

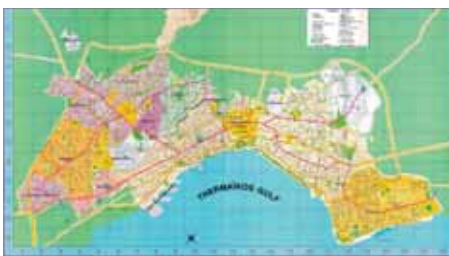
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΟ Π.Σ.Θ.

του Κων/νου Καραδάμογλου, Η, Διδάκτορα ΔΠΘ

Το κυκλοφορικό είναι το βασικό πρόβλημα επιβίωσης της πόλης μας, όπως όλοι όσοι ζούμε στη Θεσσαλονίκη αντιλαμβανόμαστε, πάνω και από το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (βιομηχανικής και συγκοινωνιακής) εξαιτίας του οποίου ασφυκτιά η πόλη, σπάζοντας αλλεπάλληλα ρεκόρ ανάμεσα στις ευρωπαϊκές πόλεις. Ο κ. Γ. Χρίστογλου πολύ σωστά επισήμανε στη σελ.18 του τεύχους 348 του Τεχνολογικού ότι όλοι οι φορείς της πόλης, πρέπει να καταλήξουν σε συγκεκριμένο πακέτο έργων υποδομών που θα βελτιώνουν την κατάσταση, ώστε συντεταγμένα η πόλη να το απαιτήσει από την κεντρική εξουσία. Οι μηχανικοί κάτοικοι του πολεοδομικού συγκροτήματος, ως άνθρωποι με διευρυμένη αντίληψη των πρακτικών πλευρών του προβλήματος και των πιθανών λύσεων μπορούν να πρωτοστατήσουν.

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος σε αυτή τη στιγμή είναι να επαναπαυτούμε από τα -σε ρυθμό χελώνας- έργα για το «ολίγον από μετρό», τα 9μιοι χιλιόμετρα που θα καλύπτουν το κέντρο και το παραλιακό τμήμα μέρους της ανατολικής Θεσ/νίκης -χωρίς την Καλαμαριά- και τα σχεδιαζόμενα έργα της υποθαλάσσιας, και να αφήσουμε τον χρόνο να κυλήσει, αντί να αξιοποιηθεί για τον σχεδιασμό, και, κυρίως την προώθηση για υλοποίηση έργων που θα δίνουν ουσιαστική λύση στο πρόβλημα και όχι απλώς ελαφρά και εν μέρει βελτίωση.

Η μόνη λύση που μπορεί να δοθεί είναι το μετρό, μετρό όμως εκτεταμένο, που θα καλύπτει ΟΛΟΥΣ τους δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος. Ακόμα και οι υπό σχεδίαση επεκτάσεις προς Καλαμαριά και οδό Λαγκαδά αφήνουν εκτός πρόσβασης το μεγαλύτερο μέρος της Δυτικής Θεσ/νίκης, αλλά και την Τούμπα και την Πυλαία, περιοχές προ πολλού κυκλοφοριακά κορεσμένες. Στο σχήμα 1 προτείνεται μια πιθανή χαρτογράφηση του μετρό, που εκτός από τις προαναφερθείσες επεκτάσεις προβλέπει δύο ακόμα: την γραμμή δυτικής Θεσ/νίκης και την γραμμή Τούμπας-Πυλαίας. Η πρώτη, συνεχίζει μετά τον Ν. Σ. Σταθμό στην οδό Μοναστηρίου μέχρι την Μενεμένη και το Ελευθέριο-Κορδελιό, στην συνέχεια κινείται ανατολικά διασχίζοντας τον Εύοσμο, διασταυρώνεται με την γραμμή της οδού Λαγκαδά στο ύψος του στρατοπέδου Παύλου Μελά και προεκτείνεται μέχρι τον Άγιο Παύλο καλύπτοντας τους δήμους Πολίχνης, Νεάπολης και Συκεών. Η δεύτερη, κατά μήκος των οδών Γρ. Λαμπράκη, Διογένη και Προφήτη Ηλία καλύπτει Τούμπα και Πυλαία. Κυκλοφοριακά η κίνηση του μετρό θα μπορούσε να εξυπηρετείται από δύο γραμμές, μία από οδό Λαγκαδά έως την Καλαμαριά και μία από Πυλαία έως Αγ. Παύλο, με κοινό τμήμα αυτό που διέρχεται από το κέντρο, από πλατεία Δημοκρατίας μέχρι το ΑΠΘ.



