

Θα μπορέσει κάποτε η Θεσσαλονίκη να ανοίξει τα φτερά της και να «πετάξει»;»;

2024/01/23 10:20 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Θα μπορέσει κάποτε η Θεσσαλονίκη να ανοίξει τα φτερά της και να «πετάξει»;» 11 συν μια εύλογες ερωτήσεις και απαντήσεις για το Flyover.

1. Τι θα προσφέρει (όταν θα ολοκληρωθεί) το Flyover;

Το λεγόμενο Flyover δεν είναι ένας νέος οδικός άξονας αλλά αποτελεί μια λειτουργική αναβάθμιση της υπάρχουσας εσωτερικής περιφερειακής η οποία είναι σήμερα κορεσμένη και με χαμηλό συντελεστή οδικής ασφάλειας. Όταν κάποτε τελειώσει θα προσφέρει αύξηση της χωρητικότητας της οδού κατά 40% περίπου (στο κεντρικό υπερυψωμένο τμήμα των 4,5 χλμ. και μόνο για τη διαμπερή κυκλοφορία) και τη βελτίωση της ποιότητας και της ασφάλειας της κίνησης των οχημάτων στο υπόλοιπο τμήμα των 9 χλμ. με διαπλάτυνση των σημερινών στενών λωρίδων και ΛΕΑ, πριν και μετά το υπερυψωμένο τμήμα.

2. Μήπως θα ήταν προτιμότερο να γίνει η «εξωτερική περιφερειακή»;

Η λεγόμενη εξωτερική περιφερειακή είναι ένα έργο πολύ πιο ακριβό, που θα απαιτούσε σύνθετα τεχνικά έργα (τούνελ, κοιλαδογέφυρες με υψηλά πρανή και υπόγεια διέλευση του Πανοράματος) σε δασική περιοχή, προκαλώντας δυσανάλογες περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε σχέση με το κυκλοφοριακό της όφελος (τη διαμπερή αποκλειστικά κίνηση από το ύψος του «Τιτάν» μέχρι την έξοδο προς τη Χαλκιδική). Η επιλογή αυτή θα είχε πολύ πολύ πιο σοβαρές οικολογικές συνέπειες, χωρίς όμως να επιβαρύνει την πόλη στη διάρκεια της κατασκευής της, αφού παράλληλα θα λειτουργούσε και η εσωτερική περιφερειακή.

3. Δεν ενθαρρύνει τη χρήση του Ι.Χ. ένα τέτοιο έργο;

Η επιβεβαιωμένη χρησιμότητα της εσωτερικής περιφερειακής που κατασκευάστηκε πριν 40 χρόνια περίπου αποδεικνύει πως για ορισμένου είδους μετακινήσεις (υπεραστικές ή περιαστικές μεγάλου μήκους), η ανάγκη χρήσης του Ι.Χ. αποδεικνύεται στην πράξη αναπόφευκτη. Η αλόγιστη χρήση του Ι.Χ. πρέπει να αποθαρρύνεται με επιμονή και συνέπεια μέσα στις πόλεις. Εκεί πρέπει να αναπτύσσονται και να προωθούνται συστήματα σταθερής τροχιάς (μετρό, σύγχρονο τραμ), μέσα μαζικής μεταφοράς (ηλεκτρικά λεωφορεία), ποδήλατα και η διευκόλυνση

της κίνησης των πεζών που απαλλάσσουν το κέντρο της πόλης από τα Ι.Χ και απελευθερώνουν πολύτιμο δημόσιο χώρο.

4. Έγιναν οι μελέτες κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων;

Προφανώς όχι, τουλάχιστον στο βαθμό και στην έκταση που απαιτούσε η ιδιαιτερότητα του έργου και το ευρύτερο πεδίο επιρροής του. Το πιθανότερο είναι ότι έγινε μια επιφανειακή εκτίμηση και έγκριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων μόνο για τη φάση της λειτουργίας του έργου (που είναι προφανώς θετική) και όχι για την εκτεταμένη χρονικά διάρκεια της κατασκευής του, που αποδεικνύεται ιδιαίτερα αρνητική ως προς τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις της στην πόλη, όπως και για την περιβαλλοντική απειλή σε περιοχές κατοικίας με τις οποίες γειτνιάζει η διευρυμένη χάραξη της οδού (όπως τα «Κωνσταντινουπολίτικα»).

