

ΠΟΣΟ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ; (Φεβρουάριος 2007)

Συγγραφέας: ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΥΚΑΛΑΣ

Συγγραφέας: ΛΟΗΣ ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ

Συγγραφέας: ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΜΙΧΟΣ

[Η γοητεία των μεγάλων έργων](#)

Η υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης είναι αναμφισβήτητα ένα μεγάλο έργο τόσο με ελληνικά όσο και με διεθνή μέτρα. Στην πορεία εξέλιξης όλων των σημαντικών πόλεων υπήρξαν στιγμές δημιουργικής καταστροφής και μεγάλα έργα που διαμόρφωσαν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα τους. Οι υπερυψωμένοι αυτοκινητόδρομοι, οι ανισόπεδοι κόμβοι και οι σήραγγες θεωρούνται μεγάλα έργα που ανακουφίζουν την κυκλοφορία στις μεγάλες πόλεις. Είναι επίσης γνωστό ότι πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις, όπως η Μασσαλία και η Γένοβα, προσπαθούν να αποκαταστήσουν τα ιστορικά τους κέντρα κατεδαφίζοντας μεγάλα οδικά τεχνικά έργα, που, ενώ κατασκευάστηκαν τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες για να διευκολύνουν την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, αποδιάρθρωσαν τον αστικό ιστό και είχαν ως συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμιση και απαξίωση των κεντρικών τους περιοχών.

Τα μεγάλα έργα παρουσιάζονται πάντα ως πράξεις εμβληματικού χαρακτήρα με πρόθεση να σηματοδοτήσουν την πόλη που τα φιλοξενεί και βεβαίως να αποφέρουν οικονομικά και πολιτικά οφέλη στις συμπράξεις συμφερόντων που τα προωθούν. Για τους λόγους αυτούς ασκούν μια αναμφισβήτητη γοητεία σε πολιτικούς, πολίτες και επισκέπτες που συνδέεται περισσότερο με τη συμβολική αξία τους και λιγότερο με την ανταποδοτικότητα και την πρακτική χρησιμότητά τους. Πολλές φορές η συζήτηση για τις επιπτώσεις και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των μεγάλων έργων

υποκαθίσταται από αναφορές στο σεβασμό που πρέπει να προκαλούν λόγω του μεγέθους τους και των τεχνικών και οικονομικών απαιτήσεων της κατασκευής τους. Με τον τρόπο αυτό, τα βασικά χαρακτηριστικά των μεγάλων έργων (τεχνογνωσία, μέγεθος επένδυσης, πολιτικές αποφάσεις) που αποτελούν απλώς προϋπόθεση θεωρούνται ότι είναι και επαρκής συνθήκη για να αποφασιστεί η υλοποίησή τους.

Όμως, σχεδόν εξ ορισμού, κάθε έργο που διεκδικεί το χαρακτηρισμό του ως «μεγάλου» έχει σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, επηρεάζει τη λειτουργικότητα του αστικού συστήματος, απορροφά σημαντικό μέρος από τους διαθέσιμους συνολικά πόρους σε βάρος άλλων επιλογών και η χωρική και κοινωνική κατανομή των ωφελειών και των βαρών που προκαλεί δεν είναι αμελητέα για τους πολίτες, αφήνει έντονο αποτύπωμα στη φυσιογνωμία της πόλης που δύσκολα αποκαθίσταται. Επιβάλλει πολλαπλά την παρουσία του στην πόλη, προκαλώντας αρνητικές και θετικές επιπτώσεις και ανατρέποντας τις προτεραιότητες της ανάπτυξής της. Η πόλη θα πρέπει να αντιδράσει ανάλογα, αποβάλλοντας ή ενσωματώνοντας τα νέα δεδομένα που εισάγει κάθε μεγάλο έργο στη δομή και λειτουργία της. Με άλλα λόγια, η απόφαση για να γίνει ένα μεγάλο έργο είναι μια σύνθετη απόφαση και δεν μπορεί να αναχθεί στην τεχνική και οικονομική ικανότητα των κατασκευαστών.

Στο πλαίσιο αυτό, και προκειμένου να γίνουν κατανοητές συνολικά και κριτικά οι επιπτώσεις της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας της Θεσσαλονίκης, καταγράφεται στο κείμενο που ακολουθεί η ιδιαίτερη συγκυρία που συνοδεύει το έργο από την αρχική σύλληψη έως και την πρόσφατη κατάθεση του σχετικού σχεδίου νόμου στη Βουλή από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

[Η εξέλιξη της ιδέας για την υποθαλάσσια αρτηρία](#)

Η θέση του πυκνοδομημένου ιστορικού πυρήνα της πόλης στο σημείο όπου ο ορεινός όγκος πλησιάζει τη θάλασσα, αλλά και το φυσικό ανάγλυφο δυσχεραίνουν την επικοινωνία κατά τον άξονα Ανατολή-Δύση. Καθώς η πόλη αναπτύσσεται γραμμικά γύρω από τον Θερμαϊκό, επανέρχεται σχεδόν ως αυτονόητη λύση σε κάθε απόπειρα

σχεδιασμού (από φοιτητικές εργασίες μέχρι επαγγελματικές μελέτες) η παράκαμψη της πόλης από τη θάλασσα, είτε, παλιότερα, με γεφύρωση του κόλπου στο στενότερο σημείο του είτε, πιο πρόσφατα, με υποθαλάσσια σήραγγα.

Η ιδέα πήρε πιο συγκεκριμένη μορφή στη Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης (1968). Η πρόταση είχε την έννοια της ζεύξης του Θερμαϊκού και ολοκλήρωνε έναν οδικό δακτύλιο που περιέγραφε και οριοθετούσε το αστικό συγκρότημα που επεκτείνονταν από τον Αξιό μέχρι το Μεγάλο Έμβολο. Εντασσόταν σε ένα μοντέλο δυναμικής ανάπτυξης και ορθολογικής-λειτουργιστικής χωροταξικής οργάνωσης της Θεσσαλονίκης με χρονικό ορίζοντα πενήνταετίας και συνδυαζόταν με αναδιοργάνωση των κεντρικών και άλλων αστικών λειτουργιών και με μείζονες συγκοινωνιακές και μεταφορικές υποδομές (Ευρωλιμένας, μεταφορά του αεροδρομίου, μεταφορά της ΔΕΘ, νέες οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές, αναδιοργάνωση των περιοχών κατοικίας, νέα μητροπολιτικά κέντρα, κ.λπ.). Καθώς όμως η ΧΜΘ δεν θεσμοθετήθηκε, η ζεύξη του Θερμαϊκού, όπως και οι άλλες προτάσεις της, ουδέποτε δέσμευσαν τη Διοίκηση. Έτσι, η παράκαμψη της πόλης από τη θάλασσα, αν και παρέμεινε μια πρόταση χωρίς πρακτικό αποτέλεσμα, εγγράφηκε ως ενδεχόμενη λύση του κυκλοφοριακού γόρδιου δεσμού.

Δύο δεκαετίες αργότερα η ιδέα της παράκαμψης του κέντρου από τη θάλασσα υιοθετείται και θεσμοθετείται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (1985). Αναφέρεται ως «υπόγεια παραλιακή αρτηρία» και μαζί με την ανατολική και την εξωτερική περιφερειακή συγκροτούν τους (προτεινόμενους) «νέους παρακαμπτήριους άξονες», με σκοπό την «εκτροπή της διερχόμενης κυκλοφορίας από την κεντρική περιοχή της πόλης»^[1]. Στο πλαίσιο του ΡΣΘ η «υπόγεια παραλιακή αρτηρία» δεν εμφανίζεται σαν ένα αποσπασματικό οδικό τεχνικό έργο, αλλά αποτελεί μέρος μιας μεγάλης δέσμης προτάσεων για ρυθμίσεις και έργα που αποσκοπούν στη «χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης και στην αντιμετώπιση της ρύπανσης του περιβάλλοντός της». Εικοσιπέντε χρόνια μετά τη θεσμοθέτηση του ΡΣΘ, και ενώ η διαδικασία αναθεώρησής του είναι σε εξέλιξη, δεν συνιστά επαρκή δικαιολόγηση για την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας η πρόβλεψή της απλώς στον εγκριτικό νόμο. Πολλές και σημαντικότερες θεσπισμένες με τον ίδιο νόμο κατευθύνσεις ανάπτυξης και χωροταξικής οργάνωσης της πόλης δεν τηρήθηκαν, βασικά έργα και παρεμβάσεις περιβαλλοντικής προστασίας δεν υλοποιήθηκαν και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος παραμένει ζητούμενο. Με

ελλιπή εφαρμογή του ΡΣΘ και επικείμενη την αναθεώρησή του τίθεται σε αμφισβήτηση και η σκοπιμότητα της αρχικής επιλογής της υποθαλάσσιας αρτηρίας.