Σχήμα 1

Με την χαρτογράφηση αυτή, είναι δυνατή η κάλυψη του μεγαλύτερου τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος (σχήμα 2), ενώ είναι δυνατή η πρόσβαση του μετρό στις εισόδους της πόλης. Είναι γνωστό από έρευνες του ΑΠΘ ότι το 40% των οδών καταλαμ-

βνεται από παρκαρισμένα αυτοκίνητα. Το πρόβλημα του παρκαρισματος είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το κυκλοφορικό. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης στο εσωτερικό του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσ/νίκης (ΠΣΘ) είναι μία ουτοπία, λόγω της ασφυκτικά πυκνής δόμησης. Η λύση έχει δοθεί ήδη στο εξωτερικό, με το όνομα «Park & Ride», δηλαδή «Παρκάρω και Επιβιβάζομαι»: Η δημιουργία Μέγα-Πάρκινγκ στις εισόδους της πόλης, και δίπλα σε σταθμούς του μετρό. Με τον τρόπο αυτό εξυπηρετείται όχι μόνο ο επισκέπτης (πχ για την ΔΕΘ), ο οποίος αφήνει το αυτοκίνητό του στα όρια της πόλης και μετακινείται με το μετρό χωρίς να χρειαστεί ποτέ να επιβαρύνει την πόλη με το όχημά του, αλλά και ο μόνιμος κάτοικος. Αυτός που θα μπορεί να το αφήνει στο Μεγα-Πάρκινγκ αντί να κυκλοφορεί επί ώρες στην γειτονιά του ψάχνοντας να παρκάρει, και να το χρησιμοποιεί όταν το χρειάζεται, πχ το σαββατοκύριακο για εκτός πόλης κίνηση, αφού μέσα στην πόλη θα μπορεί να κινείται με το μετρό. Βασική προϋπόθεση, η χαμηλή τιμή του, που δεν θα πρέπει να ξεπερνά το 1Ευρώ/ημέρα, αφού οι τιμές των εντός πόλης πάρκινγκ είναι εξωπραγματικές για τον μέσο πολίτη. Το δε μέγεθος του κάθε τέτοιου πάρκινγκ θα πρέπει να είναι της τάξης των δεκάδων χιλιάδων θέσεων, ώστε οι χώροι αυτοί να αποσυμφορίσουν από μεγάλο ποσοστό των παρκαρισμένων οχημάτων στο ΠΣΘ.



Σχήμα 2

Ο συνδυασμός εκτεταμένου δικτύου μετρό και Μέγα-Πάρκινγκ στις εισόδους της πόλης θα έδινε πραγματική ανάσα διαρκείας στην πόλη. Τα πάρκινγκ θα μπορούσαν να κατασκευαστούν: 1. στην είσοδο της ΠΑΘΕ, πλησίον του σταθμού ΚΤΕΛ Μακεδονία, 2. στην είσοδο της Μοναστηρίου, 3. στην είσοδο της οδ. Λαγκαδά (Βόρεια είσοδος), 4. στην είσοδο της Κ. Καραμανλή από Χαλκιδική, 5. στην είσοδο της Εθν. Αντιστάσεως από αεροδρόμιο, και πρόσθετα στις εξόδους της ες. περιφερειακής προς Αγ. Παύλο και Τριανδρία.

Ο προαστιακός προς Σίνδο και Αεροδρόμιο ή και Περαιά είναι σημαντικό να συμπληρώσουν τη βασική γραμμή μετρό δεδομένου του αριθμού των καθημερινά κινουμένων προς αυτούς τους προορισμούς. Όσον αφορά την υποθαλάσσια αρτηρία, για την οποία τόσοσ λόγος έχει γίνει, ακόμα και αν δεν είναι κανείς συγκοινωνιολόγος και δεν μπορεί να κρίνει αν πράγματι θα παρέχει συγκοινωνιακή βελτίωση στο βαθμό που υπολογίζεται, η διαδικασία εκτέλεσης του έργου επιβάλλει επιφύλαξη. Ουσιαστικά η υποθαλάσσια δεν προσφέρει παρά μία ακόμα στις τρεις ήδη υπάρχουσες λωρίδες της Λεωφόρου Νίκης, για να διασχίσει αμφίδρομα την οποία ένας εργαζόμενος καθημερινά θα πρέπει να πληρώνει 2ευρώ, περίπου δηλαδή 500Ευρώ/έτος, κόστος δυσβάστακτο για τον μέσο εργαζόμενο της πόλης, για μία οδό που τώρα διασχίζει δωρεάν. Ταυτόχρονα, η αποικιακού χαρακτήρα πρόβλεψη στη σύμβαση του έργου για