5. Μπορούν να γίνουν αυτές οι μελέτες τώρα;

Επιστημονικά μιλώντας, δεν μπορούν τώρα να εκπονηθούν κυκλοφοριακές μελέτες, λόγω της διαρκούς κυκλοφοριακής συμφόρησης που δεν επιτρέπει αξιόπιστες μετρήσεις και αναλύσεις των δεδομένων. Πολιτικά, όμως, έχει νόημα να υπενθυμίζεται σε κάθε ευκαιρία πως δεν ακολουθήθηκε η ορθή διαδικασία των αναγκαίων προκαταρκτικών μελετών και της ουσιαστικής διαβούλευσης (όπως είχε γίνει και στην περίπτωση της υποθαλάσσιας αρτηρίας που τελικά ματαιώθηκε). Ανεξάρτητα πάντως από την έλλειψη μελετών, μπορούν να γίνουν έστω και εκ των υστέρων κάποιες επείγουσες εκτονωτικές παρεμβάσεις σε κρίσιμα σημεία, με βάση την κατανόηση των αιτίων και την προϋπάρχουσα εμπειρία από την αντιμετώπιση παρόμοιων προβλημάτων σε ανάλογες περιπτώσεις.

6. Ποια είναι αυτά τα κρίσιμα σημεία;

Μια πρώτη, πολύ επείγουσα παρέμβαση μπορεί να γίνει στον κόμβο των Δικαστηρίων, όπου δημιουργείται μετά τις μεσημβρινές ώρες ένα τεράστιο μποτιλιάρισμα λόγω της σύγκλισης δύο μεγάλων αξόνων (της Δυτικής εισόδου και της 26ης Οκτωβρίου), με τις έξι λωρίδες να γίνονται τρεις και στη συνέχεια δύο στην Κουντουριώτου και στη Λεωφόρο Νίκης. Εκεί το υπουργείο σκέφτεται λανθασμένα να καταργήσει τον σχετικά επιτυχημένο ποδηλατόδρομο της παλιάς παραλίας, ενώ το πρόβλημα της συμφόρησης δημιουργείται στην αρχή, στα Δικαστήρια, προκαλώντας το πρώτο “έμφραγμα” που χρειάζεται παράκαμψη.

7. Τι πρέπει να γίνει στο σημείο αυτό;

Πρώτη σημαντική εκτόνωση μπορεί να προκύψει με την επαναφορά της μονόδρομης κίνησης της 26 Οκτωβρίου προς την Πλατεία Δημοκρατίας, που θα διοχετεύσει περισσότερα οχήματα προς την Εγνατία και την οδό Λαγκαδά (κίνηση που σήμερα απαγορεύεται και προκαλεί εύλογη σύγχυση και οργή στους οδηγούς). Εννοείται ότι

θα υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση στο μικρό αυτό τμήμα για την αποτροπή της διπλοστάθμευσης. Δεύτερη διέξοδο προσφέρει η οδός Σαλαμίνας που και αυτή σήμερα έχει λανθασμένα κύρια κατεύθυνση από την Τσιμισκή προς το λιμάνι, η οποία πρέπει να αντιστραφεί: τουλάχιστον οι δυο λωρίδες κίνησης πρέπει να κατευθύνονται προς την Δωδεκανήσου, η οποία θα έπρεπε εδώ και πολύ καιρό να έχει αμφιδρομηθεί ώστε να ολοκληρωθεί η δυνατότητα εκτόνωσης της κίνησης προς την Εγνατία και το Διοικητήριο.