Η πρόβλεψη στο ΡΣΘ μιας υποθαλάσσιας παράκαμψης του κέντρου της πόλης δέσμευσε το σχεδιασμό που ακολούθησε. Περιλήφθηκε στο ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης, θεωρήθηκε δεδομένο στοιχείο στο Στρατηγικό Σχέδιο για τον 21ο αιώνα (ΟΡΘΕ, ΑΠΘ: 1995), όπου επαναξιολογήθηκε η προτεραιότητά της, και υιοθετήθηκε επίσης στη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη που ολοκληρώθηκε το 2000, σημαντικά διαφοροποιημένη ωστόσο ως προς το συγκοινωνιακό της ρόλο και τα κυκλοφοριακά της χαρακτηριστικά. Με την πάροδο του χρόνου και τη βαθμιαία συνειδητοποίηση των ριζικών μεταβολών στα καθοριστικά για την ανάπτυξη της πόλης δεδομένα, την αναζήτηση νέου ρόλου και στρατηγικής, και καθώς πολιτικές, αντιλήψεις και μέθοδοι σχεδιασμού προσανατολισμένες στο στόχο της βιωσιμότητας επανατοποθετούσαν προτεραιότητες και επαναξιολογούσαν επιλογές, ο σκεπτικισμός για τη σκοπιμότητα της υποθαλάσσιας αρτηρίας εμφανίζεται όλο και συχνότερα. Ο σκεπτικισμός αυτός και η διάθεση επανεκτίμησης του έργου εμφανίζεται στο Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης (ΟΡΘΕ, ΑΠΘ: 2000). Στο Σχέδιο Δράσης που συνυπογράφηκε από τους φορείς της πόλης και στο οποίο συμπυκνώνονται οι βασικές κατευθύνσεις του ΣΣ και ρητά διατυπώνεται:

«Στο πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου βιώσιμης ανάπτυξης οι αστικές υποδομές πρέπει να αντιμετωπιστούν ως ολοκληρωμένο σύστημα, και όχι απλώς ως εξειδικευμένα τεχνικά ζητήματα, ασύνδετα το ένα από το άλλο. Τα δίκτυα τεχνικών υποδομών (ύδρευση, αποχέτευση, κυκλοφορία και στάθμευση, επικοινωνίες και ενέργεια) και οι κοινωνικές υποδομές και συλλογικές εξυπηρετήσεις θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις νέες τεχνολογικές απαιτήσεις και τις χωρικές και τομεακές προτεραιότητες των στρατηγικών επιλογών, συμβάλλοντας τόσο στην ανταγωνιστικότητα της πόλης όσο και στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής και της ποιότητας του περιβάλλοντος.

Με αυτά τα δεδομένα, θα πρέπει να επανεξεταστούν τα μεγάλα έργα υποδομής που εκκρεμούν για την πόλη, με ένα σύστημα συνδυασμένων κριτηρίων που θα λαμβάνουν υπόψη τις κεντρικές επιλογές και στοχεύσεις του Στρατηγικού Σχεδίου, τη συμβολή στην ανταγωνιστικότητα του αστικού συστήματος συνολικά, τη δικαιοσύνη στη

διάχυση των αποτελεσμάτων, την ισότιμη πρόσβαση και τη βιωσιμότητα του οικοσυστήματος».

Το ζήτημα της υποθαλάσσιας αρτηρίας θα πρέπει να κατανοηθεί εν μέρει ως εναλλακτική και εν μέρει ως συμπληρωματική σκέψη σε μια σειρά προτάσεων που έχουν διατυπωθεί τα τελευταία 40 χρόνια και αναφέρονται στη βελτίωση της κυκλοφορίας στην κεντρική περιοχή της πόλης. Οι προτάσεις αυτές περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, την κατασκευή έργων όπως οι περιφερειακές οδοί, τα μέσα σταθερής τροχιάς (π.χ. μετρό, τραμ), οι περιμετρικοί χώροι στάθμευσης, η θαλάσσια συγκοινωνία, η ζεύξη του Θερμαϊκού, η επιχωμάτωση της παλιάς παραλίας και η υποθαλάσσια αρτηρία καθώς και άλλες πιο ήπιες ρυθμίσεις διαχείρισης της κυκλοφορίας (π.χ. λεωφορειολωρίδες, ωράρια εξυπηρέτησης, χρήση νέας τεχνολογίας, αστυνόμευση, κ.λπ.). Κάθε μια από αυτές τις ιδέες έχει κατά καιρούς απασχολήσει του φορείς και τους κατοίκους της πόλης και έχει κερδίσει υποστηρικτές ή αποκτήσει πολέμιους.

Για δεκαετίες, οι ιδέες παρέμεναν μετέωρες. Ιδιαίτερα στο κέντρο ούτε έργα πραγματοποιήθηκαν ούτε ουσιαστικές παρεμβάσεις αποτολμήθηκαν ούτε καν ήπιες ρυθμίσεις επιχειρήθηκαν. Έτσι, καθώς οι κυκλοφοριακοί φόρτοι αυξάνονταν, οι συνθήκες κυκλοφορίας επιδεινώνονταν σταθερά. Στην πορεία αυτή, το έργο της υποθαλάσσιας αρτηρίας προβλήθηκε ως αναπόφευκτη λύση, σχεδόν μυθοποιήθηκε. Σταδιακά διαμορφώθηκε ένας άξονας γύρω από τον οποίο συνέπεσαν προσδοκίες και συμφέροντα: πολιτικές υποσχέσεις τοπικών παραγόντων για μεγάλα έργα στη Θεσσαλονίκη, εμπλοκές μιας «ελίτ» τεχνικών σε διαδοχικές αναθέσεις προκαταρκτικών μελετών ενός πράγματι σύνθετου έργου, προσδοκίες κατασκευαστικών εταιριών. Καθοριστική ήταν τέλος η επιμονή της Δημοτικής Αρχής Θεσσαλονίκης που συνέδεσε δύο μεγάλα έργα –το μετρό και την υποθαλάσσια αρτηρία– με το μέλλον της πόλης και τα έκανε κριτήριο του ενδιαφέροντος του κεντρικού κράτους για τη Θεσσαλονίκη.

Από πολεοδομική άποψη θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι έχουμε να κάνουμε με ένα ενιαίο πρόβλημα –το πρόβλημα της αποτελεσματικής και φιλικής λειτουργίας της πόλης– και με εναλλακτικούς ή/και συμπληρωματικούς τρόπους αντιμετώπισής του που δεν περιορίζονται καν στις παραπάνω ιδέες, αλλά επεκτείνονται και σε θέματα, όπως η οργάνωση των χρήσεων, οι μορφές οικιστικής ανάπτυξης, ο υπερ-τοπικός

ρόλος ή ακόμη και ο βαθμός ενημέρωσης και συμμετοχής των πολιτών στις προοπτικές ανάπτυξης της πόλης. Η βασική στρατηγική επιλογή πρέπει να προκύπτει όχι μόνο από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό -που από ό,τι φαίνεται και αυτός χρησιμοποιήθηκε επιλεκτικά- αλλά από τη σύνθεσή του με το συνολικό χωρικό σχεδιασμό (ΓΠΣ, Ρυθμιστικό, Στρατηγικό, Χωροταξικό). Κεντρικό κριτήριο θα πρέπει να είναι ότι το συνολικό επίπεδο των μετακινήσεων προς/από το κέντρο θα παραμείνει σταθερό και ότι η κατανομή ανάμεσα στα μέσα μετακίνησης θα εξισορροπηθεί. Το μετρό αναμένεται ότι θα βοηθήσει μεσοπρόθεσμα στην εξισορρόπηση[2].

Γενικότερα προκύπτει ότι παρά τη συνεχή παρουσία του στα εκάστοτε σχέδια και οράματα, το έργο δεν εντάσσεται οργανικά σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών-μεταφορών (δηλαδή των ιδιωτικών και δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων και των χώρων στάθμευσης). Δεν εντάσσεται έτσι σε μια συνολική αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της Θεσσαλονίκης και δεν εντάσσεται ικανοποιητικά στο σύνολο του δικτύου μεταφορών και συγκοινωνιών της. Πολύ περισσότερο που δεν εντάσσεται σε ένα γενικότερο σχεδιασμό για την ανάπτυξη της πόλης.

Η ταυτότητα ενός μεγάλου έργου

Η νότια παράκαμψη του κέντρου της Θεσσαλονίκης (η «υποθαλάσσια») είναι μια αρτηρία διαμπερούς κυκλοφορίας που θα παρακάμπτει το ιστορικό κέντρο της πόλης. Είναι ένας οδικός άξονας δηλαδή, που θα διασχίζει υπόγεια και εν μέρει υποθαλάσσια (θα βυθίζεται περίπου στο ύψος των Δικαστηρίων και θα βγαίνει πάλι στην επιφάνεια μετά το ξενοδοχείο Μακεδονία Παλλάς) το ιστορικό κέντρο της πόλης. Η σύμβαση του έργου υπογράφηκε στις 31/10/2006 και στη συνέχεια θα υποβληθεί για κύρωση στη Βουλή. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ, οι εργασίες του έργου θα αρχίσουν τον Φεβρουάριο-Μάρτιο του 2007 και θα ολοκληρωθούν μέσα σε τέσσερα χρόνια.