δυνατότητα βέτο της κοινοπραξίας σε κάθε έργο στο ΠΣΘ που θεωρεί ανταγωνιστικό για διάστημα δεκαετιών, μπορεί να αποτελέσει την συγκοινωνιακή ταφόπλακα της Θεσσαλονίκης. Οι όροι υλοποίησης του έργου δείχνουν να έχουν λάβει ως γνώμονα τα συμφέροντα των κατασκευαστών και τραπεζών που έχουν αναλάβει την χρηματοδότηση, κατασκευή και πολύχρονη εκμετάλλευση του και όχι αυτό των κατοίκων της πόλης.

Αν τα κονδύλια που έχουν προγραμματιστεί για την υποθαλάσσια δοθούν για την κατασκευή του συστήματος Εκτεταμένου Μετρό + Μεγα-Πάρκινγκ + Προαστιακού, τότε η πόλη θα ανασάνει χωρίς η υποθαλάσσια να λείπει σε κανέναν. ■

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Ημερίδα, 4 Ιουνίου

Ημερίδα για την Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος διοργανώνει στις 4 Ιουνίου, στο αμφιθέατρο «Αλ. Τσιούμης» της Πολυτεχνικής Σχολής, το Συμβούλιο Περιβάλλοντος του ΑΠΘ, με στόχο -μεταξύ άλλων- τη διαμόρφωση κοινά αποδεκτής χάρτας και δέσμης δράσεων για μια πιο «πράσινη» Θεσσαλονίκη.

Στη διάρκεια της ημερίδας, το Συμβούλιο θα συζητήσει με τους αρμόδιους δημόσιους φορείς της Θεσσαλονίκης σχετικά με τη στρατηγική βιωσιμότητας πόλης. Στη διάρκεια της συζήτησης, επί τάπητος θα τεθούν τα εξής θέματα: τα περιβαλλοντικά προβλήματα της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής (όπως αυτά περιγράφηκαν και αξιολογήθηκαν και στο 2ο εθνικό συνέδριο του Συμβουλίου), τα επίκαιρα ζητήματα των κλιματικών αλλαγών, της βιώσιμης ή αειφόρου ανάπτυξης και η σύγχρονη υποχρέωση για συλλογική ευθύνη και πολιτική βούληση διαχείρισης του περιβάλλοντος. Ο σχεδιασμός του τοπίου και του ελεύθερου χώρου της πόλης -οικολογικός ή καινοτομικός, αρχιτεκτονικός τοπίου, αρχιτεκτονικός ή αστικός, πολεοδομικός και χωροταξικός- σφραγίζει καθημερινά το μέλλον μας. Στο σκηνικό αυτό, όπως αναμένεται να τοιςτείο και στην ημερίδα, απαιτούνται προγραμματικές δεσμεύσεις, συμφωνίες, ρυθμίσεις, θεσμική κατοχύρωση, συγκεκριμένη και σταθερή πολιτική περιβάλλοντος.

Στη διάρκεια της εκδήλωσης, θα πραγματοποιηθούν δύο στοργαλά τραπεζία, με θέματα αντίστοιχα το περιβάλλον και την υγεία από τη μία και το αστικό και περιαστικό τοπίο από την άλλη. Συνεργάζονται με πρόθεση να διατυπώσουν κοινά αποδεκτά χάρτα και δράση για το περιβάλλον της πόλης οι παρακάτω φορείς: ΑΠΘ- Συμβούλιο Περιβάλλοντος, ΤΕΕ/ΤΚΜ, ΟΡ.ΘΕ, ΥΜΑ-Θ, ΠΚΜ, Νομαρχία, Σύνδεσμος Ο.Τ.Α. Μείζονος Θεσσαλονίκης και Δήμος Θεσσαλονίκης. ■