8. Είχαν κάποιο αποτέλεσμα οι συσκέψεις των φορέων της πόλης;

Οι συσκέψεις των φορέων που συγκλήθηκαν υπό την αιγίδα του ΥΜΑΘ προσέφεραν στην αρχή κάποια θετικά αποτελέσματα στο εσωτερικό δίκτυο της πόλης με την αύξηση του αριθμού των τροχονόμων για τον έλεγχο της διπλοστάθμευσης και του ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων, καθώς και με τη δρομολόγηση κάποιων νέων λεωφορειακών γραμμών. Ωστόσο, η αρχική προσπάθεια δεν είχε συνέχεια, η επιτροπή παρακολούθησης πρακτικά διαλύθηκε, ενώ το πρόβλημα παραμένει κυρίως στην ίδια την Περιφερειακή και στις εισόδους της πόλης και υπάρχει ανησυχία ότι μπορεί να επιδεινωθεί μέχρι τουλάχιστον να ξεκινήσει το μετρό.

9. Θα επιδράσει θετικά η έναρξη της λειτουργίας του μετρό;

Όταν αρχίσει να λειτουργεί το μετρό θα συμβάλει σε κάποιο βαθμό στην εκτόνωση του προβλήματος με τις 360.000 μετακινήσεις που θα εξυπηρετεί (ποσοστό 15% του συνόλου των 2,500,000 μετακινήσεων που γίνονται κάθε μέρα στην πόλη), ώστε να μειωθεί η κυκλοφορία των ΙΧ αλλά και η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης στο κέντρο. Καθώς, όμως, η σύνθεση της επιβατικής του κίνησης θα προκύψει όχι μόνο από χρήστες Ι.Χ. αλλά και από επιβάτες λεωφορείων, το τελικό ποσοστό μείωσης των οχημάτων στους δρόμους θα είναι αρκετά μικρότερο από το αναμενόμενο. Επομένως, η έναρξη της λειτουργίας της βασικής γραμμής του μετρό θα επιδράσει θετικά, όχι όμως καθοριστικά, στη μείωση των επιπτώσεων από την κατασκευή του Flyover.

10. Ποια είναι η σχέση του δήμου με το έργο και τι μπορεί να κάνει γι' αυτό;

Το Flyover κατασκευάζεται από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εκτός των διοικητικών ορίων του δήμου Θεσσαλονίκης αλλά οι επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής του αφορούν κυρίως τον κεντρικό Δήμο που υφίσταται το μεγαλύτερο βάρος από την πίεση της κυκλοφορίας. Η νέα δημοτική αρχή μπορεί να αντιδράσει άμεσα προωθώντας τις δύο παρεμβάσεις στον κόμβο των Δικαστηρίων που αναφέρθηκαν παραπάνω (με τις οποίες συμφωνεί ο ΟΣΕΘ, η Διεύθυνση Τροχαίας και η κοινή γνώμη) ώστε να μειωθεί η πίεση στο σημείο αυτό της Δυτικής εισόδου. Επιπλέον, ο δήμος ετοιμάζεται να ζητήσει άμεσα “ανταποδοτικά” μέτρα από την κυβέρνηση: να κυκλοφορήσουν περισσότερα λεωφορεία (και κυρίως τα 110 ηλεκτρικά που αναμένονται τον Μάρτιο), να ενταχθούν στα δρομολόγια του ΟΑΣΘ

περισσότεροι οδηγοί και να συνεχιστεί σταθερά ο έλεγχος από την Τροχαία στους βασικούς άξονες για το διπλοπαρκάρισμα και τον περιορισμό του ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων. Σε σχέση με το τελευταίο, μετά από σύντομη διαβούλευση του δημάρχου με τα επιμελητήρια, ετοιμάζεται να εφαρμοστεί άμεσα η συμφωνημένη ρύθμιση που είχε λειτουργήσει θετικά πριν λίγα χρόνια και καταργήθηκε από την προηγούμενη διοίκηση. Μια παράλληλη δέσμη μέτρων σχετίζεται τόσο με την οδική ασφάλεια όσο και με τη στοιχειώδη αξιοπρέπεια των χιλιάδων πεζών που μετακινούνται στα δύσβατα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους της πόλης.