α. Τα τεχνικά δεδομένα του έργου

Έχει μήκος 6,5 χλμ, εκ των οποίων τα 4 χλμ υπόγεια (2,5 χλμ σήραγγες και 1,5 χλμ Cut and Cover). Ο κύριος κορμός έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης και πεζοδρόμια. Ξεκινά από την οδό Κωλέττη στη δυτική είσοδο της πόλης και καταλήγει μέσω της λεωφόρου Μ. Αλεξάνδρου στην οδό Π. Συνδίκια. Υπάρχουν δυο σταθμοί διοδίων και για τις δυο κατευθύνσεις. Ο πρώτος σταθμός είναι από την είσοδο της Αθήνας στο ύψος της οδού Κωλέττη και ο δρόμος βυθίζεται πριν από τη συμβολή με τη Δωδεκανήσου. Ο δεύτερος σταθμός είναι λίγο παρακάτω, στο ύψος περίπου των Δικαστηρίων. Οι δύο αυτοί σταθμοί απαιτούν σημαντική έκταση.

Ο κύριος κορμός της αρτηρίας, δυτικά, κατασκευάζεται πάνω στον άξονα της Δυτικής Εισόδου. Έτσι ο υφιστάμενος οδικός άξονας, που με τη μορφή αστικής λεωφόρου, όπως τείνει να διαμορφωθεί, προσφέρει μια αισθητικά αξιοπρεπή και λειτουργική είσοδο στην ιστορική πόλη, καταργείται και αντικαθίσταται από την αχανή έκταση των σταθμών διοδίων και τα χάσματα των ορυγμάτων. Κυκλοφοριακά, η επιφανειακή σύνδεση με την Δυτική Είσοδο της ζώνης από την οδό Κωλέττη και ανατολικά θα εξασφαλίζεται από δύο παράπλευρες της Υποθαλάσσιας βοηθητικές οδούς, από τις οποίες η οδός εισόδου μετά τον κόμβο της Κωλέττη και για μήκος 1250 μ. μέχρι τον κόμβο των Δικαστηρίων δεν θα διαθέτει αριστερές στροφές (έναντι των 3 σήμερα).

Η Υποθαλάσσια, μετά την οδό Κωλέττη, όπου και τα πρώτα διόδια εισόδου/εξόδου, συνεχίζει επιφανειακά ως κλειστός δρόμος 2 και 2 λωρίδων μέχρι την οδό Κυρίλλου. Από το σημείο αυτό και μετά αρχίζει να βυθίζεται. Το όρυγμα φτάνει μέχρι την οδό Αναγεννήσεως, η οποία και καταργείται ως κυκλοφοριακή αρτηρία που επιτρέπει την πρόσβαση στην Γιαννιτσών, τη Μοναστηρίου και τον Σ. Σταθμό. Μετά τη βύθιση, το υπόγειο/υποθαλάσσιο τμήμα ακολουθεί προς ανατολάς το ίχνος της Κουντουριώτου, συνεχίζει νοτιότερα, και, αφού κατεδαφίσει μεγάλο τμήμα από το ιστορικό διατηρητέο σύνολο των χερσαίων αποθηκών του λιμένα και μέρος των παρακείμενων αστικών οικοδομικών συνόλων, περνά σε απόσταση 10 μ. από το βορειοανατολικό άκρο του κτιρίου του Τελωνείου, οδεύει κάτω από το βυθό σχεδόν

παράλληλα με το κρηπίδωμα της παλιάς παραλίας σε απόσταση 60 έως 100 μ., παρακάμπτει τον Λ. Πύργο και το Βασιλικό Θέατρο και συνεχίζει μέχρι να συναντήσει τον άξονα της Λ. Μ. Αλεξάνδρου στην Ηλ. Εταιρία.

Ακριβώς στο σημείο αυτό τελειώνει το όρυγμα καθόδου (μήκους 230 μ.) του κλάδου της ανατολικής εισόδου της Υποθαλάσσιας που έχει αρχίσει να βυθίζεται από την οδό Φιλοποίμενος. Ο κλάδος εξόδου προς ανατολάς συνεχίζει υπόγεια με 3 λωρίδες, αρχίζει να αναδύεται αμέσως μετά το Μακεδονία Παλλάς και φθάνει στην επιφάνεια μετά από όρυγμα 230 μ. Στο τμήμα αυτό (Μακεδονία Παλλάς - Δημοτικό αναψυκτήριο - Σχ. Τυφλών) το συνολικό πλάτος του δρόμου (παράπλευροι δρόμοι, νησίδες και όρυγμα) ξεπερνά τα 40 μ.! Στη συνέχεια η αρτηρία συνεχίζει ως κλειστός αυτοκινητόδρομος με 6 λωρίδες εξόδου, 3 εισόδου και διαχωριστική νησίδα μέχρι τον πρώτο σηματοδότη στην οδό Καλλιδοπούλου. Από εκεί και ανατολικά, μέχρι την οδό Π. Συνδίκια, η Λ. Μ. Αλεξάνδρου αμφιδρομείται, διευρύνεται κατά 10 μ. σε βάρος του πάρκου (φθάνοντας τα 30 μ. πλάτος) και αποκτά 5 λωρίδες εξόδου, 3 εισόδου και διαχωριστική νησίδα με λωρίδα αναμονής για τις αριστερές στροφές.

Σε όλο το έργο των 6,5 χλμ., το μεγαλύτερο μήκος συνεχούς ροής χωρίς σηματοδότες (διόδια-Καλλιδοπούλου) είναι 4.850 μ. Αυτό είναι και το μόνο τμήμα του έργου που μπορεί να χαρακτηριστεί ως «άξονας διαμπερούς κυκλοφορίας». Δεν μπορεί όμως σε καμιά περίπτωση να θεωρηθεί ότι ολοκληρώνει έναν περιφερειακό δακτύλιο της πόλης, που σήμερα διαμορφώνεται από την Εσωτερική και Ανατολική Περιφερειακή και περιβάλλει το πυκνότερο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος, από το Κορδελιό μέχρι το Φοίνικα. Η ολοκλήρωση αυτού του περιφερειακού δακτυλίου από το νότο θα απαιτούσε παρακαμπτήριο αρτηρία 15 χλμ.

Ο βασικός αυτός κορμός του έργου συμπληρώνεται με πρόσθετους κλάδους εισόδου-εξόδου, ώστε η αρτηρία συνδεδεμένη με το βασικό οδικό δίκτυο του κέντρου να απορροφήσει και συμπληρωματική κυκλοφορία, πέραν της διαμπερούς. Έτσι, δυτικά, μεταξύ του πολυώροφου σταθμού αυτοκινήτων και του κόμβου των Δικαστηρίων, καταργείται η οδός Κουντουριώτου και κατασκευάζεται άλλος ένας σταθμός διοδίων εισόδου/εξόδου που καταλαμβάνει και τμήμα του λιμενικού χώρου. Προορίζεται να δεχθεί οχήματα που κινούνται επιφανειακά και προέρχονται από την Πλατεία Δημοκρατίας, την οδό 26ης Οκτωβρίου και τη νότια παράπλευρη της πρώην δυτικής εισόδου οδό. Μετά τα διόδια εισόδου, ένας κλάδος μιας λωρίδας κυκλοφορίας

βυθίζεται, και υπόγεια συμβάλλει με τον κύριο κορμό της Υποθαλάσσιας. Η έξοδος από την Υποθαλάσσια στον κόμβο των Δικαστηρίων γίνεται με κλάδο δύο λωρίδων που αποχωρίζεται υπόγεια από τον κύριο κορμό και αναδύεται στα διόδια εξόδου. Στη συνέχεια, δυο λωρίδες κυκλοφορίας οδηγούν προς τον κόμβο των Δικαστηρίων και μέσω αυτού τα οχήματα διοχετεύονται προς την Πλ. Δημοκρατίας, τη βόρεια παράπλευρη οδό της πρώην Δυτικής Εισόδου και την 26ης Οκτωβρίου. Επίσης, αμέσως μετά τα διόδια εξόδου διαμορφώνεται δεξιόστροφος βρόγχος που κατευθύνεται ανατολικά κατά μήκος της Πολυτεχνείου, η οποία και αμφιδρομείται (2 και 2 λωρίδες) μέχρι την Σαλαμίνας.

Ανατολικά του κέντρου κατασκευάζεται πρόσθετος κλάδος εισόδου μίας λωρίδας, που ξεκινά επίγεια από τη διασταύρωση Λ. Στρατού και Καυταντζόγλου, κατευθύνεται νοτιοδυτικά, βυθίζεται μέσω ορύγματος 150 μ. που διατρέχει κατά μήκος και διχοτομεί το πάρκο, και τελικά συμβάλλει με το υπόγειο τμήμα της Υποθαλάσσιας (κλάδος εξόδου προς δυτικά).

