

ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Οκτώβριος 2004)

Συγγραφέας: ΓΙΑΝΝΗΣ ΤΟΣΚΑΣ

Εισαγωγικά•

Αφορμή για το κείμενο αυτό προσφέρει η διαπίστωση-γεγονός ότι η Αθήνα εξοπλίσθηκε με σύγχρονα και αποτελεσματικά μέσα μαζικών μεταφορών (MMM). Έτσι, η άνετη αστική μετακίνηση σε περιβάλλον περιβαλλοντικής αναβάθμισης είναι σαν όνειρο που εκπληρώνεται. Πρόκειται για μια «κοινωνική παρακαταθήκη» - μοναδική κατάκτηση για τον πολίτη που επιδιώκεται και δικαιώνεται με κάθε κόστος. Στον αντίποδα, η Θεσσαλονίκη «βαριανασαίνει», περιμένοντας υπομονετικά τα «νέα» της έργα, χωρίς όμως ουσιαστικά να γνωρίζει τι ακριβώς είναι αυτό που περιμένει... Έπεσαν όλοι -τεχνοκράτες και μη- στην παγίδα της μιζέριας από τη χρόνια απραξία και νιώθουν τη γνωστή αμηχανία των λανθασμένων επιλογών. Ένας τομέας λάθους είναι η προώθηση έργων που κανονικά δεν έχουν προτεραιότητα έναντι άλλων σε μια μητρόπολη με τόσες ανάγκες στις υποδομές των μεταφορών.

Παρουσίαση του έργου της υπόγειας (υποθαλάσσιας) αρτηρίας Θεσσαλονίκης

Η αρτηρία αυτή είναι οδικός άξονας που θα διασχίζει υπόγεια -και εν μέρει υποθαλάσσια- το παλιό κέντρο της πόλης. Ανήκει στο βασικό σχεδιασμό του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (ν. 1561/85). Μετά από μια δεκαπενταετία σκεπτικισμού, άγονων ιδεών και πολλών μελετών, το έργο δημοπρατήθηκε στις αρχές του 2003 ως συγχρηματοδοτούμενο, δηλαδή με τη μέθοδο σύμβασης παραχώρησης. Υπάρχουν, και για αυτόν το λόγο, ανησυχίες για την τελική υλοποίηση. Διάφορες οικονομοτεχνικές μελέτες άρχισαν το 1999 και ολοκληρώθηκαν επίσημα μόλις το 2003. Το ύψος πιθανής συμμετοχής του ελληνικού δημοσίου στο έργο εκτιμήθηκε το

2003 σε ποσοστό 22% του συνολικού προϋπολογισμού (που εκτιμάται σε τιμές 2003 πάνω από 320 εκ. ευρώ). Οι μελετητές του έργου εκτιμούν ότι θα πετύχει σημαντική αναβάθμιση στα θέματα περιβαλλοντικής και αστικής ανάπλασης του κέντρου, εξοικονόμησης χρόνου για τις αστικές μετακινήσεις και μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων και ρύπανσης από τη συνολική αστική κυκλοφορία της πόλης. Όταν με χρόνια και καιρούς υλοποιηθεί, θα έχει κλείσει ο κύκλος ωρίμανσης και κατασκευής ένα τέταρτο του αιώνα. Θα έχει «γεράσει» πριν λειτουργήσει!

Το έργο δεν θα ωφελήσει στο «κυκλοφοριακό» της Θεσσαλονίκης γιατί:

