

Τα 9 παζλ του συγκοινωνιακού χάρτη της Θεσσαλονίκης

2018/08/20 12:22 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η Θεσσαλονίκη, όπως όλες σχεδόν οι ελληνικές πόλεις έχει συγκοινωνιακά προβλήματα. Το συγκοινωνιακό είναι ένα κυκλικό πρόβλημα.

Πρώτον γιατί κινείται δυναμικά στον χρόνο, εξελίσσεται θετικά ή αρνητικά με ταχύτητα, λαμβάνει συνεχώς νέες μορφές στο χώρο και έτσι δεν επιλύεται με εφάπαξ ρυθμίσεις και έργα, αλλά απαιτεί παρακολούθηση και σχεδιασμούς σε πραγματικό χρόνο.

Δεύτερον γιατί εμπεριέχει μέσα του, τη μεμονωμένη ανθρώπινη στάση απέναντι στη χρήση του δημόσιου χώρου, ζήτημα που άπτεται με τη σειρά του, από τη μία της θεσμικής ωριμότητας κράτους και από την άλλη της συνειδησιακής σχέσης της κοινωνίας με τη δημόσια σφαίρα εν γένει.

Παρόλα αυτά σε μία προσπάθεια να σκιαγραφηθεί η σημερινή συγκοινωνιακή πραγματικότητα της πόλης και να προδιαγραφούν οι δυνατότητες και οι προοπτικές, θα μπορούσαν να γίνουν μερικές συνοπτικές παρατηρήσεις σε κάποιους βασικούς άξονες, στα παζλ δηλαδή που συνθέτουν το πρόβλημα:

Αεροδρόμιο και Λιμάνι

Οι δύο νευραλγικές υποδομές της πόλης, το αεροδρόμιο και το λιμάνι, παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες και έτσι θα υπάρξουν μεγάλες επενδύσεις εκσυγχρονισμού και επέκτασης την επόμενη τετραετία, θα λειτουργήσει ένα ορθολογικό management και θα αποκατασταθεί μία απολύτως αναγκαία εξωστρέφεια.

Και οι δύο εγκαταστάσεις που κατ' εξοχήν επικοινωνούν με τον διεθνή χώρο, είναι ίσως η ευτυχέστερη συγκυρία για την πόλη, ειδικά σε μία εποχή που το επίκεντρο της παγκόσμιας οικονομίας μετακινείται ανατολικά και η ηπειρωτική ενδοχώρα του λιμανιού προς βορρά γίνεται κινητικότερη λόγω ΕΕ τα επόμενα χρόνια.

Μετρό και Συγκοινωνίες

Απο τη μία η ολοκλήρωση του Μετρό, φαίνεται να έχει πάρει έναν ρυθμό, με ορίζοντα το 2021 ή 2022 και από την άλλη η άτσαλη κίνηση της κυβέρνησης να

κρατικοποιήσει τον ΟΑΣΘ, έχει απαξιώσει πλήρως το σύστημα των δημοσίων συγκοινωνιών της πόλης.

Αν δεν προχωρήσει άμεσα η διαδικασία διεθνούς διαγωνισμού για τις λεωφορειακές γραμμές, και παραχώρηση στον ιδιωτικό τομέα, το συνολικό σύστημα μαζικών συγκοινωνιών δεν θα αποκτήσει ποτέ συνεκτικότητα και υψηλά στάνταρς λειτουργίας. Μια τέτοια εξέλιξη είναι πιθανότερη μόνο σε περίπτωση αλλαγής της κυβέρνησης.

Κυκλοφοριακό και Στάθμευση

Στον τομέα αυτό έχουν ληφθεί αρκετές πρωτοβουλίες από τον Δήμο Θεσσαλονίκης με κορυφαία την εγκατάσταση του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, που έχει επιφέρει σε πρώτο επίπεδο θετικά αποτελέσματα. Η πεζοδρόμηση της Αγ.Σοφίας, η μετατροπή δρόμων σε άξονες ήπιας κυκλοφορίας και σημειακές οδικές αναπλάσεις έχουν προσδώσει νέα ελκυστικά χαρακτηριστικά σε πολλά σημεία της πόλης.

Τα ζητήματα της διαβούλευσης και εντέλει της συνεννόησης με τους φορείς της πόλης για τα TAXI, τις φορτοεκφορτώσεις, τις λεωφορειολωρίδες και την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης σε κρίσιμους άξονες (όπως πχ Τσιμισκή) έχουν μείνει πίσω και διακρίνεται μία δυστοκία. Σε κάθε περίπτωση το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο περιορίζει σε μεγάλο βαθμό έναν Δήμο να πάρει αυτόνομες αποφάσεις.

Η επικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ αποκεντρωμένης αλλά και αιρετής Περιφέρειας, καθώς και μη αποκεντρωμένες αρμοδιότητες από την κεντρική διοίκηση δημιουργούν πολλά προβλήματα και κυρίως τεράστιες καθυστερήσεις.

Πεζοί και Ποδήλατα

Παρά το γεγονός ότι προχωράει η μελέτη για ένα νέο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πρέπει να θεωρηθεί ότι το ζήτημα αυτό καθυστέρησε πολύ. Τα θέματα της προστασίας των πεζών και της απρόσκοπτης κίνησής τους, είναι και αυτό ένα προβληματικό σημείο, χωρίς σημαντικές πρωτοβουλίες σε ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Ενιαίος κυκλοφοριακός σχεδιασμός σε όλη την πόλη

Τέλος πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν εκλαμβάνεται από τους πολίτες βάσει των διοικητικών ορίων των Δήμων, αλλά με βάση την συνολική αίσθηση.

Όλοι κυκλοφορούν καθημερινά σε ολόκληρη την πόλη. Έτσι απαιτείται μια ενιαία πρωτοβουλία όλων των Δημάρχων για τη θέσπιση, ενιαίων χαρακτηριστικών ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης, αναλογικών παρεμβάσεων στη φιλοσοφία

διαχείρισης, ίδιας φροντίδας για τους πεζούς και παρόμοιων υποδομών για τα ποδήλατα που θα διατρέχουν το σύνολο της πόλης, εξασφαλίζοντας ενοποιημένα λειτουργικά, αισθητικά και πρακτικά χαρακτηριστικά.

Σταύρος Κωνσταντινίδης, συγκοινωνιολόγος και πρώην σύμβουλος του δημάρχου Θεσσαλονίκης, Γιάννη Μπουτάρη, αναδημοσίευση από το noia.gr