Όλες αυτές οι διαμορφώσεις στις εισόδους/εξόδους της υποθαλάσσιας αρτηρίας γίνονται με αποκλειστικό κριτήριο την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητάς της. Καταργώντας άλλες εναλλακτικές διαδρομές ιδίως για όσους έρχονται από δυτικά, η χρήση της γίνεται αναγκαστική. Συγχρόνως όμως επηρεάζονται καταλυτικά οι κυκλοφοριακές συνθήκες σε όλη την κεντρική ζώνη της πόλης, αλλά και ευρύτερα. Με την ακύρωση της Δυτικής Εισόδου και την υποκατάστασή της, μετά την Κωλέττη, από δύο βοηθητικές παράπλευρες οδούς, με την κατάργηση της Κουντουριώτου και την πεζοδρόμηση της Νίκης, την αμφιδρόμηση της Πολυτεχνείου που στομώνει την Τσιμισκή στην έξοδό της, τη διεύρυνση και αμφιδρόμηση της Λ. Μ. Αλεξάνδρου, ανατρέπεται πλήρως ο κυκλοφοριακός χάρτης της πόλης. Αυτό που γίνεται από τώρα εμφανές είναι ότι σε μια περιοχή που περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο της πόλης, καθώς και τη νεώτερη κεντρική ζώνη που αναπτύσσεται δυναμικά ανάμεσα στη Δυτική Είσοδο και τη Μοναστηρίου, δυσχεραίνεται η διέλευση και περιορίζονται οι δυνατότητες πρόσβασης και εσωτερικής κυκλοφορίας. Σε όλη την έκταση από Κωλέττη μέχρι Αγγελάκη, η Εγνατία-Μοναστηρίου παραμένει ο μόνος άξονας διαμερούς κυκλοφορίας του κέντρου. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση θα είναι δεδομένη,

με δραματικές συνέπειες στη λειτουργία όλης της πόλης και χαριστική βολή στο εμπόριο.

Το σενάριο γίνεται εφιαλτικό, αν το Μετρό και η Υποθαλάσσια ξεκινήσουν ταυτόχρονα. Η πόλη θα ακινητοποιηθεί καθώς στην Εγνατία-Μοναστηρίου θα εγκατασταθούν εργοτάξια του Μετρό, η Τιμισκή δεν θα έχει διέξοδο δυτικά και η Κουντουριώτου και η Νίκης θα καταργηθούν!!! Για τον εξαερισμό του υποθαλάσσιου τμήματος που είναι διπλής κατεύθυνσης με 3 λωρίδες, κατεύθυνση θα δημιουργηθεί πύργος ύψους 15 μέτρων[3] στην προβλήτα 1 του λιμανιού (ενσωματωμένο μέσα στο κτίριο διαχείρισης του έργου), και ενδεχομένως ένας δεύτερος στην περιοχή της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας.

[β. Τα οικονομικά δεδομένα του έργου](#)

Πρόκειται για ένα εξαιρετικά περίπλοκο έργο τόσο από τεχνική άποψη όσο και για τα οικονομικά του και τις συμβάσεις που απαιτεί. Είναι έργο το οποίο κατασκευάζεται με τη μέθοδο της «Σύμπραξης δημοσίου-ιδιωτικού τομέα». Τα αναλυτικά τεχνικο-οικονομικά στοιχεία του δεν έχουν ανακοινωθεί. Είναι όμως γεγονός ότι χωρίς αυτά να αποτελούν τον καθοριστικό παράγοντα δεν μπορεί παρά να παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και να κρύβουν δυσκολίες και αβεβαιότητες από τις οποίες δεν μπορεί εύκολα να απαλλαγεί η ανάδοχος κοινοπραξία.

Από την Εισηγητική Έκθεση για την Υποθαλάσσια Αρτηρία[4] και τη Σύμβαση Παραχώρησης που κατατέθηκε στη Βουλή (Ιανουάριος 2007), τα στοιχεία που έχουν δημοσιοποιηθεί στον τύπο και με συνεντεύξεις των υπευθύνων του ΥΠΕΧΩΔΕ και των αναδόχων μπορούν να σταχυολογηθούν τα εξής: Στις 31/10/06 υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΘΕΡΜΑΪΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.», αναδόχου του κατωτέρω έργου, καθώς και των μετόχων αυτής «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΒ Α.Ε.» (50%), «BOSKALIS INTERNATIONAL BV» (17,5%) και «ARCHIRODON GROUP NV» (32,5%), η σύμβαση παραχώρησης για την υλοποίηση του έργου «ΜΕΛΕΤΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ». Οι τεχνικές εταιρείες που συμμετέχουν στην κοινοπραξία είναι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες με διεθνή εμπειρία και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι μπορούν να ανταποκριθούν από τεχνική άποψη στις απαιτήσεις του έργου.

Η διαδικασία ανάδειξης του προσωρινού αναδόχου βασίστηκε σε μία σειρά κριτηρίων, όπου με φθίνουσα βαρύτητα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η ζητούμενη από το Δημόσιο συνολική επιχορήγηση κατά τη διάρκεια της κατασκευής και της λειτουργίας, το ανώτατο όριο διοδίων τελών που θα επιβάλλονται στους χρήστες και το επίπεδο της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων, που ενεργοποιεί την επιστροφή του έργου στο Δημόσιο. Η σύμβαση παραχώρησης έχει διάρκεια 30 χρόνια, προβλέπεται όμως η επιστροφή του έργου στο Δημόσιο και νωρίτερα, μόλις επιτευχθεί η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων του κατασκευαστή-παραχωρησιούχου που ο ίδιος προτείνει στην προσφορά του και που αξιολογείται. Η σύμβαση αυτή προβλέπεται ότι θα κυρωθεί εντός 4 μηνών από τη Βουλή και οι εργασίες θα ξεκινήσουν μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαρτίου του 2007.

Η «υποθαλάσσια αρτηρία» έχει προϋπολογισμό 517 εκ. ευρώ, από τα οποία τα 96,5 είναι επιχορήγηση του δημοσίου[5], τα 50 είναι η ίδια συμμετοχή του εργολάβου, ενώ τα υπόλοιπα θα τα δανειστεί από τις τράπεζες. Τα κόστος των διοδίων κατά την έναρξη θα είναι 2 ευρώ[6]. Ο «εργολάβος» αναμένει ότι σε 30 χρόνια με τα έσοδα των διοδίων και με προβλεπόμενη μέση ημερήσια διέλευση 80.000 αυτοκίνητα ότι θα έχει 4% απόδοση. Σημειώνεται ότι το αντίστοιχο ποσοστό για την Αττική Οδό ήταν 11,6-13,1% και για το Ρίο-Αντίρριο 11,5%) και ο χρόνος κατασκευής 48 μήνες. Συνεπώς η απόδοση αυτή (IRR- Internal Rate of Return) του έργου είναι πολύ μικρή και δημιουργεί ερωτηματικά ως προς την οικονομική βιωσιμότητα αλλά και για πιθανές δικλείδες ασφαλείας στη σύμβαση παραχώρησης που δεν έχουν ανακοινωθεί. Όμως από τη διεθνή εμπειρία (αλλά και την ελληνική πρακτική πολλών δεκαετιών) μπορεί να εκτιμηθεί ότι ο τελικός προϋπολογισμός θα είναι σημαντικά αυξημένος έναντι του αρχικού. Στην περίπτωση αυτή τίθεται θέμα κάλυψης των υπερβάσεων του προϋπολογισμού σε σχέση με το πλαίσιο της συμφωνίας παραχώρησης.

Οι λεπτομέρειες της συμφωνίας παραχώρησης δεν είναι γνωστές, αλλά οπωσδήποτε διαφαίνεται ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει αναλάβει πολιτική και συμβατική δέσμευση, προκειμένου να αποδοθεί στους πολίτες της Θεσσαλονίκης το έργο έγκαιρα

και με σχετικά προσιτό κόστος διοδίων. Για το σκοπό αυτό, συμμετέχει με επιχορήγηση στο κόστος σε ποσοστό πάνω από 20%. Στο ίδιο πλαίσιο καταγράφεται η «Ζώνη Προνομίων» του έργου, όπως ορίζεται στη σχετική σύμβαση που κατατέθηκε στη Βουλή, οποία προστατεύει την κοινοπραξία από ανταγωνιστικά έργα. Το γεγονός αυτό όμως περιορίζει τη συνολική βελτίωση του κυκλοφοριακού της πόλης, καθώς για παράδειγμα δεν επιτρέπει την ανάπτυξη συστημάτων σταθερής τροχιάς του ΟΣΕ (τι θα γίνει λοιπόν με τον προαστιακό σιδηρόδρομο) ή την αύξηση των συνδέσεων (κόμβων) των περιφερειακών λεωφόρων με το τοπικό δίκτυο της πόλης.

Θεσμικό πλαίσιο και κοινωνική διαβούλευση

Η κοινωνική διαβούλευση αποτελεί θεσμική προϋπόθεση της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων για μεγάλα έργα που προχωρούν με τη διαδικασία της παραχώρησης. Ήλλωστε, η διαδικασία διαβούλευσης είναι απαραίτητη, προκειμένου να μη δαπανηθούν τεράστια ποσά με κίνδυνο να δημιουργηθούν περισσότερα προβλήματα από όσα επιδιώκεται να επιλυθούν. Στο σημείο αυτό η δημιουργική συμβολή όλων (πολιτών, επιστημόνων, εκπροσώπων φορέων, τοπικών αρχών, κατασκευαστών, κ.λπ.) προϋποθέτει ότι σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να πολώνονται κάθε φορά τα επιχειρήματα και οι προσπάθειές μας σε κάποια απομονωμένη πτυχή ή λύση του συνολικού αυτού προβλήματος.