11. Πως μπορούν να εξελιχθούν οι κυκλοφοριακές συνθήκες στο μέλλον;

Σε σχέση με τα γενικότερα θέματα, η πόλη περιμένει ανυπόμονα να τελειώσει επιτέλους η βασική γραμμή του μετρό και να επεκταθεί στην Καλαμαριά και μέχρι το αεροδρόμιο και στη συνέχεια οπωσδήποτε Δυτικά, εκεί που ευρίσκεται σήμερα το πιο ενεργό και πυκνοκατοικημένο κομμάτι της πόλης. Ταυτόχρονα, δεν πρέπει ούτε στιγμή να σταματήσει η παράλληλη εξυπηρέτηση με τα λεωφορεία (τουλάχιστον 500 περίπου κάθε μέρα) με ενιαίο ηλεκτρονικό εισιτήριο. Είναι χρήσιμο να επανέλθει στη συζήτηση με πρωτοβουλία του Δήμου και η προκαταρκτική μελέτη του ΟΣΕΘ για τη χάραξη μιας γραμμής σύγχρονου τραμ που θα καλύπτει τη λεγόμενη «κάτω διαδρομή» (Βασ. Ολγας- Τσιμισκή) μέχρι τον τερματικό σταθμό των ΚΤΕΛ. Τέλος, υπάρχει πάντοτε διαθέσιμη η ιδέα της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας (που συνάδει και με το νέο μεγάλο σχέδιο της Περιφέρειας για ένα «παραλιακό μέτωπο» από το Καλοχώρι ως το Αγγελοχώρι), ώστε να αποκατασταθεί η ιστορική και πολιτισμική σχέση της Θεσσαλονίκης με τη θάλασσα. Είναι μια πρόταση βιώσιμη και ώριμη μελετητικά, που στοιχειώνει εδώ και 40 περίπου χρόνια τα όνειρα τόσο των παλαιότερων κατοίκων που τη θυμούνται όσο και των νεότερων που την αγάπησαν.

11+1 Τελικά, πώς θα μπορέσει κάποτε η Θεσσαλονίκη να ανοίξει τα φτερά της και να “πετάξει”;

Διαθέτοντας πλέον την πολύχρονη θετική αξιολόγηση από τη χρησιμότητα της εσωτερικής περιφερειακής αλλά και την τραυματική εμπειρία από την καθυστέρηση του μετρό και τη ματαίωση της υποθαλάσσιας αρτηρίας, **η πόλη πρέπει να αντιμετωπίσει το πιεστικό πρόβλημα του Flyover** όχι μόνο “αμυντικά” αλλά και “επιθετικά”, με γνώση, αυτοπεποίθηση και αίσθημα ευθύνης.

Είναι βέβαιο πως μια βιαστική απόφαση αναστολής των εργασιών κατασκευής του (που μπορεί να προκύψει εάν οι συνθήκες της κυκλοφορίας συνεχίσουν να επιδεινώνονται δραματικά) θα τροφοδοτήσει ακόμη περισσότερο το κυρίαρχο

αίσθημα του ατελέσφορου σε σχέση με την τύχη των μεγάλων έργων στη Θεσσαλονίκη.

Είναι ενδεχομένως προτιμότερη μια πιο αισιόδοξη και δημιουργική προσέγγιση με **προώθηση όλων των παράλληλων έργων και παρεμβάσεων (μετρό, τραμ, λεωφορεία, θαλάσσια συγκοινωνία, ποδήλατα, μετακινήσεις πεζών)** που θα αντισταθμίσουν τις επιπτώσεις της κατασκευής του Flyover, ώστε να δημιουργηθεί ένα νέο και μόνιμο πλαίσιο βιώσιμης συγκοινωνιακής υποδομής αλλά και συμπεριφοράς των μετακινουμένων που θα διατηρηθούν μόνιμα στο μέλλον και θα κάνουν επιτέλους την πόλη λειτουργική και ανθρώπινη.



Σπύρος Βούγιας,

Ομότιμος Καθηγητής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου

Θεσσαλονίκης

(αναδημοσίευση από το Facebook)