1. Είναι μικρής γεωγραφικής εμβέλειας και μήκους (μόλις 3,0-3,5 χλμ. συνολικά, μαζί με τις «ράμπες» - κλάδους εισόδου και εξόδου).
2. Εισάγει το ιδιωτικό όχημα στην «καρδιά» της πόλης και «αναγκάζει» πολλούς οδηγούς να χρησιμοποιούν το ήδη κορεσμένο οδικό δίκτυο (νοτιοανατολικά, κεντρικά, δυτικά, κ.α.). Θα αυξήσει εκ νέου τις μετακινήσεις με ΙΧ εντός πόλεως, ενώ παγκοσμίως γίνεται σοβαρή προσπάθεια να μειωθούν.
3. Είναι άχρηστο για εκατοντάδες χιλιάδες πολίτες που δεν υπήρχαν ή δεν υπολογίζονταν (sic) πριν από 20 χρόνια, πολίτες που δεν κατοικούν αλλά εργάζονται στο κέντρο και δεν επιθυμούν να το παρακάμψουν (φόρτοι νέων πολυάνθρωπων οικιστικών ζωνών μετακινούνται προς και από το κέντρο στους χώρους δουλειάς, π.χ. κάτοικοι των δήμων Μίκρας, Θέρμης, Θερμαϊκού, Ευόσμου, Αμπελοκήπων, Σταυρούπολης, Ελευθερίου, Νεάπολης, Εχεδώρου, Μενεμένης κ.ά.π.).
4. Όποιο περιστασιακό αρχικό όφελος στην κυκλοφορία θα εξουδετερωθεί γρήγορα, αν δεν υπάρξουν και άλλα γενναία μέτρα και έργα, αφού υπάρχει σταθερή ετήσια αύξηση 5-6% της γενικής κυκλοφορίας στην πόλη.

Το έργο δεν θα ωφελήσει στο «περιβαλλοντικό ζήτημα» της Θεσσαλονίκης, γιατί, παρότι θα συντελέσει σε μικρή βελτίωση των συνθηκών στην περιοχή της οδού Τσιμισκή, της Λεωφόρου Νίκης και του κέντρου (εφόσον βέβαια ολοκληρωθεί ένα πλήρες πρόγραμμα αναπλάσεων κ.λπ.), θα συμβάλει στην αύξηση της ρύπανσης και της όχλησης από τα τεράστια συστήματα αερισμού και εξαερισμού (απαγωγής καυσαερίων) και θα επιφέρει καθυστερήσεις σε όλες τις υπόλοιπες περιοχές, όπως:

- Της ανατολικής βασικής «εισόδου» της πόλης (Βασ. Όλγας μέχρι το Φάληρο).
- Της παραλιακής Λεωφόρου Μεγ. Αλεξάνδρου, την οποία αμφιδρομεί(!) και τη μετατρέπει σε οδό (8) λωρίδων σε μήκος πάνω από 1400 μέτρα, καταστρέφοντας έτσι ουσιαστικά τη μόνη βασική αρτηρία που λειτουργεί ανεκτά στη Θεσσαλονίκη.
- Της οδού Γ. Παπανδρέου (Ανθέων) όπου και σήμερα υπάρχουν προβλήματα κυκλοφοριακού κορεσμού και της Λεωφ. Στρατού (θα αποτελεί βασική πρόσβαση της υποθαλάσσιας αρτηρίας).

Το δαπανηρότατο έργο της υπόγειας αρτηρίας Θεσσαλονίκης

- Θα επιβαρύνει ιδιαίτερα τις δημόσιες επενδύσεις, τον προϋπολογισμό και τη φορολογία των πολιτών (εκτιμώμενο κόστος: σε τιμές 2003 περίπου 90-100 εκ. ευρώ ανά χλμ.).
- Δεν θα απορροφήσει πάνω από το 4% της πρωινής αιχμής της κυκλοφορίας (βλ. γενική κυκλοφοριακή μελέτη Οργανισμού Θεσσαλονίκης, 2001).
- Δεν θα συμβάλει στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και ενέργειας (κόστος ατομικό και συνολικό, εθνικό, λόγω αυξημένης χρήσης νέων και παλιών ΙΧ, περιπορείες κ.λπ.).