Αυτό δυστυχώς συνέβη πρόσφατα με τις αντιπαραθέσεις γύρω από τη σκοπιμότητα και τις συνέπειες της κατασκευής της υποθαλάσσιας αρτηρίας καθώς: αφενός το πολιτικό σύστημα σε συνεργασία με τους κατασκευαστές μυθοποίησε τις ευεργετικές επιπτώσεις της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας και ουσιαστικά επέβαλε το έργο, προωθώντας τις σχετικές αποφάσεις και αφετέρου το σύνολο σχεδόν του επιστημονικού και τεχνικού κόσμου και ομάδες πολιτών εκφράζουν επιφυλάξεις που κυμαίνονται από παρατηρήσεις για τεχνικές αδυναμίες και παραβλέψεις έως ακραίες προβλέψεις για τα καταστροφικά αποτελέσματα του έργου. Ο προβληματισμός που καταθέτουμε εδώ συνδέεται με το αν υπήρξε επαρκής κοινωνική διαβούλευση πριν από την απόφαση για την υλοποίηση και οριστικοποίηση της σύμβασης παραχώρησης

της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Στη συνέχεια παραθέτουμε τα σχετικά σημεία ή/και ερωτήματα.

Ένα έργο και μάλιστα τέτοιας μεγάλης κλίμακας (μεγάλο κόστος κατασκευής και πολύ σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία της πόλης) πρέπει να γίνεται, αν τη στιγμή που πρόκειται να υλοποιηθεί τα δεδομένα και οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι χρειάζεται πραγματικά. Αντ' αυτού προβλήθηκε το επιχείρημα ότι το «είχατε ζητήσει από παλιά» και ότι το «ήθελε και το ΠΑΣΟΚ». Παρατηρήθηκε ασάφεια ως προς τους τρόπους επίλυσης των προβλημάτων που γνωρίζουμε ήδη ότι θα προκαλέσει η υλοποίηση του έργου. Αυτό προκύπτει από τις υποσχέσεις που δόθηκαν, ότι τα προβλήματα «θα τα μελετήσουμε μετά», «θα δούμε τι θα κάνουμε με την Ανθέων», «θα το μελετήσουμε», «δεν μπορεί να προβλεφθούν όλα από την αρχή». Όμως εάν επιβεβαιωθούν τα δυσμενή σενάρια, τα αυτοκίνητα που θα βγαίνουν από την υποθαλάσσια θα μποτιλιάρουν στην Ανθέων και το μποτιλιάρισμα θα φτάσει πίσω μέχρι την Υποθαλάσσια (και βέβαια σε κανέναν δε θα είναι ευχάριστο να είναι μποτιλιαρισμένος στην Υποθαλάσσια), ίσως και ακόμη πιο πίσω! Αν υπάρχει απροσδιοριστία στο επίπεδο των υπευθύνων, δεν είναι λογικό να υποθέσουμε ότι τελικά η κοινωνία της Θεσσαλονίκης γνωρίζει ελάχιστα για το έργο (ακόμη και οι πιο άμεσα θιγόμενοι: οι κάτοικοι της Ανθέων, της Μ. Αλεξάνδρου και της Μ. Κάλλας); Ενδεχόμενα, όπως συχνά θεωρούμε στην Ελλάδα, η κοινωνική διαβούλευση ταυτίστηκε με το ότι το Υπουργείο ανακοίνωσε τις αποφάσεις του και στη συνέχεια η υπόθεση παραπέμφθηκε στις απόψεις των πολιτικών παρατάξεων, υποθέτοντας ότι και η κοινωνία «στοιχήθηκε» στη συνέχεια πίσω από αυτές. Όμως οι εκατέρωθεν τοποθετήσεις δεν πρέπει να συγχέονται με το γνήσιο κοινωνικό διάλογο. Μήπως τελικά αυτό αντανάκλα την *έλλειψη διαδικασιών που να διασφαλίζουν τη στοιχειώδη ενημέρωση του πολίτη και ασφαλώς των άμεσα θιγόμενων*. Αναμφίβολα, πραγματοποιήθηκαν κάποιες συζητήσεις κατά τη διάρκεια της προεκλογικής περιόδου των δημοτικών εκλογών, παρουσίαση του έργου σε φορείς της πόλης από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ. Μάλιστα, έγιναν και κάποιες τροποποιήσεις του έργου (μείωση του αριθμού των φουγάρων, του ύψους τους, κ.λπ.) ως απόρροια αυτού του «διαλόγου». Όμως, μέχρι σήμερα δεν είναι εύκολη η πρόσβαση στα αναλυτικά σχέδια του έργου. Δεν υπάρχει μια μακέτα του έργου, ώστε ο πολίτης να κατανοήσει πώς θα αλλάξει η πόλη. Ακόμη και εάν υπάρχει οικονομοτεχνική μελέτη και εκ των προτέρων αξιολόγηση της σκοπιμότητας του όλου εγχειρήματος, βέβαιο είναι ότι ο πολίτης της Θεσσαλονίκης δεν τις γνωρίζει. Μήπως θα πρέπει δούμε πιο κριτικά το γεγονός, ότι για μεγάλο χρονικό διάστημα η Υποθαλάσσια Αρτηρία, εκτός από σύνθημα, ήταν αντικείμενο διαβούλευσης μόνο ανάμεσα σε ένα μικρό αριθμό ατόμων, ίσως όχι πάνω από 15-20, τα οποία επηρεάζουν καθοριστικά τις αποφάσεις της πόλης μέσα από την άσκηση επιρροής και την ανάληψη διαφορετικών ρόλων σε διαφορετικές χρονικές περιόδους (στην τοπική αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού, στην κοινοβουλευτική εκπροσώπηση, στην ηγεσία των οργανισμών και των επαγγελματικών και συνδικαλιστικών φορέων). Υπάρχει ουσιαστικό «έλλειμμα δημοκρατικού προγραμματισμού», καθώς δεν υπήρξαν

ουσιαστικές διαδικασίες διαβούλευσης και ακόμη και σήμερα οι κάτοικοι της πόλης δεν γνωρίζουν (71,2%, βλ. το γκάλοπ της ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ στις 28/1/07) ούτε την ακριβή χάραξη, αλλά κυρίως ούτε καθοριστικά στοιχεία της σύμβασης. Για παράδειγμα, η όποια συζήτηση έγινε για διόδια ύψους 0,93 ευρώ, ενώ θα είναι 2 ευρώ). Εξάλλου, οι όποιες εγκρίσεις πριν από το 2004 δόθηκαν για ένα πολύ διαφορετικό έργο. Μετά το 2004 προστέθηκαν τα τμήματα στα Δυτικά, στα διόδια κλπ.) που δυσκολεύουν ή σχεδόν αποκλείουν την πρόσβαση στο κέντρο και στη Δ. Θεσσαλονίκη.

Κάποιος μπορεί ασφαλώς να αποδώσει την έλλειψη δημόσιας διαβούλευσης στην Ελλάδα στην μεγάλη ισχύ του λόμπι των εργολάβων, όμως το πρόβλημα είναι πολύ βαθύτερο. Δε φαίνεται να κατανοείται η σημασία της προεκτίμησης των συνεπειών των πολιτικών, δηλαδή πριν αποφασίσουμε εάν θα πράξουμε το Α ή το Β να ξέρουμε τα πιθανά αποτελέσματα κάθε εκδοχής. Έτσι, στη Θεσσαλονίκη είδαμε για πολλά χρόνια μια μη γόνιμη αντιπαράθεση γύρω από τα «μεγάλα έργα» που έγινε με μανιχαϊστικούς όρους, βασιζόμενη σε καρικατούρα της άλλης άποψης, κάτι που δεν ωφέλησε κανέναν και σίγουρα όχι την πόλη.

Υπάρχουν πάρα πολλά σημεία που είναι απολύτως ασαφή και κανείς δεν μπορεί να έχει ολοκληρωμένη γνώμη, παρά μόνο εάν μελετήσει την ίδια τη σύμβαση. Ήλλωστε το έργο δεν το δούλεψαν οι αρμόδιες υπηρεσίες ΠΥΔΕ που γνωρίζουν την περιοχή, αλλά οι κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ στην Αθήνα.

Είναι ένα τεράστιο έργο παραχώρησης για το οποίο δεν υπήρξε διαβούλευση, παρόλο ότι που «αναφέρεται»/ «διεκδικείται» από το 1980- Σε διάφορες παραλλαγές του δεν υπήρξαν ποτέ ουσιαστικές διαδικασίες διαβούλευσης. Για παράδειγμα, το πλήρες κείμενο της σύμβασης παραχώρησης δεν τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση πριν από την κατάθεσή του στη Βουλή.

