτάσεις του μετρό, για την κατασκευή χώρων στάθμευσης όπου θα μπορούν να αφήνουν τα οχήματά τους (με μικρό χρηματικό αντίτιμο ή και δωρεάν) οι κάτοικοι των γύρω περιοχών για να πάρουν το μετρό.

- Μεταφορά της HELLEXPO-ΔΕΘ στην Δυτική πλευρά του Π.Σ.Θ. Κατ' εμέ η ορθότερη λύση είναι αυτή που πρότεινε το ΤΕΕ/ΤΚΜ στους Λα-

χανόκπου. Στην σημερινή έκταση της ΔΕΘ θα μπορούσαν να δημιουργηθούν πάρκα, χώροι στάθμευσης και να μεταφερθούν ορισμένες Δημόσιες Υπηρεσίες για την ευχερέστερη εξυπηρέτηση των πολιτών. Η υφιστάμενη κατάσταση με τις κλαδικές εκθέσεις να λαμβάνουν χώρα εντός του κέντρου, κυριολεκτικά στραγγαλίζοντας την κυκλοφορία και κάθε λειτουργία της πόλης, δεν είναι αποδεκτή, επιπλέον η μετεγκατάσταση θα δώσει τη δυνατότητα στη HELLEXPO-ΔΕΘ να αναπτυχθεί κατασκευάζοντας μεγαλύτερους εκθεσιακούς χώρους, λειτουργικότερες εγκαταστάσεις και (σε συνδυασμό με την παραπάνω προτεινόμενη επέκταση του μετρό) ευκολότερη πρόσβαση των επισκεπτών.

- Ανέγερση κτιρίου (Μητροπολιτικού Διοικητικού Κέντρου) που θα στεγάσει όλες τις Υπηρεσίες της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Π.Κ.Μ.) και της Νομαρχίας Θεσσαλονίκης (Ν.Α.Θ.) σε χώρο που προβλέπεται να παραχωρηθεί από το Υπ. Αμύνης στο πρώην στρατόπεδο Φαρμάκν. Από αυτή την συγκέντρωση οι πολίτες θα εξυπηρετούνται ευκολότερα και θα μειωθούν οι άσκοπες μετακινήσεις τους στις Υπηρεσίες της Π.Κ.Μ. και της Ν.Α.Θ. που βρίσκονται διασκορπισμένες σε εγκαταστάσεις παλιές, ακατάλληλες και απομακρυσμένες μεταξύ τους, επιπλέον θα υπάρξει εξοικονόμηση των κονδυλίων που σήμερα δαπανώνται για τα ενοίκια κτιρίων που εδρεύουν αρκετές Υπηρεσίες.

- Ίδρυση ενός μητροπολιτικού φορέα (Μητροπολιτικό Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας), ο οποίος θα αναλάβει αποκλειστικά την διαχείριση της κυκλοφορίας, ελέγχου, κατασκευής, συντήρησης και διαχείρισης των οδών και της σηματοδότησης εντός του Π.Σ.Θ. Σήμερα αυτές οι αρμοδιότητες είναι διεσπαρμένες μεταξύ Υπηρεσιών της Π.Κ.Μ., του Δήμου Θεσ/νίκης καθώς και άλλων φορέων, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ευελιξία, ταχύτητα και ομοιογένεια στην αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Π.Σ.Θ., ούτε και ενιαία διαχείριση των φωτεινών σηματοδοτών, η του προγραμματισμού των έργων συντήρησης οδοποιίας με αποτέλεσμα να εντείνεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

- Κατασκευή της νέας Εξωτερικής Περιφερειακής και επέκταση της μέχρι το Αγγελοχώρι με την εφαρμογή συντονισμένων ενεργειών των φορέων της πόλης μας, ώστε να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση της και η (όσο το δυνατόν συντομότερη) κατασκευή της. Σήμερα η νέα Εξωτερική Περιφερειακή μελετάται από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. ώστε να καταλήγει κοντά στο Σχολάρι, ενώ από τον Υπουργό Π.Ε.Χ.Δ.Ε. κο Γ. Σουφλιά είχε ανακοινωθεί η μεταγενέστερη επέκταση της μέχρι το Αγγελοχώρι. Η κατασκευή αυτής της οδού είναι αναγκαία διότι θα δώσει διέξοδο στην κυκλοφορία που θέλει να παρακάμψει το Π.Σ.Θ. με ασφάλεια και ταχύτητα, ενώ θα συνδέσει την Νοτιοανατολική πλευρά του Νομού (Δήμοι Θέρμης, Βασιλικών, Μίκρας, Θερμαϊκού, Μηχανιώνας και Επανομής) της οποίας ο πληθυσμός αυξάνεται ταχύτητα με τις υπόλοιπες περιοχές του Νομού και θα διευκολύνει την (προβληματική σήμερα) πρόσβαση στο Πανόραμα και στα Πεύκα. Η Εσωτερική-Ανατολική Περιφερειακή οδός (η μόνη εναλλακτική οδική αρτηρία) έχει ήδη κορεστεί κυκλοφοριακά.