- Θα διατηρήσει συρρικνωμένο το μερίδιο των μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς (από τα χαμηλότερα στην Ευρώπη: 25% του συνόλου) και θα αυξήσει τη συμφόρηση εντός και εκτός κέντρου αλλά και τις ήδη υψηλότερες ανάγκες στάθμευσης.
- Δεν θα μειώσει γενικά τους χρόνους μετακίνησης. Πώς «...θα έχουμε μέση αύξηση ταχυτήτων κίνησης κατά 35% στην πόλη (!!), θα μειωθούν καθυστερήσεις και ουρές στο κέντρο (π.χ. Τσιμισκή) κατά 40%, στην οδό Εγνατία κατά 30-45%» -όπως υποστηρίζεται-, αν το συνολικό πλάτος της Τσιμισκή μειωθεί όπως προβλέπεται κατά μία μόνο λωρίδα, αφού η όποια μείωση φόρτων εξουδετερώνεται σε 2-3 μόλις χρόνια λόγω της ετήσιας αύξησης της κυκλοφορίας;
- Θα επιφέρει βαρείες κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε μια ευρεία περιοχή λόγω της αναμενόμενης μεγάλης αύξησης κυκλοφορίας ανατολικά και κεντρικότερα (από το στρατόπεδο «Νταλίπη» μέχρι την οδό Καλλιδοπούλου). Εκτιμήθηκαν αυτές οι επιπτώσεις και πώς αντιμετωπίζονται;
- Δεν μελετήθηκε η λειτουργική σύνδεση με την οδό Γ. Παπανδρέου, την ανατολική περιφερειακή οδό, τις οδούς Βασ. Ολγας, Μοναστηρίου και Εγνατία, τις αρτηρίες της Καλαμαριάς, ενώ θα διέλθει από χώρους στο Λιμένα με σημαντικές οχλήσεις των λειτουργιών του. Τέλος, είναι άγνωστο αν συνδεθεί (και με ποιούς) χώρους στάθμευσης.
- Θα λειτουργήσει αποτρεπτικά (από πλευράς χρηματοδότησης άλλων μελλοντικών μεγάλων έργων και παρεμβάσεων στο πολεοδομικό συγκρότημα).
- Θα λειτουργήσει με διόδους. Έχει αποφασισθεί ποιος θα τα επιβάλλει, σε τι ύψος και πώς θα συλλέγονται για ένα οδικό έργο εντός πόλεως; Τί τελικό ποσοστό μετακινήσεων ή μείωσης φόρτων κυκλοφορίας θα έχει η αρτηρία σε περίπτωση ύπαρξης διοδίων; Έγινε πλήρης κυκλοφοριακή μελέτη ή άλλη αξιόπιστη «έρευνα δυνητικής αγοράς»; Μήπως κατασκευασθεί μια «αρτηρία για πλουσίους»; Πόσοι θα κυκλοφορούσαν σήμερα στην περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης, αν λειτουργούσε με διόδους διέλευσης ύψους π.χ. 2.00 ευρώ;

Επίμετρο

Ποια θα είναι τελικά η προστιθέμενη αξία και η «ανταποδοτικότητα» του έργου της υποθαλάσσιας αρτηρίας; Άλλες ήταν πολεοδομικά και κυκλοφοριακά οι συνθήκες και προτεραιότητες των αρχών της δεκαετίας του 1980 κι άλλες είναι σήμερα. Ο νόμος για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης κι οι παλιές προσεγγίσεις δεν είναι θέσφατα. Ας κάνουμε όλοι αυτοκριτική. Τα κέρδη της πεζοδρόμησης της παραλιακής Λεωφόρου Νίκης και της αναβάθμισης τριών-τεσσάρων τετραγώνων του κέντρου μπορεί να υπάρξουν και χωρίς υποθαλάσσια αρτηρία! Επιτέλους, με ποιούς στόχους, γιατί και για ποιούς σχεδιάζονται τα μεγάλα έργα στη Θεσσαλονίκη; Γιατί αργεί τόσο να συντελεσθεί και να καρποφορήσει ο διαγωνισμός για ένα πλήρες και διαλειτουργικό σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς στην πόλη; Γιατί δεν βάζουμε επιτέλους και τον πολίτη σε αποφασιστικό ρόλο: Στο επίκεντρο αντί για το στόχαστρο;

- Το άρθρο δημοσιεύτηκε στη στήλη «Επωνύμως» του εβδομαδιαίου επίσημου Ενημερωτικού Δελτίου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (τεύχος 2311, 20-9-2004).