Επιπλέον υπάρχουν σημαντικά ζητήματα για τα οποία δεν υπάρχουν σαφείς και συγκεκριμένες απαντήσεις, όπως:

Το γεγονός ότι η προσφορά του εργολάβου προβλέπει πολύ χαμηλή απόδοση (4%), εάν αυτό δεν οφείλεται στο ότι εκτιμά ότι η κίνηση μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερη [\[7\]](#) μπορεί να συνδεθεί ενδεχόμενα με το γεγονός, ότι η σύμβαση προβλέπει στη «Ζώνη Προνομίων» ρυθμίσεις που ενέχουν τον κίνδυνο να οδηγηθούμε σε εξαναγκαστική διοχέτευση της κίνησης προς την υποθαλάσσια αρτηρία. Ενώ η Εισηγητική Έκθεση ορθώς υποστηρίζει ότι το έργο δεν είναι μόνο συγκοινωνιακό αλλά «κυρίως έργο πολεοδομικής ανάπλασης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης» δεν υπάρχει κάποιο έργο ή δράση που να κάνει πιο συγκεκριμένη αυτή την προοπτική.

Μήπως τελικά οι φορείς της πόλης «εγκλωβίστηκαν» στη διεκδίκηση ενός «μεγάλου» έργου και η κυβέρνηση με τη σειρά της «εγκλωβίστηκε» στο να υλοποιήσει αυτό το έργο το οποίο στην καλύτερη εκδοχή δεν θα έχει τα οφέλη που έχουν ανακοινωθεί, ενώ στη χειρότερη θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα από αυτά που καλείται να επιλύσει.

Συνολική αποτίμηση και προοπτικές

Η αντικατάσταση της παραλιακής Λεωφόρου Νίκης από την υποθαλάσσια αρτηρία καταγράφει στα οφέλη που αναμένονται τη βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας, την εξαφάνιση των αυτοκινήτων, τη μείωση και απομάκρυνση της ρύπανσης, την απόκτηση μιας παραθαλάσσιας ζώνης για ηπιότερες χρήσεις και την αναβάθμιση της σχέσης με το θαλάσσιο μέτωπο της παλιάς παραλίας.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ, θα υπάρχουν πολλά οφέλη από το έργο[8] όπως ότι από την «υποθαλάσσια αρτηρία» θα διέρχονται καθημερινά 80.000 Ι.Χ. που δεν θα διέρχονται πια από το κέντρο της πόλης. Στις οδούς Τσιμισκή και Β. Όλγας προβλέπει μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου σε ποσοστό 40-50%. Θα συμβάλλει σημαντικά στην μείωση των εκπομπών κρίσιμων αέριων ρύπων από 35% έως 40%. Παραμένει άγνωστο, εάν οι εκτιμήσεις αυτές βασίζονται σε συγκεκριμένες μελέτες που να λαμβάνουν υπόψη τους τη σημερινή πραγματικότητα της πόλης ως προς τα κυκλοφοριακά δεδομένα και τα δεδομένα των εκπομπών ρύπων. Αντίθετα, υπάρχουν εκτιμήσεις και παραδείγματα ότι τα πραγματικά οφέλη θα είναι πολύ μικρότερα[9].

Το έργο βρίσκεται σε δυσαρμονία με τις διεθνείς τάσεις και τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προσπαθούν να αποτρέψουν την περαιτέρω αύξηση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου και επιχειρούν να στρέψουν τους πολίτες στη χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς. Οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη ενθάρρυνση του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης, γεγονός που έρχεται και σε αντίθεση με τις πολεοδομικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις ιστορικές

πυκνοδομημένες πόλεις.

Μην ξεχνάμε όμως ότι αφενός μόλις ελαφρυνθεί η κυκλοφορία μπαίνουν νέα αυτοκίνητα και σε σύντομο χρονικό διάστημα εμφανίζονται πάλι μποτιλιαρίσματα^[10] και αφετέρου ότι στα κέντρα όλων των πόλεων υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση ενταγμένη και σε μια λογική αποθάρρυνσης του αυτοκινήτου. Μήπως αντί να δαπανηθούν όλα αυτά τα χρήματα θα μπορούσε απλά να υπάρχει καλύτερος έλεγχος της κυκλοφορίας και της στάθμευσης (π.χ. της Νίκης, Μ. Αλεξάνδρου και Ανθέων, όπου σήμερα παρκάρουν αυτοκίνητα).

Από το έργο μπορεί να υπάρχουν άμεσα ωφελούμενοι (π.χ ιδιοκτήτες κατοικιών και καταστημάτων στην Νίκης), αλλά θα υπάρχουν και άμεσα θιγόμενοι, όπως για παράδειγμα οι κάτοικοι της Λεφ. Μ. Αλεξάνδρου, της Μ. Κάλλας και της Ανθέων. Για την κατασκευή του θα χρειαστεί «διάνοιξη» της παραλιακής, εις βάρος του πρασίνου. Τι θα συμβεί άραγε με τα έργα ανάπλασης της παραλιακής, τα θεματικά πάρκα που κατασκευάζονται σήμερα, θα «καταστραφούν» και αυτά μαζί με τις δενδροστοιχίες που υπάρχουν εκατέρωθεν του δρόμου; Θα ξηλωθούν οι δενδροστοιχίες εκατέρωθεν της Μ. Αλεξάνδρου και πιθανόν θα καταστραφεί μέρος των πάρκων που φτιάχνεται τώρα στην παραλιακή. Συνολικά, με βάση τα διαθέσιμα σχέδια, -γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικών κατασκευών περίπου 30 στρ. δυτικά και 30 στρ. ανατολικά χαρακτηρισμένων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου θα μετατραπούν σε άσφαλο. Σχεδόν το 10% των υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου του Δήμου Θεσσαλονίκης. Έτσι η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο που είναι η χειρότερη ίσως στην Ευρώπη θα μειωθεί ακόμη περισσότερο. Η υποθαλάσσια και η μετατροπή της Μ. Αλεξάνδρου σε «εθνική οδό» θα αποκόψει πλήρως την πόλη από τη θάλασσα, στο θαλάσσιο μέτωπο της νέας παραλίας. Κάτι βέβαια που δεν αλλάζει με την προσθήκη ασανσέρ ή κυλιόμενου διάδρομου στις ανισόπεδες διαβάσεις που θα κατασκευασθούν.

Τελικά, αυτό που ενδιαφέρει είναι η επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος και η βελτίωση της ζωής στην πόλη. Καθώς το μετρό έχει ήδη ξεκινήσει αναμένεται να περιοριστούν οι ανάγκες μετακίνησης με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Ας μην αντιστρέψουμε αυτή την τάση με ένα έργο που ενθαρρύνει τη χρήση του αυτοκινήτου, όπως η υποθαλάσσια χωρίς μάλιστα να εξυπηρετεί το ίδιο το κέντρο της πόλης, το οποίο και παρακάμπει. Η σημερινή διάρθρωση/κατανομή και η εκτίμηση των νέων

κινήσεων που δημιουργούνται λόγω αυτών των έργων θα πρέπει να μελετηθεί συστηματικά. Διαφορετικά ενδέχεται να βελτιωθούν ορισμένοι δείκτες στη διαδρομή της παλιάς παραλίας μόνο και μόνο για να μεταφερθεί το πρόβλημα στη νέα παραλία λίγα χιλιόμετρα πιο πέρα.

Η παράκαμψη του κέντρου θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με βελτίωση και ολοκλήρωση τόσο της εσωτερικής και εξωτερικής περιφερειακής και με βελτίωση των κάθετων συνδέσεων, από την έλλειψη των οποίων πάσχει η λειτουργία της πόλης. Μπορεί ακόμη να επιταχυνθεί η κατασκευή περιμετρικών χώρων στάθμευσης σε συνδυασμό με δημόσια μέσα κυκλοφορίας στο κέντρο και ρυθμίσεις περιορισμού της εισόδου και παραμονής των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

Το πιο πιθανό είναι ότι η Θεσσαλονίκη δεν πρόκειται ούτε να σωθεί ούτε να καταστραφεί από την κατασκευή ή τη ματαίωση του έργου. Πρέπει όμως να εξετάσουμε τις βασικές πτυχές του, έτσι ώστε να κατανοηθούν οι επιπτώσεις από την κατασκευή και τη λειτουργία του ή αντίθετα από τη ματαίωσή του. Σε τελική ανάλυση, πρόκειται για ένα ερώτημα που συνδέεται γενικότερα με τις προοπτικές της Θεσσαλονίκης και ως τέτοιο θέτει πέραν των αντιπαραθέσεων που προκάλεσε και συνεχίζει να προκαλεί το συγκεκριμένο έργο και το ζήτημα της προτεραιότητάς του έναντι του χειρισμού άλλων κρίσιμων παραμέτρων του που ενδεχόμενα να οδηγούν σε παρόμοια ή/και πιο ικανοποιητικά αποτελέσματα ως προς τη βελτίωση της ζωής στην πόλη με συγκρίσιμο ή/και μικρότερο κόστος.