- Εκπόνηση τεχνικοοικονομικής μελέτης σκοπιμότητας για την κατασκευή γέφυρας οδικής ζεύξης του Θερμαϊκού (Αγγελοχώρι-Μάλαρα) η οποία σε συνδυασμό με την νέα Εξωτερική Περιφερειακή θα αποτελέσει πλήρη οδικό δακτύλιο γύρω από την πόλη και θα συντομεύσει την σύνδεση της Νότιας-Κεντρικής Ελλάδας με την Ανατολική πλευρά του Π.Σ.Θ. και το Νομό Χαλκιδικής. Το έργο αυτό προτάθηκε και από τον Ο.Π.Θ.Ε. Σε περίπτωση που η μελέτη δείξει ότι το έργο είναι τεχνικοοικονομικά αποδοτικό, τότε θα πρέπει όλοι οι φορείς του Π.Σ.Θ. να προκρίνουν την ωρίμανση και την υλοποίηση του.

- Ενίσχυση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς (Μ.Μ.Μ) με ενέργειες προς τον ΟΑΣΘ για την συμπλήρωση και ανανέωση του στόλου των λεωφορείων του, και την προτροπή προς τους κατοίκους του Π.Σ.Θ. να χρησιμοποιούν περισσότερο τα Μ.Μ.Μ. ή να ηγηθούν πεζοί για μικρές αποστάσεις.

- Ενίσχυση της χρήσης των ποδηλάτων με την δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων στην πόλη. Εδώ απαιτείται η κατασκευή τουλάχιστον τριών κάθετων προς την παραλία ποδηλατοδρόμων με την υποχρεωτική πεζοδρόμηση ισάριθμων καθετων οδών, καθώς και μιά σειρά τεχνικών έργων κατασκευής ανισόπεδων διαβάσεων ποδηλάτων και πεζών στις διασταυρώσεις των ποδηλατοδρόμων με μεγάλες οδούς (π.χ. με την οδό Β. Όλγας, την Κ. Καραμανλή, την Τσιμισκή κ.λ.π.).

Τα παραπάνω έργα και δράσεις που προτείνω όπως είναι λογικό έχουν μεγάλο κόστος, ένα τμήμα τους όμως μπορεί να χρηματοδοτηθεί από τις πιστώσεις του Δ' ΚΠΣ καθώς και από άλλες πηγές (όπως τα ΣΔΙΤ). Τα έργα αυτά έχουν επίσης το πλεονέκτημα να μην βασίζονται σε υπεραισιόδοξες προβλέψεις ή ευκολόγια. Για παράδειγμα ο πλήρης αποκλεισμός των Ι.Χ. αυτοκινήτων από την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης είναι για το κυκλοφοριακό ένα αποτελεσματικό μέτρο αλλά ταυτόχρονα και ανεδαφικό διότι στερεί την πρόσβαση στους χιλιάδες επαγγελματίες που έχουν έδρα το κέντρο της πόλης ή εργάζονται εκεί χρησιμοποιώντας το όχημα τους, αναγκάζοντας τους να μεταγκατασταθούν (που θα επιφέρει την οικονομική τους καταστροφή). Παρομοίως δεν θεωρώ εφικτή την λύση του τράμ στο Π.Σ.Θ. εκτός ίσως από την παραλία, διότι (όπως έδειξε και η εμπειρία των Αθηνών) αυτό καταλαμβάνει μεγάλο χώρο επί της οδού, δημιουργεί μεγάλη κυκλοφοριακή επιβάρυνση και είναι πολύ αργό όταν εμπλέκεται στο ίδιο οδικό δίκτυο με τα υπόλοιπα οχήματα.

Πιθανόν να υπάρχουν και άλλες εξίσου σημαντικές προτάσεις από συναδέλφους, τους προτρέπω να τις καταθέσουν προς αξιολόγηση στο ΤΕΕ/ΤΚΜ το οποίο έχει συστήσει Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής στελεχωμένη από άξιους συναδέλφους.

Ελπίζω ότι η παραπάνω απλή καταγραφή των αναγκαιών κυκλοφοριακών έργων για το Π.Σ.Θ. θα λειτουργήσει θετικά και θα κινητοποιήσει τους συναδέλφους ώστε να βοηθήσουμε την τοπική κοινωνία να διαμορφώσει άποψη και πλαίσιο διεκδικήσης για τις υποδομές που έχει ανάγκη και δικαιούται η πόλη μας για να ελπίζει σε ένα μέλλον καλύτερο, καθαρότερο και με προοπτικές ανάπτυξης

*Αναπλ. Διευθυντής
Στοιχειώδους Συντήρησης
της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
Α.Ε. και μέλος του Δ.Σ.
του Συλλόγου Διπλ.
Αγρ.-Τοπογράφων
Μηχ/κων Β. Ε.