Ενδεικτικά αναφέρουμε το παράδειγμα της έλλειψης χώρων στάθμευσης που αποτελεί ένα πρόβλημα ύψιστης προτεραιότητας για την πόλη. Πρόβλημα το οποίο θα επιταθεί με την κατασκευή της «υποθαλάσσιας». Αλήθεια πού θα σταθμεύουν όλα τα αυτοκίνητα που σήμερα σταθμεύουν στη Λεωφόρο Νίκης και στα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Ν. Παραλίας. Το έργο της «υποθαλάσσιας» θα στοιχίσει με σημερινά δεδομένα 517 εκ. ευρώ, ενώ μια θέση στάθμευσης υπολογίζεται ότι έχει κόστος 16.000 ευρώ, δηλαδή θα μπορούσαν να δημιουργηθούν με αυτά τα χρήματα περίπου 3.000 θέσεις στάθμευσης ή ένας συνδυασμός χώρων στάθμευσης που θα διευκόλυναν τη χρήση του μετρό και αναγκαίων βελτιώσεων και επεκτάσεων των μαζικών μέσων μεταφοράς. Σήμερα εκτιμάται ότι υπάρχει έλλειμμα 9.000 θέσεων στάθμευσης.

Η Θεσσαλονίκη χρειάζεται μια συνολική αναδιάρθρωση, η οποία δεν γίνεται με

«σημειακές» παρεμβάσεις ή με «μεγάλα» έργα μόνο. Το στρατηγικό σχέδιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης μπορεί να αποτελέσει το πλαίσιο προσανατολισμού των σχετικών δράσεων, καθώς προτείνει την προώθηση εναλλακτικών συνδυασμών συγκοινωνιακών μέσων και τρόπων μεταφοράς. Είναι σημαντικό ότι στο Σχέδιο, στο οποίο συμφώνησαν πολλοί φορείς της πόλης δεν ονομάζονται συγκεκριμένα μεγάλα ή μικρά έργα ούτε και προκαταλαμβάνονται οι προτεραιότητες. Αντίθετα, ο προσανατολισμός που δίνεται σε αντιστοιχία με το γενικότερο προσανατολισμό των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών προωθεί λύσεις που ενισχύουν τις ήπιες μορφές παρέμβασης και προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

Για να μη γίνει η Υποθαλάσσια η επιτομή των προβλημάτων της ελληνικής πραγματικότητας προτείνουμε την αναβολή της κατασκευής της για μια τουλάχιστον πενταετία έως το 2012, προκειμένου να υπάρξει χρόνος ωρίμανσης και συναίνεσης. Στο διάστημα αυτό θα πρέπει να εκτιμηθούν οι συνέπειες από τη λειτουργία του μετρό και όλων των συνοδευτικών και συμπληρωματικών δράσεων που θα αναληφθούν καθώς και των νέων αναγκών σε μετακινήσεις που προκαλεί η ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης. Η περίπτωση αναβολής δεν θα πρέπει να εξεταστεί στενά από το κόστος που έχει καταβληθεί μέχρι σήμερα και το μέγεθος πιθανών αποζημιώσεων που θα απαιτήσει ο ανάδοχος, αλλά κυρίως ως προς τα συνολικά κόστη και τα οφέλη που προκύπτουν για την πόλη και τους κατοίκους της. Η προτεραιότητα της υποθαλάσσιας αρτηρίας μπορεί να εξεταστεί στο πλαίσιο ενός μακροπρόθεσμου στρατηγικού προγραμματισμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και μέσα από διαδικασίες κοινωνικής διαβούλευσης και συμμετοχής όλων των εμπλεκόμενων πλευρών, χωρίς να ξοδεύεται άκαιρα ή/και να αμφισβητείται από υποστηρικτές και πολέμιους του έργου το γνήσιο ενδιαφέρον όλων για την βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη μας.

Παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία

Παράδειγμα 1: Το «μεγάλο αυλάκι» (Big Dig) στη Βοστώνη

Όπως γνωρίζουν οι περισσότεροι κάτοικοι της Βοστόνης, το συγκεκριμένο έργο της «Υπόγειας Κεντρικής Αρτηρίας» (“Central Artery/Tunnel Project”) είναι, τουλάχιστον κατά την άποψη των υπευθύνων, «το μεγαλύτερο, πιο σύνθετο και τεχνολογικά πιο προκλητικό έργο κατασκευής αυτοκινητόδρομων ταχείας κυκλοφορίας που έγινε ποτέ». Το σημαντικότερο στοιχείο του είναι η δρομολόγηση από την κεντρική αρτηρία I-93 σε μια νέα (όπως αποδείχθηκε με διαρροές) σήραγγα.

Αλλά πότε, ακριβώς, ολοκληρώνεται το πρόγραμμα έργων πολιτικού μηχανικού αυτού του μεγέθους; Όταν αφαιρείται ο τελευταίος πορτοκαλί κώνος από το δρόμο ή όταν κλείνει η τελευταία δικαστική διαμάχη; Η νέα σήραγγα I-93 παρουσίασε μια διαρροή το 2004 αμέσως μετά από την παράδοσή της στην κυκλοφορία. Η ανάδοχος κατασκευαστική εταιρεία επιμένει ότι υπεύθυνοι και για τους δύο τύπους διαρροών είναι οι υπερβολάβοι κατασκευής. Οι κριτικοί στο νομοθετικό σώμα λένε ότι για 2 δισεκατομμύρια δολάρια, η Bechtel έπρεπε να είναι σε θέση να σχεδιάσει μια σήραγγα που δεν θα ήταν καταδικασμένη να έχει διαρροές. Έτσι, κατά τη διάρκεια των επόμενων χρόνων οι οδηγοί που χρησιμοποιούν τη σήραγγα πρέπει να είναι προσεκτικοί με τα λιμνάζοντα νερά και τους εργαζόμενους που επιδιορθώνουν τους τοίχους.

Η ανάπτυξη σε αυτήν την περιοχή (υποθετικά) θα περιλάβει μια νέα λεωφόρο με δενδροστοιχία, νέα και ανανεωμένα πεζοδρόμια πολλών μιλίων, εξακόσιους (600) φωτεινούς σηματοδότες, σχεδόν εννιακόσια (900) δέντρα με σύστημα άρδευσης, πολλές πλατείες και δεκατέσσερα (14) νέα πάρκα λαϊκής τέχνης, με σιντριβάνια και άλλες καλλωπιστικές κατασκευές. Ένα περίπου τέταρτο της έκτασης έχει κρατηθεί για την κατασκευή φθηνών χώρων για εμπορικά καταστήματα και ανέγερση κατοικιών. Οι υπεύθυνοι για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό μετά την κατασκευή της σήραγγας ελπίζουν επίσης να ενσωματώσουν την κατασκευή πάρκων και άλλων, φιλικών για τους πεζούς, σημείων.

Για πληρέστερη ενημέρωση ελέγξτε την ηλεκτρονική διεύθυνση:
www.masspike.com/bigdig/index.htm

Παράδειγμα 2: Η σήραγγα που διασχίζει (Cross City Tunnel) το Σύδνεϋ

Η σήραγγα που διασχίζει την πόλη του Σύδνεϋ έχει μήκος 2,1 χλμ. και κόστισε συνολικά 800 εκατομμύρια δολάρια. Αρχικά, χρηματοδοτήθηκε από ένα συνδυασμό διεθνούς μετοχικού κεφαλαίου και δανεισμού, προερχόμενο τόσο από εθνικές όσο και από διεθνείς πηγές. Μετοχικό κεφάλαιο ύψους 220 εκατομμυρίων δολαρίων προσέφεραν τρεις διεθνείς εταιρίες, συγκεκριμένα οι Cheung Kong Infrastructure (50%), DB Capital Partners (30%) και Belfinger Berger (20%). Τα υπόλοιπα 580 εκατομμύρια δολάρια χρηματοδοτήθηκαν από μια κοινοπραξία αυστραλέζικων και διεθνών τραπεζών, στην οποία ηγείται η Westpac and Deutsche Bank. Από τον Δεκέμβριο του 2006 η σήραγγα αντιμετωπίζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα, καθώς αδυνατεί να καλύψει τα χρέη της που ξεπερνούν τα 500 εκατομμύρια αυστραλέζικα δολάρια. Προς το παρόν ανήκει και διοικείται από ιδιώτη, αλλά θα περάσει σε δημόσια ιδιοκτησία το 2030.

Η σήραγγα είναι η πρώτη πλήρως ηλεκτρονική οδός με διόδια, γεγονός που υποχρεώνει τον οδηγό να έχει τοποθετημένο στο αυτοκίνητό του το ειδικό ηλεκτρονικό σήμα ή να προμηθεύεται εγκαίρως το ηλεκτρονικό πάσο (σε περίπτωση περιστασιακής ή λιγότερο συχνής χρήσης). Οι εργασίες για την σήραγγα του Σύδνεϋ ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 2003, ενώ τα εγκαίνια έλαβαν χώρα τον Αύγουστο του 2005.

Πηγή χάρτη:

<https://www.crosscity.com.au/DynamicPages.asp?cid=19&navid=19>

Τον τελευταίο χρόνο της λειτουργίας της, η αναμενόμενη σε αντίθεση με την πραγματική χρήση της σήραγγας έχει αποτελέσει αντικείμενο σύγκρουσης. Ο αριθμός των οχημάτων που περνούν από τη σήραγγα έχει συζητηθεί σε μεγάλο βαθμό από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ΜΜΕ), καθώς επίσης και οι αποκλίσεις που σημειώνονται μεταξύ του αριθμού των διαδρομών που πραγματοποιούνται σε καθημερινή βάση από τον αναμενόμενο αριθμό που εμφανιζόταν στις οικονομικές εκτιμήσεις. Η εταιρεία διαχείρισης της σήραγγας δήλωσε πως στην πρώτη αυτή φάση λειτουργίας, ανέμεναν περίπου 35.000 οχήματα ημερησίως, τα οποία προέβλεπαν να ανέλθουν σε 90.000 κατά τη διάρκεια του πρώτου χρόνου.

Σχεδόν ένα μήνα μετά την έναρξη της λειτουργίας της, τα ΜΜΕ ανέφεραν ότι μόνο 20.000 οχήματα χρησιμοποιούσαν ημερησίως τη σήραγγα, παρόλο που η κυβέρνηση και η εταιρεία διαχείρισης των διοδίων ανέφεραν ότι ο μέσος όρος κυμαινόταν περίπου στις 25.000. Τον Μάρτιο του 2006, τις πρώτες εβδομάδες που ακολούθησαν την ανακοίνωση μείωσης των διοδίων κατά 50%, τα ΜΜΕ ανέφεραν ότι ο ημερήσιος αριθμός οχημάτων αυξήθηκε στα 33.000. Τον Νοέμβριο του 2006, ανακοινώθηκε ότι ο αυτοκινητόδρομος αντιμετώπιζε οικονομικές δυσκολίες και ότι απαιτούνταν επιπλέον κεφάλαια από τους επενδυτές, έτσι ώστε να αποφευχθούν περαιτέρω προβλήματα στη διαχείρισή του. Την ίδια στιγμή, εκτιμήθηκε ότι χρειαζόταν καθημερινά 60.000-90.000 οχήματα, προκειμένου η κοινοπραξία να μπορεί να ανταπεξέλθει στην πληρωμή των τόκων. Η τοπική κυβέρνηση απάντησε, λέγοντας πως δεν μπορεί ούτε να εξαγοράσει αλλά ούτε και να βοηθήσει στην χρηματοδότηση της σήραγγας.

Η σήραγγα έχει αποτελέσει αντικείμενο πολλών κριτικών, περισσότερο μάλιστα από άλλα έργα που έγιναν στο Σύδνεϋ και που επίσης απαιτούσαν μεγάλα κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα:

Παρεμπόδιση της κυκλοφορίας που δεν χρησιμοποιεί τη σήραγγα στην κεντρική περιοχή: Η σήραγγα έχει προσελκύσει σε μεγάλο βαθμό το ενδιαφέρον των ΜΜΕ, καθώς πολλές από τις παρακάμψεις που δημιουργήθηκαν στους δρόμους του κέντρου

έχουν προκαλέσει αυξημένη κίνηση και σύγχυση των οδηγών. Στα ΜΜΕ έχει επίσης εκφραστεί δυσαρέσκεια για τις αλλαγές στους υπέργειους δρόμους.

Όροι του συμβολαίου που δεν έγιναν ποτέ γνωστοί στο ευρύ κοινό: Επικρατεί γενικά η αντίληψη ότι η κρατική κυβέρνηση συμφώνησε στη μείωση των λωρίδων κίνησης στην προϋπάρχουσα οδό ως μέρος του συμβολαίου της σήραγγας. Παρόλα αυτά, η κυβέρνηση έχει επανειλημμένα αρνηθεί να δημοσιοποιήσει το σχετικό συμβόλαιο, προς μεγάλη απογοήτευση αλλά και ανησυχία του κοινού.

Παραπλανητική σηματοδότηση: Είναι πολλά τα παράπονα στα ΜΜΕ σχετικά με το γεγονός, ότι η οδική σηματοδότηση ουσιαστικά παραπλανεί τους οδηγούς στο να πιστέψουν ότι η σήραγγα είναι ο μόνος δρόμος για να φτάσουν από τα Ανατολικά Προάστια του Σύδνεϋ στο Harbour Crossings.

Ανησυχία για τα απαγόμενα καυσαέρια της σήραγγας: Σήμερα, ο εξαερισμός της σήραγγας γίνεται μέσω ενός και μοναδικού φουγάρου ύψους 60 μέτρων που βρίσκεται μεταξύ των οδογεφυρών πάνω από την ανατολική πλευρά του Darling Harbour. Μετά από αναφορές στα ΜΜΕ σχετικά με προβλήματα υγείας για όσους ζουν κοντά σε τέτοια φουγάρα, επικρατεί, όπως είναι φυσικό, μια γενικότερη ανησυχία για τους αγωγούς εξαερισμού της σήραγγας.

Επιλογή και σύνοψη από : "Cross City Tunnel." Wikipedia, The Free Encyclopedia. 15 Jan 2007, 12:16 UTC. Wikimedia Foundation, Inc. 28 Jan 2007

Αναλυτικές πληροφορίες είναι διαθέσιμες στον επίσημο ιστότοπο της σήραγγας

<https://www.crosscity.com.au/DynamicPages.asp?cid=19&navid=19>

[1] Ν. 1561/1985, άρθρο 14 - Παράρτημα, παρ. 3.1.7.

[2] Χαρακτηριστικό παράδειγμα: Στην Κοπεγχάγη υπάρχει στρατηγική απόφαση να μην αυξηθεί ο όγκος των μετακινήσεων, ενώ παράλληλα να επιδιωχθεί η κατανομή τους, έτσι ώστε να το ιδιωτικό αυτοκίνητο να καλύπτει το 1/3, τα μέσα μαζική μεταφοράς το 1/3 και οι εναλλακτικές και ήπιες μορφές το 1/3.

[3] Το ζήτημα του εξαερισμού αποτελεί ένα από τα πιο δύσκολα και αμφιλεγόμενα σημεία της κατασκευής. Οι εκτιμήσεις είναι ότι θα πρέπει να είναι πολύ υψηλότερο από το ύψος των πολυκατοικιών, αλλιώς η ρύπανση θα επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τους περίοικους αλλά και ολόκληρη την πόλη. Από την άποψη αυτή τα 15 μέτρα κρίνονται ανεπαρκή. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση της υπόγειας αρτηρίας στο Σίδνευ που τελείωσε πρόσφατα (2003) και είναι αντίστοιχου μήκους. Υπάρχει ένα «φουγάρο» εξαερισμού το οποίο έχει ύψος 60 μέτρα, το οποίο σημειώνεται ως Ventilation Stack στη σχετική φωτογραφία. Αντιλαμβάνεται κανείς τη δυσκολία να ενταχθεί κάτι τέτοιο στην εικόνα της Θεσσαλονίκης.

[4] Βλ. την ιστοσελίδα <https://www.minenv.gr/download/2007-01-25.eisigitiki.ekthesi.upothlassia.artiria.doc>

[5] Επιπλέον το δημόσιο θα διαθέσει 33 εκ. ευρώ για απαλλοτριώσεις, μελέτες Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

[6] Το κόστος των διοδίων είναι 0,93 ευρώ + ΦΠΑ με βάση το 2003 για τα επιβατικά, ενώ φτάνει μέχρι τα 3,26 ευρώ για τα μεγαλύτερα οχήματα. Το 2011 το κόστος αυτό θα ανέρχεται σε περίπου 2 ευρώ.

[7] Όπως συνέβη με την περίπτωση της Αττικής οδού, όπου η κίνηση ήταν πέρα από κάθε προσδοκία, γεγονός που έφερε πάρα πολλά οφέλη στην εταιρεία.

[8] Μεταξύ άλλων, βλ. ΥΠΕΧΩΔΕ γραφείο τύπου Υπουργού (2006) «Δηλώσεις κ. Γ. Σουφλιά για την υπογραφή της σύμβασης για την Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης», Αθήνα 31 Οκτωβρίου.

[9] Η περίπτωση του 2.1 χλμ. Cross City Tunnel στο Σίδνευ είναι χαρακτηριστική και αρκετά όμοια τόσο από την άποψη της θέσης στην πόλη, το μήκος και το κόστος όσο και από το γεγονός της ύπαρξης διοδίων. Οι ανάδοχοι υπολόγιζαν στη διέλευση 85000 αυτοκινήτων τη μέρα. Όμως στην πράξη δεν μπόρεσαν να ξεπεράσουν τον αριθμό των 30000 οχημάτων. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην εταιρεία αλλά και γενικότερα στο δημοσιονομικό σκέλος του έργου.

[10] Είναι πρόσφατο το παράδειγμα στις Αθήνας όπου οι μεγάλες αρτηρίες που δημιουργήθηκαν στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων μέσα σε ελάχιστα χρόνια τείνουν να «φρακάρουν».